Holbæk Bymidte - Parkeringsanalyse 2025



Udarbejdet af:	Lárus Ágústsson og Michael Caspersen
Kontrolleret af:	Jesper Lillelund
Godkendt af:	Lárus Ágústsson
Dato:	26.11.2025
Version:	2
Projekt nr.:	1025911

Artelia A/S
Marskvej 29
DK-4700 Næstved
+45 5572 0907
CVR: 64 04 56 28
www.arteliagroup.dk

Indholdsfortegnelse

1 Indledning 4

2 Sammenfatning 5

2.1 Del I – Parkeringsanalyse 5
2.2 Del II – Parkeringsstrategi 5
2.3 Opsamling 6

DEL I Parkeringsanalyse 2025 8

3 Metode 9

4 Antal parkeringspladser 11

4.1 Samlet antal plaser i 2025 11
4.2 Ændringer i forhold til 2019 12

5 Restriktioner 14

6 Belægningsanalyse 16

6.1 Analyse af 2025-tælling 16
6.2 Sammenligning med 2019 16
6.3 Hele området 17
6.3.1 Belægningsgrad 17
6.3.2 Restkapacitet 18
6.3.3 Afhængighed af tidsrestriktioner 19

7 Belægning i de tre delområder 22

7.1.1 Havnen 23
7.1.2 Center 23
7.1.3 Boliger 24
7.2 Yderligere opdeling af delområde 'Center' 24
7.2.1 Center havn 26
7.2.2 Center, Slotsområdet 26
7.2.3 Center, Butiksområdet 27
7.2.4 Center, Stationsområdet 27
7.2.5 Center, Sydøst 28

8 Opsamling på del I 29

DEL II Parkeringsstrategi 30

9 Virkemidler 31

9.1 Indledning 31
9.2 Holbæk Kommunes udfordringer 31
9.3 Målsætninger og valg af virkemidler 32

9.4 Metode 33

10 Tidsrestriktioner 34
10.1 Om virkemidlet 34
10.2 Fokusområder 34
10.3 Fordele og ulemper 35
10.4 Relevans af virkemidlet i Holbæk 35
10.5 Referencer 36
10.6 Anbefaling vedr. tidsbegrænsning 36

11 Betalingsparkering 38
11.1 Om virkemidlet 38
11.2 Fokusområder 38
11.3 Fordele og ulemper 39
11.4 Relevans af virkemidlet i Holbæk 39
11.5 Referencer 40
11.6 Anbefaling vedr. betalingsparkering 41

12 Licenser og tilhørende p-zone 42
12.1 Om virkemidlet 42
12.2 Fokusområder 42
12.3 Fordele og ulemper 42
12.4 Relevans af virkemidlet i Holbæk 43
12.5 Referencer 43
12.6 Anbefaling vedr. licenser 44

13 P-norm for nybyggeri 45
13.1 Om virkemidlet 45
13.2 Fokusområder 45
13.3 Fordele og ulemper 46
13.4 Relevans af virkemidlet i Holbæk 46
13.5 Referencer 46
13.6 Forslag til parkeringsnorm for Holbæk by 49

14 Samlede anbefalinger 51
14.1 Opsummering af anbefalinger 51
14.2 Model for konkret mere restriktiv parkeringsstrategi 52

Bilag A: Belægningsgrader 2025 54

Bilag B: Normer for bilparkering i Roskilde 58

Bilag C: Parkeringsnormer i Køge 59

1 Indledning

Parkering er noget, der berører alle, som bor, arbejder eller handler i byen og bruger bil. Nogle steder er det nemt at finde en plads, andre steder er det svært. Problemerne opstår især, hvor der er for lidt plads. Her handler det ikke kun om, hvem der får en parkeringsplads, men også om hvad pladsen i byen skal bruges til.

Holbæk Kommune ønsker et samlet overblik over parkering i Holbæk bymidte. Holbæk bymidte defineres i denne sammenhæng som området omkring Ahlgade, havnen, slotscentret og stationen samt boliger umiddelbart øst herfor. Områdeafgrænsningen fremgår af Figur 1 på side 9.

Som udgangspunkt for arbejdet er der foretaget en detaljeret registrering og analyse af parkeringsforholdene i Holbæk bymidte.

Formålet med registreringen er at kortlægge parkeringskapacitet og belægningsgrader i bymidten. På den baggrund er det muligt at vurdere, om parkeringskapaciteten modsvarer behovet.

Del I af denne rapport beskriver analysen af parkeringsforholdene i Holbæk bymidte.

I rapportens del II vurderes relevansen af en række virkemidler som kan anvendes for at styre parkeringen generelt og i særdeleshed i det analyserede område.

2 Sammenfatning

2.1 Del I – Parkeringsanalyse

Det analyserede område omfatter Ahlgade, havnen, slotscentret, stationen og boliger umiddelbart øst herfor. Se Figur 1 på side 9.

Registreringerne er foretaget tirsdag 2. september og lørdag 13. september 2025 og indeholder antal parkeringspladser, tidsrestriktioner, type af parkeringsplads (el, handicap, taxa, MC og andet) samt antal parkerede køretøjer hver time fra kl. 7 – 22 (hverdag) og kl. 11–13 (weekend).

Der indgår 3.458 pladser i analysen, som svarer til stigning på 15% i forhold til lignende analyse foretaget i 2019. Der er i 2025 flere nye pladser ved stationen og havnen og tidligere skoleområde (Østre Skole) indgik ikke i 2019 pga. byggearbejde. Hertil er nogle pladser nedlagt eller ændret til licensparkering. Der er registreret 116 elbil-pladser med ladestandere og tidsbegrænsning.

Resultaterne for 2025 viser bl.a.:

- 43% af pladserne er ubegrænsede; 9% har 4-timers begrænsning, 27% har 2-timers begrænsning, 7% har 1-timers begrænsning, 1% har 15 minutters begrænsning og 12% har andet
- Højeste belægning i hele området er 68% kl. 11 – 13 på hverdage.
- Generelt ses lavere belægning i weekenden.
- Variationer på 6 procentpoint eller under mellem 2019- og 2025-tællingen vurderes at kunne skyldes ovenstående ændringer i parkeringsudbuddet samt tilfældige udsving.
- Samlet belægning er uændret fra 2019 til 2025.
- Pladser uden restriktion har højere belægning end dem med.
- Høj efterspørgsel ses ved Holbæk station, butikker og virksomheder.

2.2 Del II – Parkeringsstrategi

En **restriktiv parkeringsstrategi** kan bruges for at støtte grøn omstilling, skabe attraktive handels- og boligområder og reducere trafik og forbedre bykvaliteten. Til gengæld kan det være upopulært, øge trafikmængden og medføre uhensigtsmæssig parkering, at kræve betaling for parkering, kun tillade parkering i kort tid ad gangen, indføre licensparkering så udefrakommende ikke kan parkere og/eller indføre parkeringsnormer med få parkeringspladser ved nybyggeri. Balance og en målrettet strategi er en vigtig parameter i den kontekst.

Tidsbegrænsning er effektiv til at styre brug og reducere pendlerparkering, men bør kombineres med licenser således at beboere og medarbejdere kan parkere tæt på egen bolig og arbejdsplads. Det bør overvejes at forenkle eksisterende tidsbegrænsninger til 15 min, 2 timer og 4 timer, samt at sikre at begrænsningerne gælder i samme tidsperioder af døgnet. Dette for at parkanterne nemmere kan forstå restriktionerne.

Betalingsparkering kan reducere trafik og støtte grøn mobilitet. Der er dog risiko for at presse parkering ud i boligområder uden betalingsparkering. Indføres betalingsparkering, bør der tænkes i et større område og helhedsorienteret. Her kan licensparkering for beboere i boligområder være et supplement. Betalingsparkering kan anbefales i centrale områder med god alternativ adgang.

Licenser i p-zoner giver beboere adgang og beskytter mod udefrakommende. Værktøjet kan reducere søgetrafik og støtte grøn omstilling. Vil typisk indføres i kombination med andre virkemidler.

Restriktive **parkeringsnormer ved nybyggeri** kan reducere bilejerskab og trafik genereret som følge af nybyggeri på lang sigt og bør kombineres med delebilsordninger. Samtidig er regulering i tilstødende områder nødvendigt, for at undgå at det øgede parkeringsbehov ikke fører til parkering i andre områder.

Holbæk Kommunes **mobilitetsplan** [1] skal sikre at trængslen og CO2-udledningen mindskes, samtidig med at det forbliver nemt, trygt og attraktivt at bevæge sig rundt i kommunen - som borger, pendler og for erhvervet. Derudover er det vigtigt for Holbæk Kommune at tilstræbe lighed i mobiliteten og at understøtte sunde mobilitetsvaner.

Mobilitetsplanens punkt 11 og 12 omhandler hhv. parkeringslicens og parkeringstakster. Det primære fokus i mobilitetsplanen er klimaeffekten og nedsættelse af CO2 ved at indføre parkeringslicens og parkeringstakster og ikke de trafikale/parkeringsmæssige fordele og ulemper. Kommunens klimamålsætning bunder op på mobilitetsplanen og opnåelse af målsætningen er derfor afhængig af at de nævnte tiltag gennemføres. Mange af de foreslåede tiltag i nærværende rapport kan derfor indføres for at opnå klimamålene, selvom de ikke er strengt nødvendige af trafikale/ parkeringsmæssige grunde.

2.3 Opsamling

Belægningsgraden i Holbæk Bymidte er generelt uændret fra 2019 til 2025, trods en stigning i antallet af parkeringspladser og ændringer i restriktioner. Der er ledig kapacitet overordnet set, men nogle pladser og områder er overbelastede på forskellige tidspunkter.

P-analysen peger på at der er ledig kapacitet på p-pladserne i midtbyen. Bilisternes udfordringer vurderes således mere at være et spørgsmål om, at de kører til få foretrukne centrale p-områder og oplever at der er fuldt belagt. Det bedste værktøj til at håndtere dette er at få et p-henvisningssystem der virker og få formidlet dette til borgerne, så de får tillid til systemet og begynder at stole på det.

Strategiske virkemidler som tidsbegrænsning, betalingsparkering, licenser og parkeringsnormer kan bruges til at styre parkeringen. Holbæk og omegn er et sted med højt bilejerskab og mange er helt afhængig af en bil i hverdagen. Da bymidten ikke er større end den er, vil der være relativt let at holde i et boligområde lige uden for en evt. central zone med betaling eller skærpede tidsrestriktioner og så gå ind til centrum. Det vil være irriterende for beboerne. Så tidsbegrænsning, betalingsparkering og restriktive parkeringsnormer bør kombineres med f.eks. 2 timers restriktioner i en ring omkring midtbyen og beboerlicens, så de ikke bliver begrænset af restriktionen. Til gengæld vil dette betyde at gæster og andre besøgende får svært ved at kunne holde foran en beboelse i mere end f.eks. 2 timer.

[1] Mobilitetsplan Holbæk 2030. https://planer.holbaek.dk/mobilitetsplan/

Mange f.eks. fra Holbæk Bys opland har ikke andet alternativ end bilen, da der er få busser og tog og eller langt til stoppestedet/stationen. Skærpede restriktioner eller betaling vil ikke afholde dem fra at køre i bil, da de højest sandsynligt ikke har et alternativ. Dette kan betyde at folk så kører til andre steder som Roskilde eller Megacentret i Holbæk, hvor parkering er gratis i optil 3 timer.

En række anbefalinger fremgår af afsnit 14 herunder en mulig model for en samlet pakke med restriktiv parkeringsstrategi hvis dette ønskes.

DEL I Parkeringsanalyse 2025

3 Metode

Der er gennemført en registrering af parkering i de centrale dele af Holbæk By som defineres i denne analyse som området omkring Ahlgade, havnen, slotscentret og stationen samt boliger øst herfor. Områdeafgrænsningen vises i Figur 1.



Figur 1 Område for registrering i 2025. Kilde: baseret på KRAKS kort.

Formålet med registreringen er at kortlægge parkeringskapacitet og belægningsgrader i bymidten. På den baggrund er det muligt at vurdere, om parkeringskapaciteten modsvarer behovet.

Registreringerne er gennemført tirsdag den 2. september i tidsrummet kl. 7 til 20 og igen kl. 21 til 22. Registreringerne er gentaget lørdag den 13. september i tidsrummet kl. 11 til 13. Vejret var godt begge dage med sol og temperatur mellem 15 og 23 grader.

Antal parkeringspladser er talt i de enkelte områder og der er registreret hvilke p-restriktioner der gælder for p-pladserne. Det drejer sig aktuelt om 15 minutter, 30 minutter, 1 time, 2 timer, 4 timer og ubegrænset. Tidsrestriktionerne varierer, men gælder typisk i perioden fra kl. 7 – 17. Ligeledes er der registreret om parkeringspladserne er reserveret til handicapkøretøjer, taxa, el-køretøjer (lade standere), motorcykler, lastbiler eller busser.

Parkering på privat grund er som udgangspunkt ikke registreret. De offentlig tilgængelige private parkeringsområder såsom Føtex parkeringskælder, parkeringskælderen på Ahlgade og parkering ved supermarkeder der dog talt med.

Tælling af antal parkerede køretøjer er gennemført på alle de registrerede parkeringspladser én gang hver time. Dermed er der talt 14 gange i løbet af den 2. september og to gange den 13. september.

Det vurderes at de to valgte dage er repræsentative i forhold til belægning på parkeringspladser i området. Dog kan det antages, at der er i perioder med specielle aktiviteter i Holbæk herunder julehandel, "Black Friday" eller kulturelle aktiviteter, vil være flere parkerede biler i Holbæk Midtby.

Resultaterne sammenlignes med tilsvarende parkeringstælling gennemført den 12. september 2019 for at se om der har været ændring i parkeringsbehovet mellem de to registreringer.[2]

[2] Parkeringsanalyse Holbæk Bymidte. Dateret 22. november 2019.

4 Antal parkeringspladser

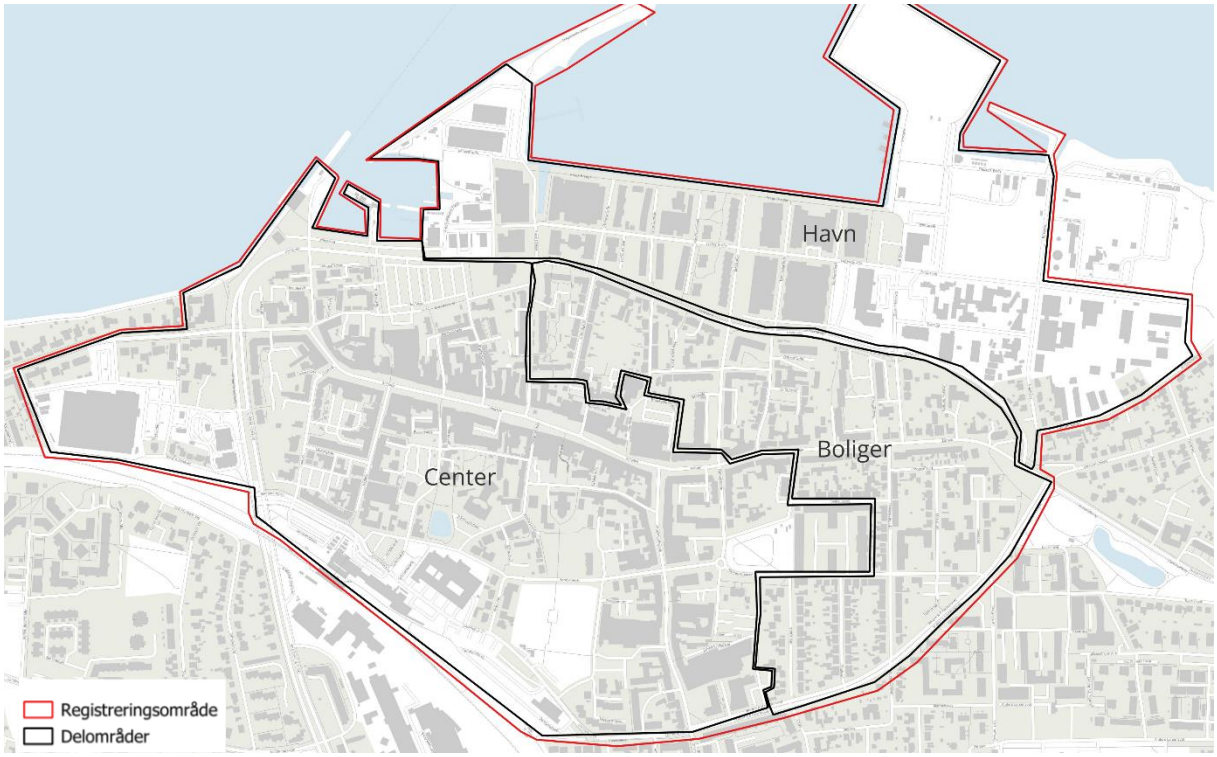
4.1 Samlet antal plaser i 2025

Der er registreret 3.448 parkeringspladser i området. Pladserne fordeler sig i tre delområder som angivet i Tabel 1.

Tabel 1 Antal parkeringspladser i 2025 opdelt på de tre områder i Holbæk Bymidte.

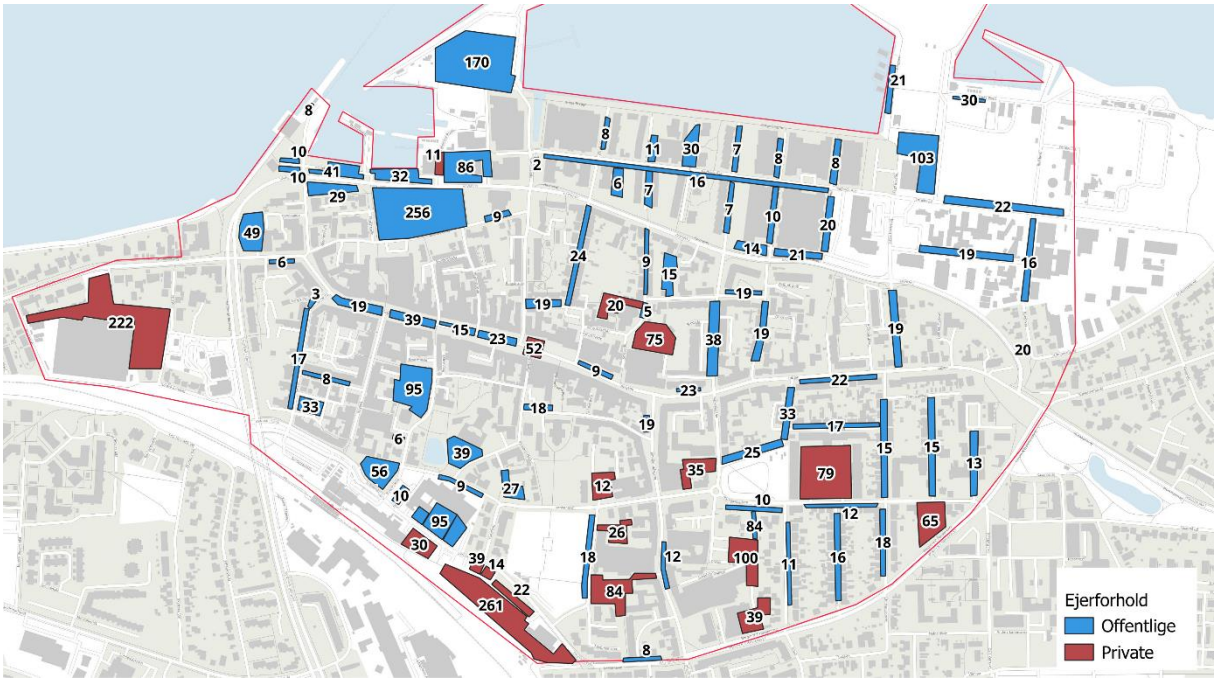
Delområde	Antal P-pladser
Havn	689
Center	2.314
Boliger	445
Samlet	**3.448**

Delområderne vises i Figur 2.



Figur 2: De tre områder, der udgør Holbæk bymidte.

Parkeringspladserne er fordelt som vist i Figur 3.



Figur 3: Offentlig tilgængelige parkeringspladser i Holbæk bymidte.

4.2 Ændringer i forhold til 2019

I 2019 blev der registeret 2.995 parkeringspladser i området eller 453 (15%) færre end i 2025. Her er sygehusområdets 292 pladser trukket fra. Disse var inkluderet i tællingen i 2019, men ikke i 2025.

Ved Holbæk station er der i 2025 registreret en del parkeringspladser som ikke blev registreret i 2019. Det drejer sig om parkering på Dampmøllevej sydvest for det nedlagte posthus, hvor der tidligere alene parkerede postbiler. Her parkerer en del af kommunens køretøjer (12 pladser reserveret), men der er også registreret op til 16 andre parkerede køretøjer. På samme måde bliver arealer langs Dampmøllevej sydside mellem Platanvej og Blegdammen, som ikke var tilgængelige i 2019, anvendt til parkering svarende til 37 ekstra pladser.

En anden forskel mellem tællingerne er, at parkeringskælderen under Føtex, med 100 pladser, samt parkeringskælderen på Ahlgade med 52 pladser – hvoraf 15 er tilgængelige mod betaling og øvrige kræver licens/parkeringstilladelse – ikke er en del af 2019-tællingen, men indgår i 2025-tællingen.

Også i det forholdsvis nyudviklede område ved havnen er der nu flere parkeringspladser. Her kan f.eks. nævnes at i 2019 blev der talt 133 parkeringspladser for enden af Kanalstræde ud mod fjorden mod 170 i 2025. Hertil kommer 20 pladser på Skipperstræde, som ikke indgik i 2019 tællingen.

I den nedlagte skolegård ved Tidemandsvej (tidligere Østre Skole) er der nu registreret 79 parkeringspladser. Skolen blev lukket i 2018 og var under ombygning i september 2019 og derfor blev der ikke registreret parkering på det tidspunkt. De 79 pladser kræver licens på hverdage mellem kl. 8 og kl. 16, men er ellers offentlig tilgængelige. De er talt med i 2025 med en maks. belægning på 58 køretøjer kl. 11 – 12.

På Fjordgårdsvej er der registreret 45 parkeringspladser, samt 15 pladser som ikke var tilgængelige pga. asfaltarbejde. Disse pladser indgik ikke i tællingen 2019.

Antal parkeringspladser i Slotsområdet er også ret forskelligt mellem 2019 (319) og 2025 (222). Dette skyldes til dels at parkeringspladser ved McDonalds og tanken er ikke talt med i 2025. Slotsområdet har i dag gratis parkering de første to timer og betaling herefter som betyder at arbejdssøgende i området ikke anvender disse pladser.

Fire steder er parkering nedlagt (Midtermolen, Havnevej mellem Strandgade og Brogade, ved Østerstræde nr. 3) eller er overgået til licensparkering (ved Gasværksvej 4). En anden større ændring er etableringen af ladestandere med tidsbegrænset parkering. I 2025 er registreret 116 pladser til elkøretøjer fordelt på 14 lokaliteter. Disse pladser har ofte tidsbegrænsning på 1, 2 eller 4 timer – dette er dog ikke registreret særskilt. Det er uvist, hvordan pladser med tilhørende ladestandere er registreret i tællingen fra 2019.

Andre mindre betydende ændringer er også registreret.

5 Restriktioner

En stor del af de mest centralt placerede P-pladser, f.eks. på Ahlgade, har en tidsbegrænsning på 1 time på hverdage i tidsrummet kl. 9 - 17 og på lørdage i tidsrummet kl. 9 - 12, mens enkelte p-pladser har kortere tidsbegrænsninger. Pladserne med tidsbegrænsning har den korteste afstand til detailbutikkerne i byen. Ved havnen er der pladser med andre tidsrestriktioner eller -perioder. F.eks. 4 timer i tidsrummet kl. 7-17. For pladserne længere væk fra bymidten gælder, at en stor del er ubegrænsede. Parkeringspladserne er opdelt efter restriktioner som vist i Tabel 2.

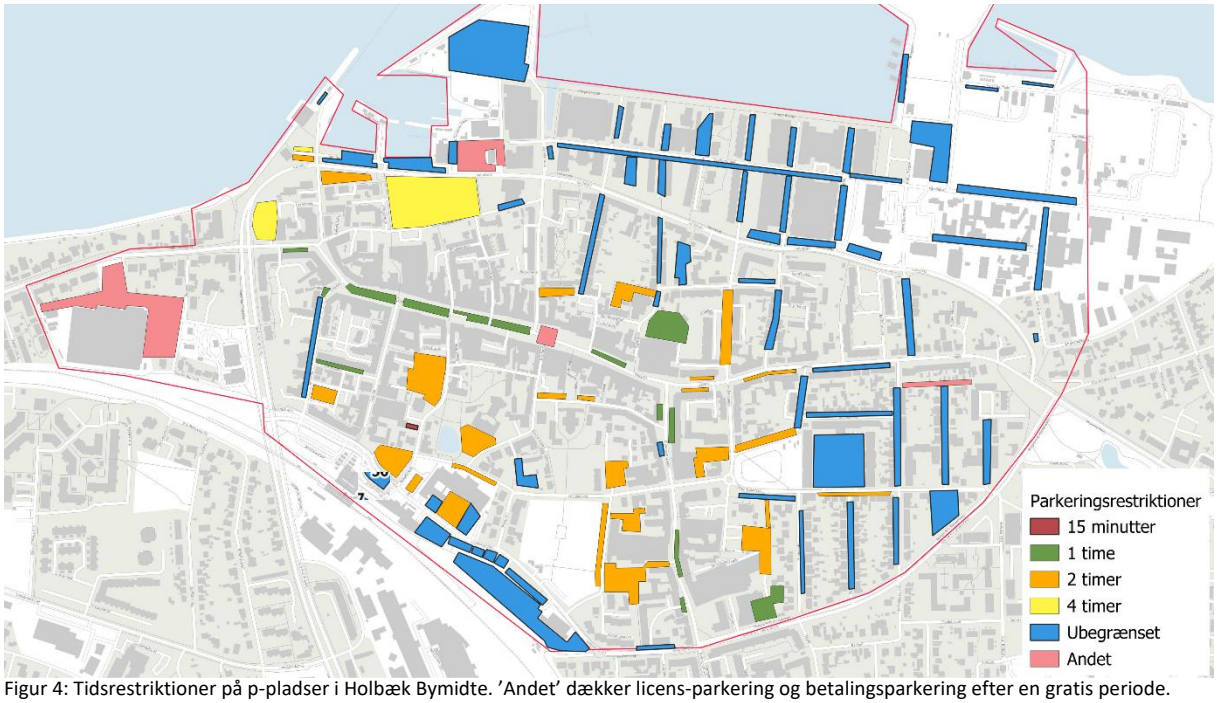
Tabel 2: Antal parkeringspladser opdelt på tidsmæssige restriktioner.

Samlet antal	Ubegrænset	4 t	2 t	1 t	30 min	15 min	andet*
3.458	1.575	294	851	295	1	46	386
100%	43%	9%	27%	7%	0%	1%	12%

* Her er følgende registreret:

222	Gratis i 2 timer og herefter betaling (Slotsområdet)
79	Hverdag 8 - 16 gyldig licens ellers fri (Tidligere skole)
46	Betaling ma-fre 8-16. 15 min med p-skive og ellers gratis (Anton Nielsens Plads)
37	Licens (P-kælder på Ahlgade)
2	Andet

Langt de fleste pladser har ingen tidsrestriktioner, mens en del pladser har 2 timers restriktion. Ca. 60 % af pladserne er offentlige. Det bemærkes, at Holbæk Kommune kun kan påvirke forholdene på de offentlige P-pladser. Ændringer på de private P-pladser kræver dialog med de pågældende ejere.



Figur 4: Tidsrestriktioner på p-pladser i Holbæk Bymidte. 'Andet' dækker licens-parkering og betalingsparkering efter en gratis periode.

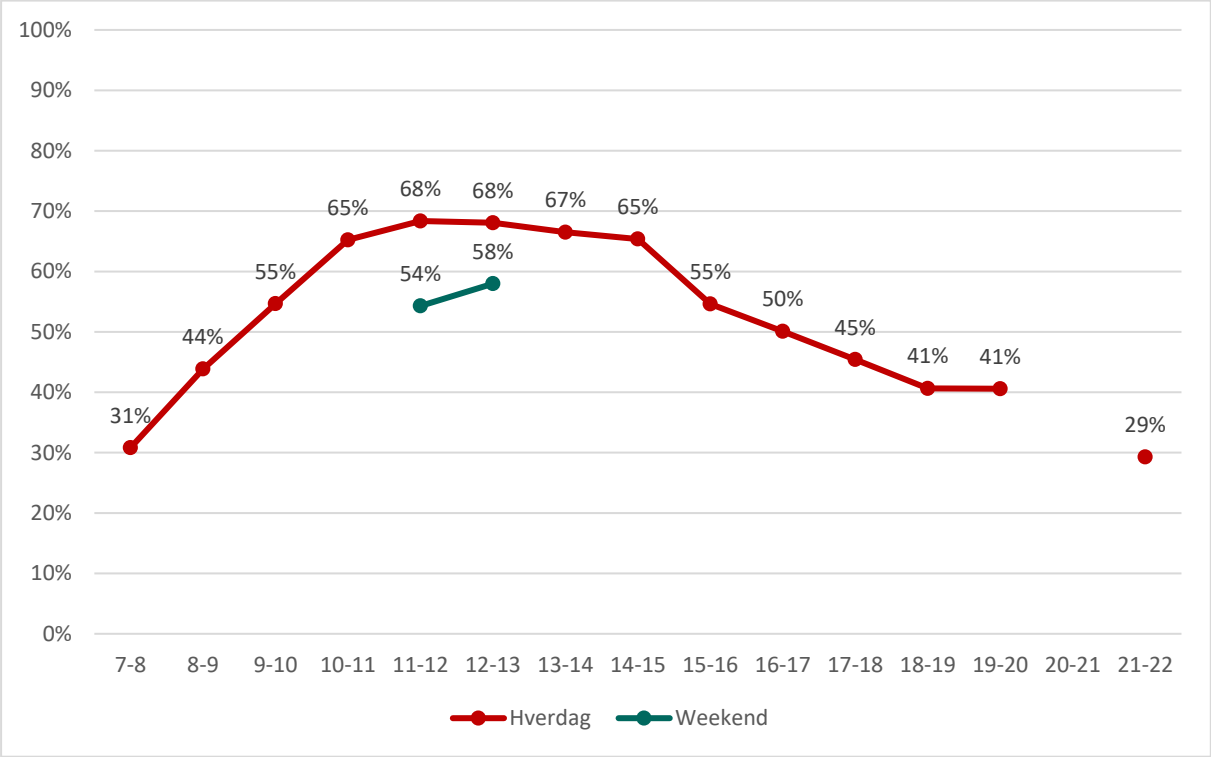
Overordnet set savnes en klar struktur i tidsrestriktionerne i Holbæk Bymidte, da der inden for samme område kan opleves en række forskellige restriktioner, f.eks. 15 minutter, 2 timer og 4 timer. Det kan være svært at gennemskue for parkanter, særligt dem som ikke er stedkendte.

6 Belægningsanalyse

I dette kapitel evalueres resultaterne fra den seneste parkeringstælling fra september 2025, og der sammenlignes med parkeringsanalysen fra september 2019.

6.1 Analyse af 2025-tælling

Figur 5 viser den overordnede belægningsgrad i det centrale Holbæk på en hverdag og to timer på en lørdag. Alle områder og alle typer af parkering er medtaget.



Figur 5: Samlet belægning i Holbæk Bymidte, tirsdag d. 2. september og lørdag d. 13. september 2025.

Den højeste belægning på 68% ses på en hverdag fra kl. 11 - 13, men belægningen er generelt høj fra kl. 10 til 15 i forhold til resten af dagen. Dog findes der ledig kapacitet i løbet af dagen på overordnet plan, både på hverdage og lørdag. Belægningen er generelt lavere lørdag, hvorfor dette ikke evalueres yderligere.

6.2 Sammenligning med 2019

I dette afsnit sammenlignes belægningsdata med resultaterne fra 2019. Rådata fra analysen fra 2019 har ikke været tilgængelige, hvorfor kun indholdet i analyserapporten er anvendt som sammenligningsgrundlag. Derudover anvendes lokalkendskab og offentligt tilgængelige data til at udlede medvirkende faktorer og effekter, som kan forklare udviklingen. I begge analyser blev der talt på én hverdag, hvorfor sammenligningen mellem analyserne indeholder en vis usikkerhed i forhold til dagsvariationer. Af denne årsag vurderes forskelle på omkring 6% at være inden for denne usikkerhedsmargin. Variationer kan eksempelvis skyldes vejret, vejarbejde og lignende. I 2019 indgik sygehusområdet i tællingen. Til gengæld blev der ikke talt efter kl. 19 eller om lørdagen. Se yderligere forskelle i parkeringsudbuddet i afsnit

6.3 Hele området

6.3.1 Belægningsgrad

I Tabel 3 sammenlignes den overordnede parkeringsbelægning i analysen i 2025 med resultater i tællingen fra 2019. I tællingen i 2019, var den sidste talte time mellem kl. 18 og 19, hvorfor data senere end dét tidsrum ikke indgår i sammenligningen. Ligeledes er der i 2019 ikke talt i weekenden.

Tabel 3: Sammenligning af belægningsgraden d. 2. september 2025 i Holbæk Bymidte samlet set.

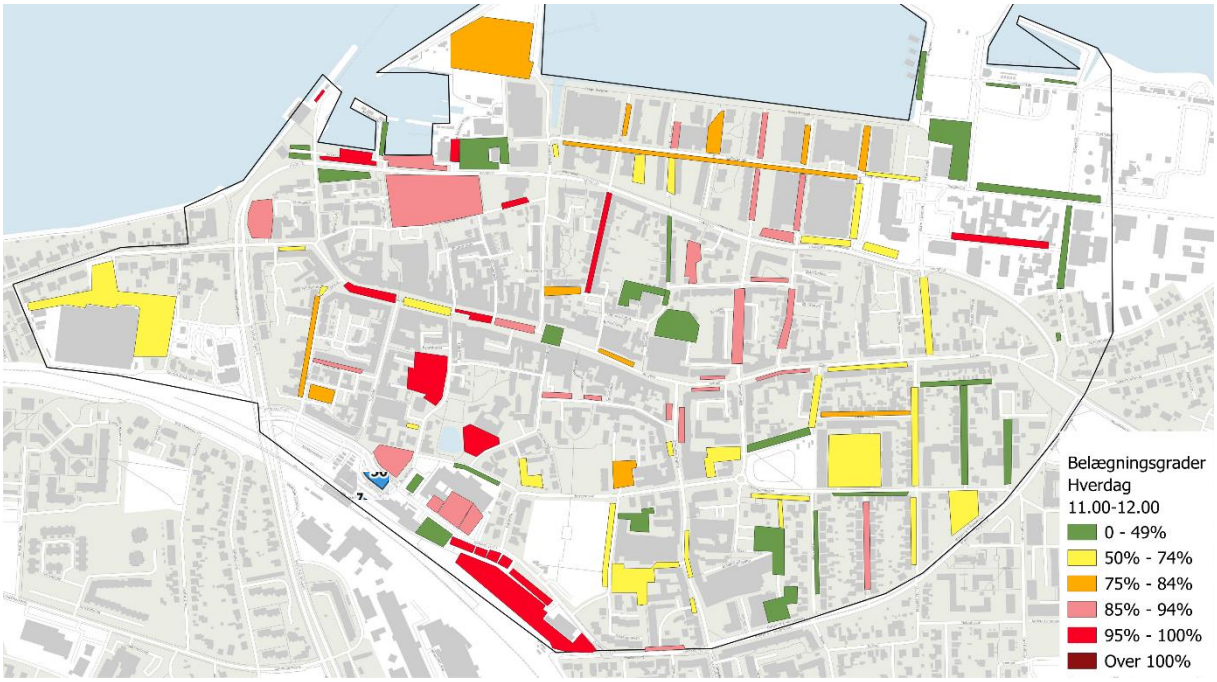
Samlet, Hverdag	7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19
2019	27%	42%	56%	67%	73%	71%	72%	68%	61%	55%	47%	38%
2025	31%	44%	55%	65%	68%	68%	67%	65%	55%	50%	45%	41%
Forskel (procentpoint)	4%	2%	-1%	-2%	-5%	-3%	-5%	-3%	-6%	-5%	-2%	3%

I 2019 indgik 292 p-pladser i sygehusområdet, som ikke var med i 2025. Her sås generelt en høj belægning, hvorfor dette kan have indflydelse på belægningsgraden ved sammenligningen.

I sammenligningen mellem tællingen i 2019 og 2025, ses et marginalt fald i belægningen hen over døgnet, med undtagelse af de tidlige morgentimer og den seneste aftentime. Udviklingen er dog generelt inden for den vurderede usikkerhedsmargin på 6%, hvorfor det kan være en vilkårlig afvigelse, eksempelvis grundet forskel i de parkeringspladser der er registreret (se afsnit 4.2), vejret, vejarbejder, andre eksterne faktorer eller blot en tilfældighed, der giver anledning til udviklingen. Den største forskel ses i tidsrummet kl. 15 – 16 på ca. 6 procentpoint. Samlet set for hele perioden kl. 7 – 19 er der en forskel i belægningsgraden på ca. 2 procentpoint. Hermed kan belægningsgraden på tværs af byen anses for at være stort set uændret mellem 2019 og 2025.

Ifølge Danmarks Statistik er antal indbyggere (FOLK1A) og bilejerskabet (BIL800) i hele kommunen steget og den gennemsnitlige husstandsstørrelse (FAM55N) er reduceret i perioden fra 2019 til 2025. Udvikling er særligt drevet af flere enlige og flere der erhverver sig bil, som ikke havde det tidligere. Denne udvikling kan have indflydelse på parkeringsbehovet for Holbæk By, men det vurderes, at disse effekter har mindre betydning i en større kontekst. Samtidig er opgørelsen på kommuneniveau, hvorfor forskelle mellem selve Holbæk By og resten af kommunen kan forekomme.

Overordnet set findes ledig parkeringskapacitet i Holbæk Bymidte, selv under perioder med den højeste belægning. Nogle områder og enkelte parkeringspladser og arealer ser naturligvis højere og lavere belægning, afhængigt af antal pladser, relation til formålet med parkeringen, mulige gøremål i nærheden og tidspunkt på dagen. På Figur 6 er belægningen i bymidten vist for perioden med den højest målte belægning, kl. 11 – 12, for at illustrere forskellen mellem de forskellige p-områder. Det tilsvarende antal ledige pladser på de enkelte parkeringsarealer er vist på Figur 7.



Figur 6: Belægningsgrad i Holbæk Bymidte fra kl. 11 – 12 tirsdag d. 2. september 2025.

På Figur 6 ses en generelt høj belægning ved Holbæk Station[3], på dele af Ahlgade [4], på parkeringsarealer ved Bysøstræde og Rådhusvej, i områder omkring Holbæk Gammel Havn og på visse mindre veje. En del parkeringsområder, godt spredt omkring i byen, har ganske lav belægning. Kort med belægningsgrad for hver time fra kl. 7 – 22 findes i Bilag A.

6.3.2 Restkapacitet

Angående restkapacitet, som vist på Figur 7, ses helt fyldte arealer (eller endda overbelægning enkelte steder) i flere af områderne med høj belægningsgrad.

[3] Undtaget 2 timers parkering, samt parkering ved det tidligere posthus.
[4] Undtaget parkeringskælderen hvor der licensparkering og betalingsparkering.



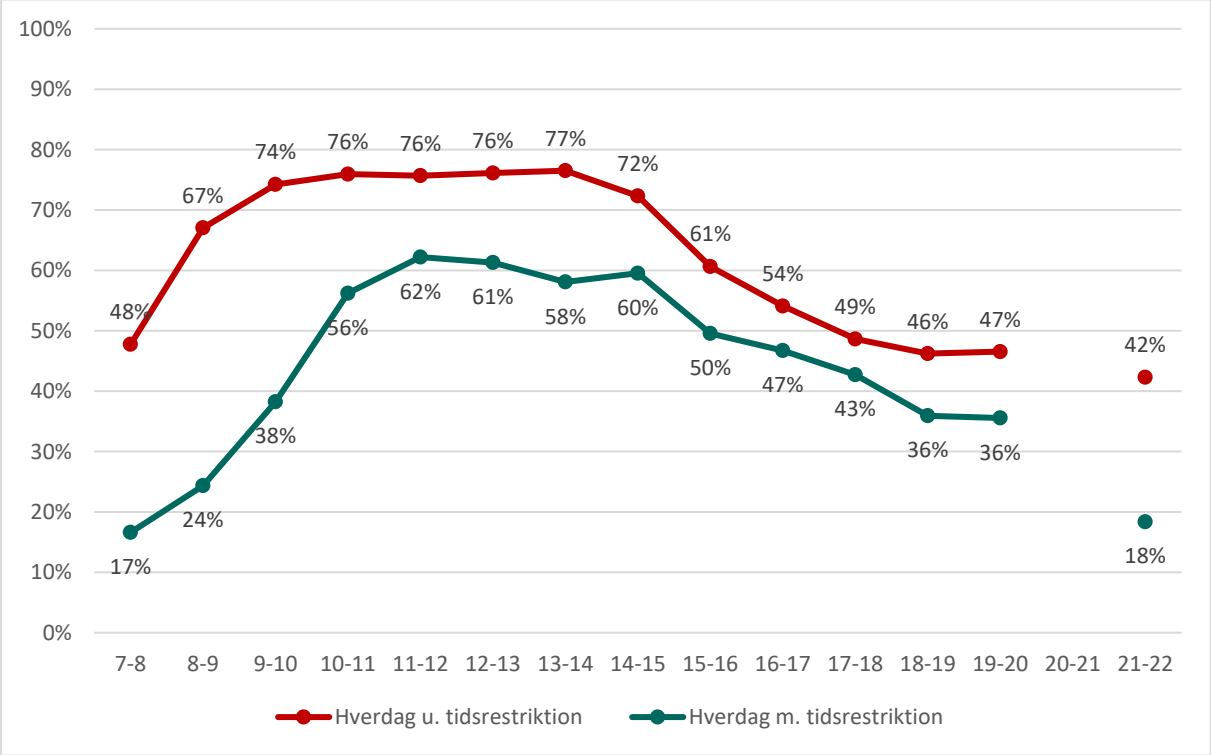
Figur 7: Restkapacitet i Holbæk Bymidte fra kl. 11 - 12 tirsdag d. 2. september 2025. *Belægning er talt samlet for de tre p-pladser.

Samtidig findes generelt ganske få ledige pladser i store dele af de helt centrale dele af Holbæk, i de nyere områder af havnen samt på visse mindre veje uden for den helt centrale del af byen. Overordnet set imødekommer udbuddet på visse individuelle pladser dermed ikke efterspørgslen – med øget parkeringssøgende trafik til følge. Samtidig har flere store parkeringsarealer rigeligt med ledig kapacitet, eksempelvis ved Slotscentret, Føtex' p-kælder, Kulturbiografen og pladsen ved Holbæk Teater i Brolæggerstræde.

Det bemærkes, at på den store parkeringsplads langs jernbanen sydøst for Holbæk station holdt 11 biler udenfor de afmærkede parkeringsbåse – dvs. ulovligt. Samtidig ses 24 ledige pladser sydøst for det tidligere posthus – 12 af de 42 pladser er dog reserveret til Holbæk Kommune. Ved Havnegade 66 ses også for mange parkerede biler på enkelte tidspunkter samt på Kirkestræde.

6.3.3 Afhængighed af tidsrestriktioner

Der er forskel på anvendelsen af parkeringspladser alt afhængigt af hvorvidt der er tidsrestriktion eller ej – dette kan ligeledes udledes af Figur 6. På Figur 8 er belægningen vist for den samlede mængde pladser med og uden tidsrestriktioner for hele bymidten.



Figur 8: Belægning på pladser med og uden tidsrestriktion tirsdag d. 2. september 2025.

Belægningen for hele Holbæk Bymidte er konsekvent højere på pladser med ubegrænset parkering, end på dem hvor der er tidsbegrænsning. Denne forskel er størst i morgen- og formiddagstimerne og bliver gradvist lavere i løbet af dagen. Tidsrestriktion eller ej, er der dog ledig kapacitet overordnet set. Fra 2019 til 2025 er mængden af p-pladser med tidsrestriktion øget med omtrent 360 pladser. De enkelte pladser – både med og uden tidsrestriktion – anvendes forskelligt alt efter område og funktioner i nærheden. Der kan derfor ikke udledes effekter og sammenhænge af forskelle imellem dem. Det bør dog bemærkes, at de fleste tidsrestriktioner gælder kl. 7 - 17 eller kl. 9 - 17.

På Tabel 4 og Tabel 5 sammenlignes belægningen på pladser med og uden tidsrestriktion.

Tabel 4: Sammenligning, belægning på pladser uden tidsrestriktion.

Uden tids-restriktion	7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19
2019	35%	52%	66%	73%	76%	75%	76%	72%	64%	56%	49%	40%
2025	48%	67%	74%	76%	76%	76%	77%	72%	61%	54%	49%	46%
Forskel (procentpoint)	13%	15%	8%	3%	0%	1%	1%	0%	-3%	-2%	0%	6%

På pladser uden tidsrestriktion ses en generel forøgelse i belægningen i ydertimerne om morgenen og aftenen, mens udviklingen i belægningsgraden i øvrige timer på dagen er inden for den anvendte

usikkerhedsmargin. I de mest belastede perioder midt på dagen, er belægningsgraden derved uændret, hvorfor det må formodes, at efterspørgslen og udbuddet af parkering uden tidsrestriktioner er nogenlunde overensstemmende – på overordnet plan. Stigning i ydertimerne og negligibel ændring midt på dagen, antyder et øget behov for parkering relateret til boliger, som kan forklares af den demografiske udvikling og stigende bilejerskab generelt i kommunen.

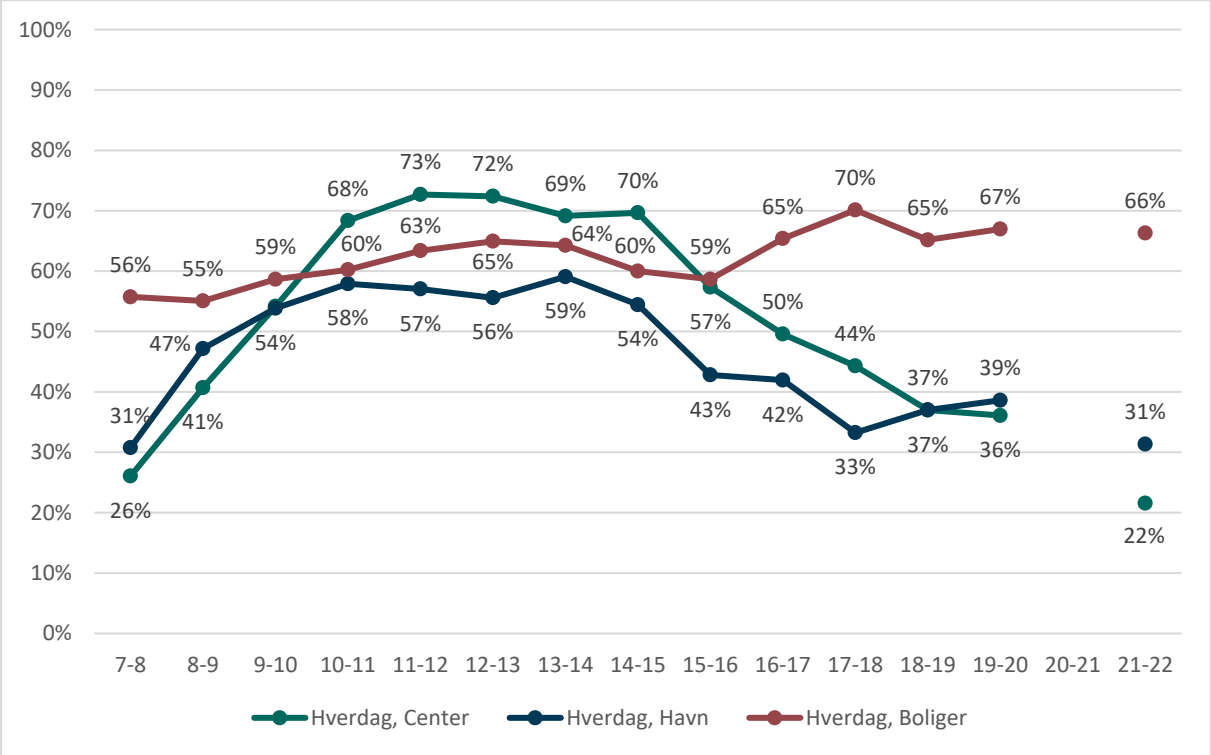
Tabel 5: Sammenligning, belægning på pladser med tidsrestriktion.

Med tids-restriktion	7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19
2019	18%	29%	43%	60%	70%	65%	66%	62%	58%	53%	45%	36%
2025	17%	24%	38%	56%	62%	61%	58%	60%	50%	47%	43%	36%
Forskel (procentpoint)	-1%	-5%	-5%	-4%	-8%	-4%	-8%	-2%	-8%	-6%	-2%	0%

På pladser med tidsrestriktion ses et mindre fald i belægningsgraden udover usikkerhedsmarginen i tidsrummene kl. 11 – 12, kl. 13 - 14 og kl. 15 - 16, og ellers mindre fald inden for usikkerhedsmarginen. Når nogle pladser overgår fra ikke at have tidsrestriktion til at have det, må det forventes at nogle parkanter, som efterspørger ubegrænset parkering, søger væk fra området. Derved falder den generelle belægning på pladser med tidsrestriktion.

7 Belægning i de tre delområder

I tællingen fra 2025 er Holbæk Bymidte inddelt i tre områder: Center, Havnen og Boliger. Området omkring Holbæk Sygehus er ikke en del af tællingen i 2025 i modsætning til 2019, men øvrige områder følger de ydre grænser som i 2019 og som ses i Figur 2 på side 11.
Belægningsgrader på p-pladser i de tre områder er vist på Figur 9.



Figur 9: Belægning i tre områder i Holbæk Bymidte tirsdag d. 2. september 2025, kl. 7 - 22.

I områderne 'Havn' og 'Center' ses noget lavere belægning i ydertimer, og højere belægning midt på dagen. Generelt har området 'Center' den højeste belægning af alle områder, hvor op mod 73% af pladserne er besatte midt på dagen. Belægningen i området 'Boliger' er mere udjævnet over døgnet, med mindre nedgang i belægningen i morgentimerne og stigende belægning i aftentimerne. Generelt er der i alle områder ledig kapacitet hen over hele dagen.

På de følgende tabeller, Tabel 6, Tabel 7 og Tabel 8, opgøres belægningsprocenten i 2019 og 2025 for de tre områder samt differencen i %.

7.1.1 Havnen

Tabel 6: Sammenligning 2019/2025, 'Havn'-området.

Havn	7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19
2019	20%	42%	61%	65%	67%	62%	63%	62%	54%	44%	32%	30%
2025	31%	47%	54%	58%	57%	56%	59%	54%	43%	42%	33%	37%
Forskel (procentpoint)	11%	5%	-7%	-7%	-10%	-6%	-4%	-8%	-11%	-2%	1%	7%

I området 'Havn' ses i 2025 en højere belægning i de tidlige morgentimer samt aftentimer, men ellers generelt lavere belægning resten af dagen end i 2019. Der er dog fortsat en betydelig mængde ledig kapacitet i området.

Havnen i Holbæk var i 2019 under udvikling blandt andet med bygning af etageejendomme og nye arbejdspladser. Hele eller dele af tre byggefelter blev anvendt til parkering, antageligt både til beboere og i forbindelse med anlæg på disse arealer. Parkering på de ubebyggede byggefelter indgår dog ikke i tællingen fra 2019.

I 2025 er området fuldt udbygget, med flere offentlige pladser på terræn og private p-kældre under boliger samt andre aflåste parkeringsområder. Mængden af både offentligt tilgængelige og private parkeringspladser er øget, men antal beboere og antal arbejdspladser er ligeledes øget i takt med at områderne er taget i brug. Dette betyder at registreringerne i 2019 og 2025 ikke kan sammenlignes direkte.

Den øgede belægning i ydertimerne kan igen være udtryk for, at flere beboere er kommet til, og generelt foretrækker eller er nødsaget til at parkere på terræn i stedet for i parkeringskældre. Den tilsvarende lavere belægning i løbet af dagen kan være udtryk for bedre udnyttelse af eksisterende arealer i forbindelse med udbygningen og flere parkeringspladser i området, at andelen af beboere i forhold til arbejdspladser er større, og at disse parkerer tæt på deres hjem over natten og kører på arbejde i løbet af dagen.

7.1.2 Center

Tabel 7: Sammenligning 2019/2025, 'Center'-området.

Center	7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19
2019	21%	34%	49%	64%	73%	71%	70%	66%	61%	54%	45%	33%
2025	26%	41%	54%	68%	73%	72%	69%	70%	57%	50%	44%	37%
Forskel (procentpoint)	5%	7%	5%	4%	0%	1%	-1%	4%	-4%	-4%	-1%	4%

I området 'Center' ses i 2025 kun mindre forskelle i forhold til 2019 (under usikkerhedsmargin) med undtagelse af kl. 8 – 9 hvor tallene fr 2025 er 7% højere end i 2019. Generelt findes fortsat ledig kapacitet, også i perioder med højest belægning.

7.1.3 Boliger

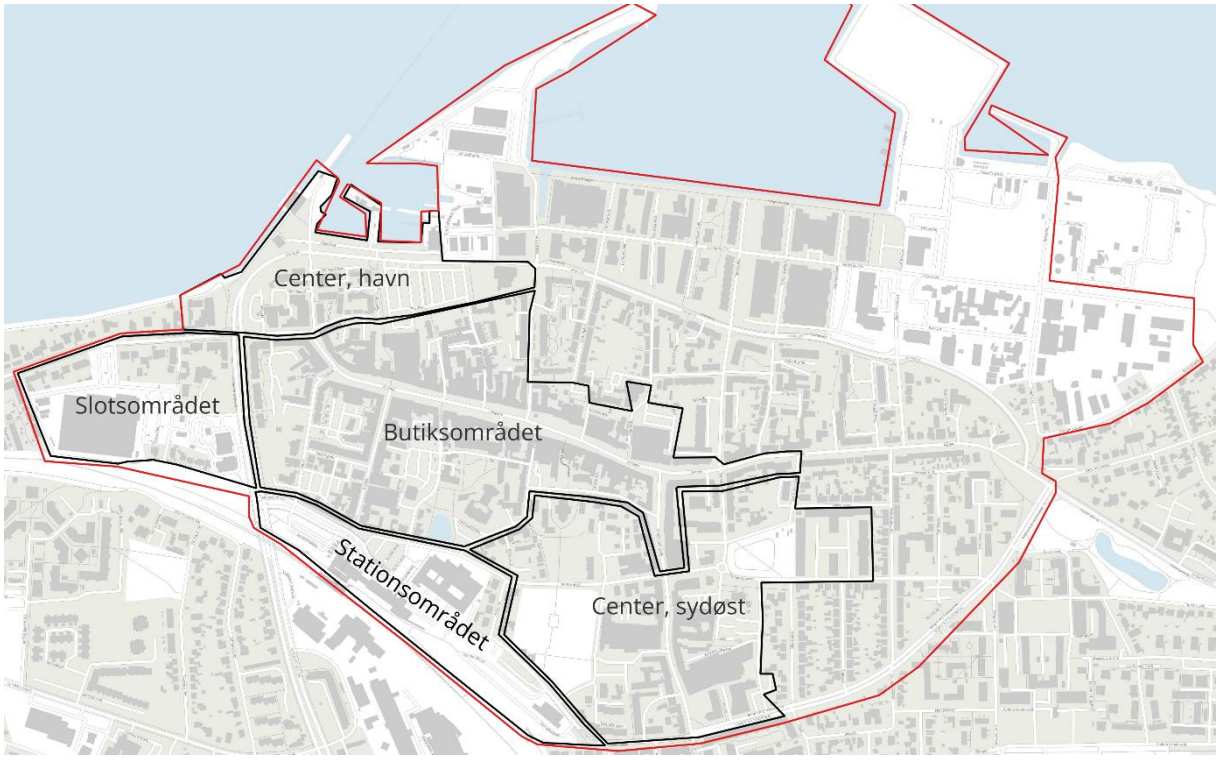
Tabel 8: Sammenligning 2019/2025, 'Boliger'-området.

Boliger	7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19
2019	56%	57%	62%	68%	70%	68%	73%	71%	65%	69%	70%	71%
2025	56%	55%	59%	60%	63%	65%	64%	60%	59%	65%	70%	65%
Forskel (procentpoint)	0%	-2%	-3%	-8%	-7%	-3%	-9%	-11%	-6%	-4%	0%	-6%

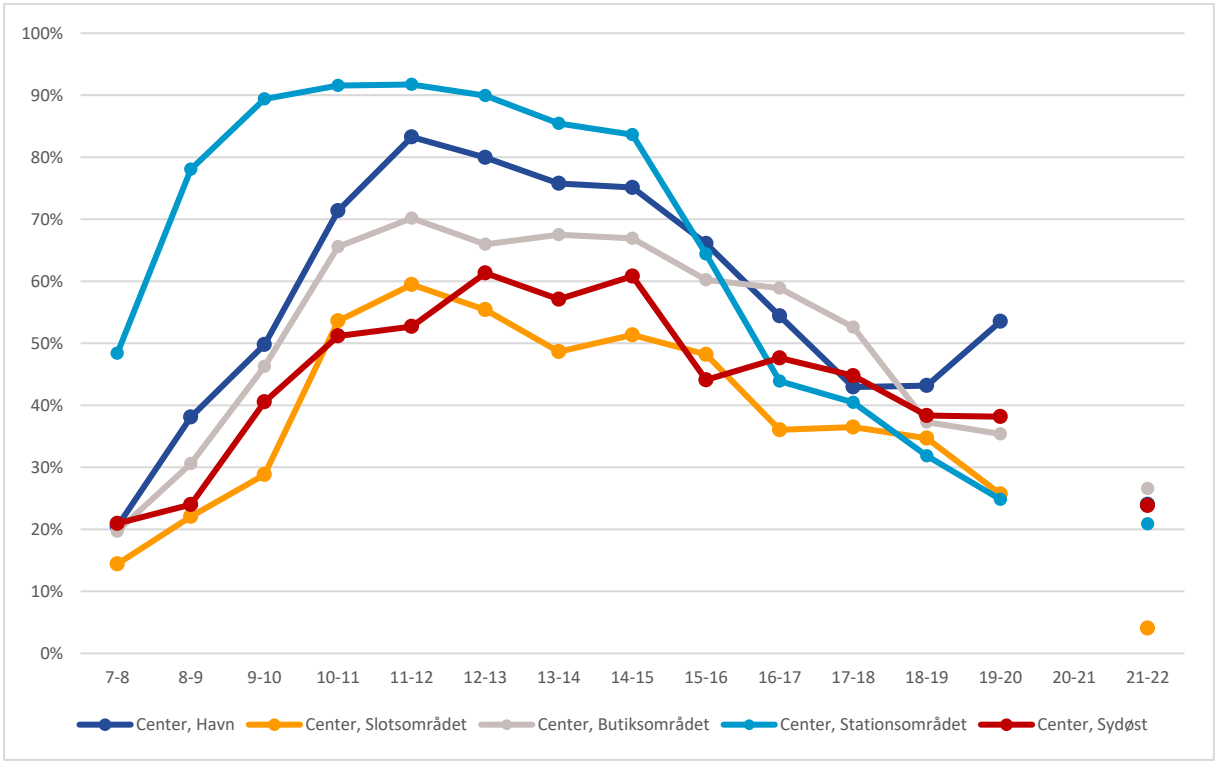
I området 'Boliger' ses i 2025 en nedgang i belægningsgraden mellem kl. 10 og kl. 12 og kl. 13 - 15. I perioden mellem 2019 og 2025 er der kommet cirka 10% flere pladser til, hvilket kan forklare størstedelen af nedgangen, idet behovet ikke er steget tilsvarende. Samtidig er Østre Skole, beliggende på kanten til delområdet 'Boliger' blevet nedlagt og omdannet til kontorlokaler og hele den tidligere skolegård er omlagt til parkeringsplads hvor der er adgang til parkering for dem der har licens i perioden 7 – 16 og ellers fri parering. Dette har skabt en forskydning i belægningen på offentlig vej og det nye behov for parkering opfyldes af arealet i den tidligere skolegård, hvor det kan forventes at firmaerne i de gamle skolebygninger har en licens. Derved aflastes trykket på det omkringliggende område.

7.2 Yderligere opdeling af delområde 'Center'

Området 'Center' udgør en stor del af Holbæk Midtby og indeholder mange forskellige byfunktioner, bygningstætheder samt typer af parkering. Belastningen på parkeringsarealer i området er vidt forskellige på den baggrund, hvorfor området er yderligere inddelt i delområderne: Havn, Butiksområdet, Sydøst, Stationsområdet og Slotsområdet – i lighed med analysen fra 2019. De enkelte delområder er vist på Figur 10, mens belægningsgrad på en hverdag for hvert delområde ses på Figur 11.



Figur 10: Afgrænsninger af delområder i området 'Center'. Bemærk, afgrænsninger er de samme som i analysen i 2019.



Figur 11: Belægning i hvert delområde i området 'Center' i Holbæk Bymidte tirsdag d. 2. september 2025, kl. 7 - 22.

Af de enkelte delområder i området 'Center' ser stationsområdet generelt den højeste belægning. Dette gælder særligt fra kl. 9 - 15, hvorefter den falder kraftigt. Også i området 'Center Havn' ses høj belægning mellem kl. 11 og kl. 13.

Den centrale del af Holbæk ser generelt højere belægning midt på dagen og mindre i de tidlige morgentimer og henad eftermiddagen. Dette antyder en tilstrømning af parkanter til job, handel og andre aktiviteter fra områder uden for bymidten i løbet af dagen, som tilsvarende kører retur om eftermiddagen og aftenen. Niveauet af belægning i ydertimerne er en grov indikation på mængden af parkering relateret til boliger, hvor der gerne parkeres over natten og pendles til arbejde om dagen.

I de følgende afsnit og tilhørende tabeller (Tabel 9 til Tabel 13) analyseres belægningsgraden for hvert af de 5 delområder i 'Center' fra 2025-tællingen og tallene sammenlignes med 2019-tællingen.

7.2.1 Center havn

Tabel 9: Sammenligning 2019/2025, 'Center havn'.

Center, Havn	7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19
2019	26%	29%	46%	62%	79%	74%	72%	71%	61%	56%	44%	31%
2025	20%	38%	50%	71%	83%	80%	76%	75%	66%	54%	43%	43%
Forskel (procentpoint)	-6%	9%	4%	9%	4%	6%	4%	4%	5%	-2%	-1%	12%

I delområdet 'Center havn' er belægningen generelt høj midt på dagen fra kl. 11 – 15 og der ses øget belægning særligt fra kl. 8 – 9, 10 - 11 og kl. 18 – 19 ift. 2019. Den øgede belægning hen over døgnet bevirker, at frie parkeringspladser formodes at være udfordrende at finde i de mest belastede perioder. Udviklingen kan bl.a. skyldes etableringen af ladestandere med tidsbegrænsning på parkeringsområdet mellem Havnevej og Gasværksvej. Ligeledes kan det have en betydning, at tællingen i 2025 blev lavet umiddelbart efter en lønningsdag, hvormed flere kan formodes at parkere i delområdet for at nå formål centralt i byen (indkøb).

7.2.2 Center, Slotsområdet

Tabel 10: Sammenligning 2019/2025, 'Center, Slotsområdet'.

Center, Slotsområdet	7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19
2019	13%	28%	36%	50%	62%	65%	60%	51%	47%	47%	41%	36%
2025	14%	22%	29%	54%	59%	55%	49%	51%	48%	36%	36%	35%
Forskel (procentpoint)	1%	-6%	-7%	4%	-3%	-10%	-11%	0%	1%	-11%	-5%	-1%

I delområdet 'Center, Slotsområdet' ses en del ledig kapacitet i begge tællinger og en nedgang i belægningsgraden kl. 9 - 10, 12 – 14 og 16 - 17. I dette område domineres parkeringsudbuddet af parkeringspladsen omkring Slotscentret. Ændringen kan skyldes at der kræves betaling efter 2 t parkering som betyder at folk undgår at parkere her ifm. arbejde.

7.2.3 Center, Butiksområdet

Tabel 11: Sammenligning 2019/2025, 'Center, Butiksområdet'.

Center, Butiksområdet	7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19
2019	15%	25%	46%	71%	73%	68%	71%	68%	71%	65%	58%	38%
2025	20%	31%	46%	66%	70%	66%	67%	67%	60%	59%	53%	37%
Forskel (procentpoint)	5%	6%	0%	-5%	-3%	-2%	-4%	-1%	-11%	-6%	-5%	-1%

I delområdet 'Center, Butiksområdet' ses alene mindre ændringer (under den vurderede usikkerhedsmargin) på nær fra kl. 15 – 16. Den lidt lavere belægning midt på dagen kan skyldes medtagelsen af parkeringskælderen under Ahlgade, som ikke indgår i tællingen fra 2019, og dermed 'kunstigt' trækker gennemsnittet ned, da denne ikke blev anvendt i bredt omfang i 2025 tællingen grundet betaling.

7.2.4 Center, Stationsområdet

Tabel 12: Sammenligning 2019/2025, 'Center, Stationsområdet'

Center, Stations-området	7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19
2019	27%	51%	70%	78%	82%	78%	79%	73%	62%	49%	37%	19%
2025	48%	78%	89%	92%	92%	90%	85%	84%	64%	44%	40%	32%
Forskel (procentpoint)	21%	27%	19%	14%	10%	12%	6%	11%	2%	-5%	3%	13%

I delområdet 'Station' ses generelt en høj belægningsgrad. Belægningsgraden har tilmed en kraftig stigning til omkring 90% og højere i flere timer i løbet af døgnet allerede fra kl. 9. På dette niveau vurderes det vanskeligt at finde en ledig parkeringsplads i det ønskede område. Særligt er forøgelsen i forhold til 2019 mærkbar i de tidlige morgentimer, men også i perioden 9 – 13, 14 – 15 og 18 - 19. Dette kan antyde en øget mængde pendlerparkering, hvor bilen parkeres på pladser uden tidsrestriktion og turen fortsættes med tog. Samtidig kan stigningen være relateret til arbejdspladser og ærinder til Borgerservice, der varer længere end tidsrestriktionerne tillader. Her skal bemærkes at parkeringstilbuddet i delområdet er steget med ca. 37 pladser langs Dampmøllevej, som alle er uden restriktioner, blandt andet ved det nedlagte Posthus.

7.2.5 Center, Sydøst

Tabel 13: Sammenligning 2019/2025, 'Center, Sydøst'.

Center, Sydøst	7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19
2019	26%	35%	41%	53%	61%	65%	64%	60%	57%	54%	48%	42%
2025	21%	24%	41%	51%	53%	61%	57%	61%	44%	48%	45%	38%
Forskel (procentpoint)	-5%	-11%	0%	-2%	-8%	-4%	-7%	1%	-13%	-6%	-3%	-4%

I delområdet 'Center, Sydøst' ses generelt ledig kapacitet uanset tidsrum, og et overordnet fald i belægningsgrad uden for sikkerhedsmarginen i visse intervaller både morgen og eftermiddag (kl. 8 – 9, 11 – 12, 13 – 14 og 15 – 16). Nedgangen i belægning kan igen skyldes omdannelsen af Østre Skole til kontorlokaler og ny parkeringsplads, hvormed udbuddet på privat matrikel øges. Dertil er der etableret flere boligblokke og en ny dagligvarebutik med tilhørende parkeringsarealer omkring Føtex på Smedelundsgade, der har øget kapaciteten generelt og forskudt det generelle parkeringsmønster.

8 Opsamling på del I

Belægningsgraden for hele Holbæk Bymidte ligger mellem 29% sent aften og 68% kl. 11 – 12 på en hverdag. Som forventet er belægningsgraden større på pladser uden restriktion end på pladser med restriktioner og størst omkring stationsområdet, Havnen og butiksområdet.

Der er sket en del ændringer ift. parkering siden sidste analyse i 2019.
Direkte sammenligning mellem analysen i 2019 og i 2025 er påvirket af en række ændringer ift. parkering i Holbæk. Nogen parkeringspladser er fjernet, andre har fået nye restriktioner herunder licensparkering for virksomheder og betaling på private parkeringsområder. Hertil kommer at sygehusområdet ikke er med i den seneste analyse. Til gengæld er enkelte private parkeringsarealer medtaget i 2025 såsom Føtex parkeringskælder og parkeringskælderen på Ahlgade. Samlet set er der i 2025-analysen 15% flere parkeringspladser end i 2019-analysen. Derudover er der sket demografiske ændringer og bilejerskabet er øget i kommunen, hvilket naturligt øger parkeringsbehovet.

Til trods for disse ændringer, er forskellene i den overordnede belægningsgrad for Bymidten indenfor en margin på +/- 6 procentpoint time for time, hvilket Artelia anser for at være forventet afvigelse – ændringerne og almindelig dagsvariation taget i betragtning. For hele perioden er forskellen på ca. 2 procentpoint, hvor 2025 har den laveste belægning. Det er derfor ikke muligt generelt for hele det analyserede området at sige hvorvidt belægningsgraden er mindre eller større nu end i 2019, eller med sikkerhed konkludere i hvilken størrelsesorden. Dog kan det vurderes, at eksterne ændringer (byudvikling, ændret demografi, øget bilejerskab mv.) medfører et øget parkeringsbehov – men at udbuddet af parkeringspladser samtidig er steget. Den valgte metode – og forskelle til 2019-tællingen – kan derudover skævvride tallene, og vise en lavere belægning, end der reelt kan være tilfældet – især for den enkelte parkant.

Overordnet er det bemærkelsesværdigt at belægningsgraden i 'Center, Butiksområdet' ikke overstiger 70% på noget tidspunkt i løbet af en hverdag. Det kan tyde på at udbuddet af parkeringspladser faktisk er passende og at bilisterne generelt er for dårlige til at udnytte de forskellige p-områder der er i området. Oplevelsen af at der ikke er ledige p-pladser, skyldes givetvis at alle vil parkere på enkelte særligt attraktive p-områder. Dette kunne understøtte ønsket om at få kommunens p-henvisningssystem til at fungere bedre, så bilisterne kan stole på de oplysninger de får fra systemet.

DEL II Parkeringsstrategi

9 Virkemidler

9.1 Indledning

Der er ofte stor debat om parkering – både blandt bilister og dem, der ikke kører bil. Arbejdsgivere og butikker vil gerne have mange og let tilgængelige parkeringspladser, så de kan tiltrække ansatte og kunder. Beboere vil gerne have plads til deres egen bil, men ikke støj og forurening fra andres. Kunder vil gerne parkere tæt på butikker, men ønsker også hyggelige og bilfri handelsgader. Nogle ønsker færre biler og vil gerne bruge delebiler, hvilket ændrer behovet for parkering. Derfor trækker ønskerne i mange retninger.

Parkering styres ofte lokalt – enten på enkelte pladser eller i zoner. Men ændringer ét sted kan flytte problemerne til naboområder. Derfor er det vigtigt at tænke parkering ind i den overordnede byplanlægning.

Hvordan parkering styres og reguleres, har stor betydning for, hvordan en by udvikler sig. Derfor bør parkering tænkes ind i både strategier og planlægning. Her er nogle eksempler:

- **Ændringer i antal p-pladser og betalingsparkering** påvirker, hvordan folk rejser – f.eks. hvilket transportmiddel de vælger, hvornår de rejser og hvor de tager hen.
- **Parkeringspladser fylder meget**, og hvis man ændrer på dem, kan det påvirke, hvordan andre dele af byen kan bruges og udvikles.
- **Parkering påvirker, hvor attraktivt et område er** – både for dem, der vil bo der og for virksomheder. Det kan have betydning for økonomien og befolkningens sammensætning.
- **Indtægter fra betalingsparkering** kan bruges til at støtte grøn transport – f.eks. bedre busser, cykelstier eller elbil-løsninger.
- **Restriktioner ifm. parkering** kan få folk til at vælge mere miljøvenlige transportformer.
- **Det er dyrt at bygge parkeringspladser** og pengene kan bruges til andre ting i byen.

De følgende afsnit indeholder teoretisk gennemgang af udvalgte værktøjer, der generelt kan indgå i en parkeringsstrategi. Der forsøges at bruge gennemgangen til at komme med anbefalinger til parkering i Holbæk By baseret på parkeringsanalysen.

9.2 Holbæk Kommunes udfordringer

I Holbæk er der områder med stor efterspørgsel på parkering som beskrevet i del I. Dette gælder især ved butikker, virksomheder samt ved Holbæk station. Det betyder, at bilister nogen gange ender med at parkere i nærliggende boligområder, hvilket kan genere beboerne.

Samtidig er nogle boligområder udbygget og mængden af biler steget, og de centrale parkeringspladser er fyldt op. Det presser parkeringen ud i gaderne, hvilket generelt kan føre til:

- Parkering på fortove og områder for gående
- Dårligere fremkommelighed
- Mere p-søgende trafik.

Denne del af rapporten giver et overblik over de værktøjer, Holbæk Kommune kan bruge til at styre og forbedre parkeringen afhængigt af målsætningen med en parkeringsstrategi.

9.3 Målsætninger og valg af virkemidler

En kommunes parkeringspolitik kan have forskellige mål, og der findes flere måder at nå dem på. Brugen af forskellige værktøjer og tiltag kan hver især støtte op om bestemte mål. Nogle gange kan det samme værktøj både have gode og mindre gode effekter – alt afhængigt af målsætninger.

Eksempler på mål

Eksempler på målsætninger, hvor parkeringsforholdene og parkeringspolitikken spiller ind er:

- **Den grønne by**
  Her handler det om at støtte op om miljøvenlig transport og mindre trafik. Det kan f.eks. gøres ved at give bedre parkeringsmuligheder til elbiler og delebiler – og samtidig begrænse parkering i udvalgte områder.

- **Gode handelsgader og erhvervsområder**
  Her er målet at gøre det nemt for virksomheder at slå sig ned og for kunder at komme til butikkerne. Gode parkeringsforhold kan understøtte dette.

- **En god by at bo i**
  Her handler det om at skabe en by, hvor det er rart at bo og leve. Parkeringspolitikken skal understøtte trygge og rolige boligområder uden for meget trafik og støj, men som samtidig skal være livlige. Restriktiv parkeringsstrategi kan være med til at mindske biltrafikken hvis bilisterne lader bilen stå, lader være med at anskaffe en ekstra bil og benytter cykel eller kollektiv trafik i stedet for. Til gengæld vil der modsat være nogle der føler sig afhængige af bilen og ønsker at kunne parkere tæt på boligen, arbejdspladsen og indkøb mm.

Oversigt over virkemidler

Holbæk Kommune har udvalgt nogle særlige værktøjer, som kan bruges i en parkeringsstrategi for midtbyen. Valget bygger på, hvad der passer til kommunens geografi og struktur.

De vigtigste værktøjer:

1. Tidsbegrænsning – f.eks. maks. 2 timers parkering
2. Betalingsparkering – man betaler for at holde
3. P-licenser og parkeringszoner – f.eks. beboer- og erhvervslicenser
4. Parkeringsnormer ved nybyggeri – f.eks. færre pladser og krav om delebiler

Herudover kan anvendes tiltag som parkeringshenvisningssystemer som allerede er anvendt i Holbæk by og dobbeltudnyttelse - forskellige typer brugere på forskellige tidspunkter. Det sidste kan typisk anvendes i sammenhæng med skærpelse af p-norm'.

Dobbeltudnyttelse og parkeringshenvisningssystemer er ikke behandlet særskilt i det følgende, idet disse vurderes at være supplerende tiltag til de andre nævnte værktøjer.

Referencer

I Aalborg støtter parkeringspolitikken op om bedre udnyttelse af eksisterende kapacitet og støtte til grøn omstilling. Her er der fokus på at flytte parkering væk fra gaderne og ind i p-huse. Der er prioritering af erhverv, handicap og bæredygtig mobilitet og der har været stor borgerinddragelse med

interviews og dialogmøder. Erfaringerne viser at politikken har skabt bredere forståelse for dilemmaer og behov, og har bidraget til en mere balanceret tilgang. [5]

I Albertslund handler strategien om parkering som en integreret del af bykvalitet. Her er der eksempler på værdiskabende parkering: grønne tage, regnvandshåndtering, støjafskærmning og sammenhæng mellem parkering og byrum. Erfaringen viser at de gode løsninger opstår, når parkering tænkes ind tidligt i byudviklingen.[6]

Ifølge CONCITO[7] har parkeringsrestriktioner stor effekt på transportvalg. De konkluderer også at kommuner ofte oplever udfordringer med implementering, borgeraccept og økonomi.

Holbæk Kommunes mobilitetsplan [8] skal sikre at trængslen og CO2-udledningen mindskes, samtidig med at det forbliver nemt, trygt og attraktivt at bevæge sig rundt i kommunen - som borger, pendler og for erhvervet. Derudover er det vigtigt for Holbæk Kommune at tilstræbe lighed i mobiliteten og at understøtte sunde mobilitetsvaner.

Mobilitetsplanens punkt 11 og 12 omhandler hhv. parkeringslicens og parkeringstakster. Det primære fokus i mobilitetsplanen er klimaeffekten og nedsættelse af CO2 ved at indføre parkeringslicens og parkeringstakster og ikke de trafikale/parkeringsmæssige fordele og ulemper. Kommunens klimamålsætning bunder op på mobilitetsplanen og opnåelse af målsætningen er derfor afhængig af at de nævnte tiltag gennemføres. Mange af de foreslåede tiltag i nærværende rapport kan derfor indføres for at opnå klimamålene, selvom de ikke er strengt nødvendige af trafikale/ parkeringsmæssige grunde.

9.4 Metode

For hvert af de 4 værktøjer (virkemidler) er der i det følgende lavet en generel beskrivelse af værktøjet, forventet effekt og påvirkning. Derefter er det vurderet, hvordan det passer ift. de nævnte fokusområder – f.eks. grøn omstilling, handelsliv og boligkvalitet. Der lavet en liste over fordele og ulemper, det er vurderet, om det er et værktøj, der giver mening at arbejde videre med i Holbæk og der refereres til erfaringer fra andre byer. Til sidst findes anbefalinger i forhold til anvendelsen i Holbæk midtby.

[5] www.aalborg.dk
[6] www.albertslund.dk
[7] Parkering i byer.pdf
[8] Mobilitetsplan Holbæk 2030. https://planer.holbaek.dk/mobilitetsplan/

10 Tidsrestriktioner

10.1 Om virkemidlet

Tidsbegrænsning betyder, at der kun må parkeres i en bestemt periode – f.eks. maks. 2 timer mellem kl. 8 og 17. Det kan gælde enkelte parkeringsbåse, hele pladser eller større områder (zoner). Både kommunen og private kan bruge denne metode.

Hvad kan det bruges til?

Ved at styre hvor længe der må parkeres, kan kommunen eller private parkeringsudbydere bestemme, hvem der bruger pladserne:

- **Kundeparkering**: Hvis der indføres tidsbegrænsning på pladser, der tidligere blev brugt ifm. arbejde eller pendling, kan det sikres, at kunder får adgang.
- **Boligområder**: Begrænsning af parkeringstiden i boligområder kan forhindre, at pendlere optager pladser hele dagen. F.eks. kan 4 timers parkering tillades i dagtimerne, så beboere stadig kan parkere, mens pendlere ikke kan bruge pladserne som heldagsparkering.

Kombination med licenser

Tidsbegrænsning kan kombineres med **beboerlicenser**, så beboere får lov til at parkere længere, mens andre begrænses. Det gør løsningen mere fleksibel, retfærdig og målrettet.

Vigtigt at tilpasse

Tidsbegrænsninger skal tilpasses de grupper, man vil påvirke – f.eks. beboere, pendlere, ansatte eller kunder. Ellers risikeres, at problemerne blot flytter sig til andre områder.

10.2 Fokusområder

Den grønne by

Tidsbegrænsning kan støtte den grønne omstilling. Hvis den tilladte parkeringstid begrænses i bestemte områder og perioder, kan det få pendlere til at vælge andre transportformer – f.eks. tog, bus eller cykel – i stedet for at tage bilen hele vejen. Dette afhænger dog meget af den fysiske størrelse på det område hvor der er tidsbegrænset parkering.

Tidsbegrænsning kan også bruges til at ændre langtidsparkering til korttidsparkering, så pladserne i bymidten bliver brugt af kunder i stedet for ifm. arbejde. Det er dog svært at sige, om det vil frigive plads til andre formål, og det kan erfaringsvist være en udfordring at ramme den rigtige balance.

De gode handelsgader og erhvervsområder

Tidsbegrænsning er en fordel for butikker og handelsgader, fordi det sikrer, at kunderne har adgang til parkeringspladser. I erhvervsområder kan det tilsvarende være en ulempe, hvis medarbejdere ikke kan parkere hele dagen, og dermed kan det blive sværere for virksomheder at tiltrække arbejdskraft – især hvis der ikke er gode alternativer til bilen.

Den gode by at bo i

I boligområder kan tidsbegrænsning hjælpe med at holde udefrakommende bilister væk. Men hvis der ikke samtidig gives **licenser til beboerne**, kan det skabe udfordringer:

- Beboere uden parkering på egen matrikel kan få svært ved at finde en plads.
- Gæster kan have svært ved at finde parkering i de perioder hvor der er tidsbegrænsning.

Derfor bør tidsbegrænsning i boligområder altid kombineres med licenser, så beboerne stadig har mulighed for at parkere tæt på deres hjem.

10.3 Fordele og ulemper

Størrelsen af fordele og ulemper vurderes at være stærkt afhængig af hvor og hvordan samt i hvilken kombination tidsrestriktioner anvendes.

Fordele	Ulemper
• Mindre uønsket parkering i boligområder, især fra folk der arbejder eller handler i nærheden. • Flere vælger cykel, bus eller tog i stedet for bil – især pendlere (afhængig af størrelse på det berørte område). • Nem at indføre – kræver kun opsætning af skilte. • Kan kombineres med licenser, så beboere og andre grupper får særlige rettigheder. • Folk parkerer kun i den tilladte tid, hvilket giver bedre udnyttelse af pladserne.	• Der skal bruges flere parkeringsvagter, hvilket giver ekstra udgifter. • Parkeringskontrol er ofte upopulært. • Der kan komme mange klager, som kræver tid og ressourcer at behandle. • Parkering kan flytte til nærliggende områder, f.eks. fra handelsgader til villaveje. • Virksomheder kan få sværere ved at tiltrække medarbejdere, hvis de ikke kan parkere tæt på arbejdspladsen. • Beboere uden parkering på egen matrikel kan få udfordringer, hvis der ikke udstedes licenser. • Gæster kan have svært ved at finde en plads.

10.4 Relevans af virkemidlet i Holbæk

Tidsbegrænsning bruges allerede mange steder i Holbæk midtby. Varighed af selve tidsbegrænsningen og i nogen grad i hvilken periode tidsbegrænsningen er gældende kan nogle steder gøre det svært for bilister at finde ud af, hvad der gælder hvor.

Tidsbegrænsning i Holbæk vurderes i mindre grad at støtte målsætninger om mindre udledning af CO_2, fordi det i mindre grad kan få folk til at vælge cykel, bus eller tog i stedet for bil.

Det vurderes at have negative konsekvenser for virksomhederne i bymidten, hvis medarbejdere ikke længere kan parkere tæt på deres arbejdsplads i midtbyen. Det kan gøre det sværere at tiltrække arbejdskraft – især hvis der ikke er gode alternativer til bilen.

Til gengæld kan tidsbegrænsning være en fordel for handelslivet, fordi det sikrer, at kunderne har adgang til pladserne.

Værktøjet kan gøres mere fleksibelt ved at kombinere det med licenser, så beboere stadig kan parkere i områder med stor efterspørgsel.

10.5 Referencer

Lyngby-Taarbæk Kommune har indført 2-timers tidsbegrænset parkering i dele af Lyngby bymidte som en del af en bredere parkeringsstrategi[9].
Formålet med 2-timers parkering er at:

- **Skabe større udskiftning** af parkerede biler i bymidten.
- **Forbedre tilgængeligheden** for handlende og besøgende.
- **Begrænse langtidsparkering** fra pendlere og beboere uden licens.

Konceptet indeholder:

- **Gæsteparkering:** Gæster kan parkere gratis i op til 2 timer i tidsrummet 9-19 på hverdage. Efter kl. 17 kan de i praksis holde til næste morgen kl. 9 uden at overtræde reglerne, hvis p-skiven indstilles korrekt
- **Beboere og licenser:** Beboere i visse zoner kan kun få én parkeringslicens pr. husstand, hvilket har skabt udfordringer for familier med flere biler

Erfaringer:

- **Erhvervslivets reaktion**: Der har været blandede reaktioner fra erhvervslivet. Nogle butikker har udtrykt bekymring for, at kunder vælger andre byer med mere fleksibel parkering, mens andre mener, at den øgede udskiftning er positiv.
- **Klagebehandling**: Kommunen har oplevet længere sagsbehandlingstider på klager over p-afgifter, hvilket har skabt frustration blandt borgere

10.6 Anbefaling vedr. tidsbegrænsning

I Holbæk anbefales det at **forenkle reglerne** for tidsbegrænsning, så det bliver nemmere for bilister at forstå dem. Der kunne f.eks. nøjes med at bruge følgende tre typer:

- 15 minutters parkering
- 2 timers parkering
- 4 timers parkering.

Dette vil betyde at en del nuværende parkeringspladser med 1 timers parkering ændres til 2 timers parkering, så det bliver mere intuitivt og matcher med f.eks. belægning eller generelt fornemmelse af det område man kører i. Ønsker handlende at holde længere end 1 time må de finde en plads længere væk hvor der er 4 timer eller ubegrænset. Det vurderes vigtigt at der er samme restriktioner i det samme parkeringsområde, dog evt. med udtagelse for parkering ved el-ladestandere.

Ønskes en strammere pareringsstrategi med kortere tilladt parkering er der risiko for at trafikmængden stiger som konsekvens af større udskiftning på parkeringspladserne såfremt strategien ikke fører til mindre bilejerskab og dermed flere der bruger offentlig trafik eller cykel etc.

Da Holbæk og omegn er et sted med højt bilejerskab og mange er helt afhængig af en bil i hverdagen vurderes det som svært at flytte bilister over i kollektiv trafik eller cykel. Mange f.eks. fra Holbæk Bys opland har ikke andet alternativ end bilen, da der er få busser og tog og eller langt til stoppestedet/

[9] Parkeringsrestriktioner og randzoner | Lyngby-Taarbæk Kommune.

stationen. Skærpede restriktioner eller betaling vil ikke afholde dem fra at køre i bil, da de højest sandsynligt ikke har et alternativ.

Det er derfor tvivlsomt om restriktiv tidsbegrænsning vil føre til mindre trafik i det centrale Holbæk. Konsekvensen vil til gengæld være risiko for at mange vil holde i boligområderne til gene for beboerne, da bymidten har en begrænset størrelse og det derfor vil der være relativt let at holde i et boligområde lige uden for en evt. central zone med skærpede tidsrestriktioner og så gå ind til centrum. Hvis skærpede tidsrestriktioner indføres, bør det derfor kombineres med f.eks. 2 timers restriktioner i en ring omkring midtbyen og så beboerlicens til beboerne, så de ikke bliver begrænset af restriktionen.

Med skærpede tidsrestriktioner er der risiko for at folk så kører til andre steder som Roskilde eller Megacentret i Holbæk, hvor parkering er gratis i min. 3 timer.

11 Betalingsparkering

11.1 Om virkemidlet

Betalingsparkering er et værktøj, der anvendes til at opkræve en afgift for at parkere på en given lokalitet i et givent tidsrum. Tiltaget anvendes, hvor man ønsker at styre efterspørgslen efter parkering eller begrænse den tid, den enkelte bilist benytter pladsen. Det er altså til at påvirke parkanternes adfærd og brug af parkeringsfaciliteter. Effekten af betalingsparkering vil bl.a. afhænge af afgiftsniveauet, og i hvilke områder afgifterne indføres (områdets attraktion). I områder med stor efterspørgsel på parkeringspladserne kan afgifter bidrage til, at nogle parkeringssøgende kunder, gæster, medarbejdere med videre, finder en gratis parkeringsplads andetsteds og dermed også presser parkering ud i områder, hvor det ikke er hensigtsmæssigt at der parkeres.

Betalingsparkering kan også få nogle bilister til at vælge andre transportmidler og dermed aflaste trafikken forbundet med pendling, indkøb og fritidsaktiviteter. Prissætningen kan dog føre til at kunderne, medarbejderne eller de erhvervsdrivende vælger andre steder, hvor der ikke er samme krav til betaling, til at foretage indkøb, arbejde eller drive virksomhed. Det præcise niveau for betalingsparkering må derfor fastsættes ud fra de brugergrupper, der ønskes påvirket og i sammenhæng med de målsætninger og fokusområder, som kommunen udstikker i deres planlægning. Her kan licenser til beboere eller ansatte afhjælpe udfordringerne (se senere).

Der kan indføres betalingsparkering i forskellige zoner, i forskellige tidsperioder samt som en progressiv timesats alt afhængig af hvilken målgrupper og i hvilke delområder der skal påvirkes. Her tænkes på at pris per time stiger jo længere der parkeres – lidt i stil med parkering i Slotsområdet, hvor der er gratis at parkere i de første to timer, hvorefter der kræves parkeringsafgift.

Virkemidlet kan tillige bruges til at begunstige visse typer af køretøjer, eksempelvis ved at fritage elbiler eller delebiler for betaling.

11.2 Fokusområder

Den grønne omstilling

Graden af samt udstrækning af betalingsparkering kan være med til at styrke den grønne omstilling i Holbæk. Dette skyldes at det kan bidrage til at reducere efterspørgslen på parkering, da parkanter søger andre steder hen eller skifter til cykel eller kollektiv transport og dermed reduceres det samlede transportarbejde med bil og dermed også CO_2 udledningen. Dette afhænger dog i høj grad af størrelsen på det område hvor der indføres betalingsparkering.

En afledt konsekvens af en reduktion i parkeringsudbuddet, kan dog være at parkering presses ud i områder, hvor dette ikke var tiltænkt, da erfaringer viser store barrierer fra overgang fra biler til andre transportformer, når først bilen er anskaffet.

De gode handelsgader og erhvervsområder

Omfanget, lokalisering og størrelsen af betalingsparkering kan påvirke de erhvervsdrivendes incitament til at lokalisere sig i Holbæk by, og samtidig kan det påvirke virksomhedernes muligheder for at tiltrække arbejdskraft.

Den gode by at bo i

Betalingsparkering i boligområder og parcelhusområder eller i nær tilknytning hertil bør udelukkende anvendes i kombination med licenser for beboere og tidsrestriktioner for tilstødende områder. Hvis der udelukkende anvendes betalingsparkering, vil beboere uden parkering på egen grund blive påvirket og parkering presses ud fra de centrale områder med betalingsparkering til de tilstødende områder uden betaling. Gæsteparkering vil alt andet lige blive påvirket negativt, da det bliver dyrere at køre på besøg.

Hvis efterspørgslen bliver kraftigt reduceret som følge af øget betalingsparkering, vil det kunne frigive arealer til andre formål og dermed give mulighed for at forbedre bykvaliteten.

11.3 Fordele og ulemper

Størrelsen af fordele og ulemper vurderes at være stærkt afhængig af, hvor, hvordan og i hvilket prisleje betalingsparkering indføres.

Fordele	Ulemper
• Reducering af trafikken idet efterspørgslen reduceres • Mere cykel- og kollektiv trafik, grundet skift til alternative transportmidler (afhængig af størrelsen på det område hvor der indføres betalingsparkering) • Regler for betaling kan begunstige specifikke transportmidler (elbiler mm.) og dermed påvirke valg af køretøj • Parkanter parkerer kun i den tid, der er behov for parkering, hvilket kan føre til bedre udnyttelse af pladser • Provenu til kommunen, som kan geninvesteres i bedre forhold for øvrige trafikanter.	• Betalingsparkering i en zone kan presse parkering ud i randen udenfor zonen, eksempelvis fra handelsgader til villaområder eller erhvervsområder til villaveje • Betalingsparkering er generelt upopulært • Parkeringskontrollen skal styrkes med deraf afledte merudgifter. • Der må forventes væsentlige administrative udgifter henført til sagsbehandling af klager. • Øget social ulighed idet betalingsparkering vil ramme tungere hos borgere med mindre økonomisk formåen • Butikskunder foretager indkøb andre steder, (eks. uden for byen eller i centre), hvor der ikke er betalingsparkering • Erhvervsdrivende kan have sværere ved at tiltrække arbejdskraft, da betalingsparkering medfører udgift for medarbejdere • Indføres ordningen uden licens, vil det få negative konsekvenser for beboere uden mulighed for parkering på egen grund.

11.4 Relevans af virkemidlet i Holbæk

Betalingsparkering i Holbæk vil være et godt virkemiddel til at støtte op om grøn mobilitet afhængig af den geografiske udstrækning og størrelsen på betalingen. Betalingsparkering vil derimod kunne have en negativ indvirkning på kommunens grad af erhvervsvenlighed, idet det kan presse kunder, arbejdstagere og erhvervsdrivende ud af kommunen til mere gunstige forhold.

I Holbæk er bymidten af så begrænset en størrelse, at der vil være betydelig risiko for, at betalingsparkering vil medføre uhensigtsmæssig parkering i områder umiddelbart uden for betalingszonen. Ligeledes kan virkemidlet berøre gæsteparkering og beboere, som ikke har mulighed for at parkere på egen grund, hvis det ikke kombineres med beboer- eller erhvervslicenser. Virkemidlet vurderes i meget begrænset omfang at være brugt i omegnskommunerne omkring Holbæk.

Hvis der indføres betalingsparkering, bør det overvejes at indføre højere priser i centrale områder og lavere i de perifere områder.

11.5 Referencer

Køge: Her er der indført betalingsparkering i de centrale handelsgader og dertil knyttede parkeringsarealer i bymidten[10]. Betalingsparkingen er her understøttet af en parkeringszone i de tilstødende områder og gader. Her er der indført tidsrestriktioner, således parkering ikke blot flyttes ud i de tilstødende områder, som ikke er omfattet af betalingsparkering. I betalingszonen er prisen 10 kr./time i hverdage og lørdage; ingen dagslicens og 1 times gratis parkering på udvalgte gader. I en bufferzone er der 2 timers gratis parkering, derefter dagslicens (30 kr.); ingen timelicens. Uden for zonerne og i aftentimer/weekender er der gratis parkering.

I Køge pågår en debat om parkeringsforholdene som nogle føler er unfair. Mange borgere har svært ved at forstå reglerne, især skift mellem zoner og betalingsformer. Ca. 40 % af borgerne i en stor undersøgelse angiver, at reglerne er svære eller meget svære at forstå. [11]. Skiltning og markeringer er ofte uklare, især på pladser med både kommunale og private udbydere.

I Århus bruges parkeringspolitikken aktivt i trafikplanlægningen. Her er der differentierede priser for gadeparkering vs. p-anlæg. I udvidet betalingszone og tidsrum og med beboerparkering i hele midtbyen. Strategien har skabt bedre styring af pendlertrafik og givet plads til byliv, men der er stadig udfordringer med kapacitet og accept. [12]

[10] Parkering i Køge midtby

[11] Parkeringskaos udløser borgermøde i Køge | Indland | DR

[12] www.aarhus.dk

Indførelse af betalingsparkering i Roskilde
Under Covid-19 epidemien indførte Roskilde Kommune betalingsparkering i centrum af Roskilde. Baggrunden for indførelsen var primært, at man oplevede at bilister regulerede på deres p-skiver i løbet af hverdagene, så de kunne parkere i længere tid på p-pladser med tidsrestriktioner i centrum af byen. De erhvervsdrivende i byen bakkede op om tiltaget, da de oplevede at p-pladserne i centrum ofte var optaget af parkering relateret til andre aktiviteter.
Da der i forvejen var 2 timers tidsbegrænset parkering i bycentrum, valgte man en løsning hvor der fortsat var 2 timers gratis parkering, men at kravet om betaling satte ind herefter. Det gjorde tiltaget mere acceptabelt for bilisterne.
Man skal registrere sin parkering ved ankomst vha. en af de almindelige apps (fx EasyPark), men systemet sørger for at de 2 første timer er gratis.
Rundt om bycentrum har man etableret en randzone med 3 timers parkering. Her udstedes beboerlicenser til beboerne.
Administrativt har man ansat én ekstra p-vagt og en medarbejder på ½-tid til at tage sig af licenser og klagesager. Ellers har den administrative byrde ikke vokset.
Generelt er tiltaget blevet modtaget godt og systemet fungerer efter hensigten.

11.6 Anbefaling vedr. betalingsparkering

Ønskes en strammere pareringsstrategi med betalingsparkering på offentlige parkeringspladser, er der risiko for at folk kører til andre steder såsom Megacentret i Holbæk eller centre i andre byer, hvor parkering er gratis i min. 3 timer. Dette er i lighed med tidsrestriktioner.

Betalingsparkeringen i Roskilde har fungeret efter hensigten, da man her først og fremmest ville fjerne bilister der langtidsparkererede, så der blev plads til de handlende. Det vurderes ikke at være samme udfordring i Holbæk.

Holbæk og omegn er generelt et sted med et højt bilejerskab og mange er helt afhængig af en bil i hverdagen, så det vurderes som svært at flytte bilister over i kollektiv trafik eller cykel. Mange f.eks. fra Holbæk Bys opland har ikke andet alternativ end bilen, da der er få busser og tog og eller langt til stoppestedet/ stationen. Betalingsparkering vil ikke afholde dem fra at køre i bil, da de højest sandsynligt ikke har et alternativ.

Det er derfor tvivlsomt om betalingsparkering vil føre til mindre trafik i det centrale Holbæk. Konsekvensen vil til gengæld være risiko for at mange vil holde i boligområderne hvor der ikke er betalingsparkering til gene for beboerne, da bymidten har en begrænset størrelse og det derfor vil der være relativt let at holde i et boligområde lige uden for en evt. central zone med skærpede tidsrestriktioner og så gå ind til centrum. Hvis betalingsparkering indføres, bør det derfor kombineres med beboerlicens, så de ikke bliver begrænset af betalingen.

12 Licenser og tilhørende p-zone

12.1 Om virkemidlet

Licenser er en ordning, hvor nummerplade eller mærkat i forruden, anvendes til at regulere hvilke køretøjer/brugere, der må parkere inden for et givent område (p-zone). Det er et virkemiddel som i større eller mindre grad regulerer hvem, der må parkere hvor. Beboerlicenser kan være en løsning i boligområder, som er udfordret af pendlerparkering eller kunder til nærliggende handelsgader.

Beboerlicenserne kan kombineres med forskellige former for restriktioner for andre bilister såsom tidsbegrænsning og/eller afgiftsbelagt parkering. Licenserne kan påvirke andelen af trafik i et givent område, idet omfanget af søgetrafik reduceres (den trafik der leder efter en ledig parkeringsplads).
Et eksempel på kombinationen kan være 4 timers parkering i tidsrummet fra 7.00-17.00 undtaget køretøjer med licens.

12.2 Fokusområder

Den grønne omstilling

Licenser kan have stor betydning for valg af transportmiddel og dermed også kunne bidrage positivt til den grønne omstilling, idet medarbejdere må søge andre transportformer, hvorved biltrafikken reduceres. Hvis der tillige kun udstedes f.eks. en licens pr. ejendom, kan dette påvirke bilejerskabet, således bil nr. to ikke anskaffes.

Tiltaget vil i begrænset omfang kunne bidrage til fokusområdet. Dette gælder specielt på centrale pladser hvor licenser kan bidrage til at reducere parkeringsudbuddet, da brugen af pladserne bliver mindre fleksibel. Dette betyder at der ikke i samme grad er muligt at frigive arealer til andre formål idet parkeringsudbuddet skal være større.

De gode handelsgader og erhvervsområder

Brugen af licenser sammen med parkeringszoner vil i stor grad påvirke erhvervsområder, idet dette vil begrænse muligheden for at parkere på veje i nær tilknytning til handelsgader og erhvervsområder. Dette kan betyde, at virksomheder kan have sværere ved at tiltrække arbejdskraft, da bilen i mindre grad kan anvendes som transportmiddel til og fra arbejde og butikker i området.

Den gode by at bo i

Det bliver lettere for den enkelte beboer at parkere i områder ved deres ejendom, og tillige vil områder ikke være belastet af længerevarende udefrakommende parkering.

12.3 Fordele og ulemper

Størrelsen af fordele og ulemper vurderes at være stærkt afhængig af, hvorledes et licenssystem implementeres – i udtalt grad hvem der får adgang til licenser.

Fordele	Ulemper
• Reducering af trafikken, idet efterspørgslen reduceres specielt fra brugere, der ikke får adgang til licenser • Unødvendig trafik og parkering i boligområder reduceres • Mere cykel- og kollektiv trafik idet, der skiftes til alternative transportmidler når parkeringsudbuddet til langtidsparkering for pendlerne begrænses • Relativ nem (men administrativ tung) at indføre ift. udstedelse af licenser (dog betinget af hvem der opnår adgang til at erhverve licenser) • Beboere med licenser i et område eller plads kan være sikret adgang til parkeringsplads, hvis efterspørgslen er stor • Licenser kan også være med til at prioritere bestemte køretøjstyper, idet licenser udelukkende eksempelvis kan tildeles til elbiler eller delebiler.	• Der skal opsættes et system til håndtering af betalingsparkering. Kræver administration • Anvendes licenser i tilknytning til centrale parkeringspladser kan der være risiko for ineffektiv udnyttelse af pladserne, hvis pladserne ikke kan benyttes af andre end licensholdere • Parkeringskontrollen skal styrkes med deraf afledte merudgifter. • Der må forventes øgede udgifter til sagsbehandling. • Erhvervsdrivende kan have sværere ved at tiltrække arbejdskraft idet mulighederne for parkering i forbindelse med arbejde reduceres, hvis licenserne kun udstedes til beboere i området.

12.4 Relevans af virkemidlet i Holbæk

Brugen af licenser bør anvendes sammen med enten tidsrestriktioner eller betalingsparkering, således at systemet bliver så fleksibelt som muligt. Licenser vil i Holbæk være et godt virkemiddel til at støtte op om kommunens målsætning vedrørende grøn mobilitet, specielt ift. problemstillinger, der vedrører pendlerparkering i boligområder. Dette kan føre til, at pendlertrafikken skal afsøge andre parkeringsmuligheder eller skifte transportmiddel. Det vil derimod have en negativ indvirkning på kommunens grad af erhvervsvenlighed, da det kan presse medarbejdere, som har svært ved at undvære bilen som transportmiddel til og fra arbejde, og erhvervsdrivende ud af kommunen til mere gunstige forhold. Det vurderes at virkemidlet kan indføres i Holbæk i kombination med større brug af tidsrestriktioner eller betalingsparkering, men det vil givetvis være upopulært for beboerne, handelslivet og erhvervsdrivende.

Brugen af licenser vil i stor udstrækning påvirke pendlerparkeringen, med mindre pendlere også får licenser som DSB har planer om ved Holbæk station.

12.5 Referencer

Ballerup: I den centrale del af Ballerup Bymidte anvendes der en kombination af tidsrestriktioner og licenser for beboere og erhvervsdrivende. Erfaringen viser dog, at antallet af udstedte licenser lægger et pres på de parkeringsfaciliteter der ellers skulle være forbeholdt handlende[13]. Derfor bør Holbæk Kommune vurdere nøje kombinationen og det geografiske omfang af tiltag.

[13] www.Ballerup.dk

Antallet af offentligt tilgængelige pladser i den centrale bymidte er faldet med ca. 33 % siden 2017. Dette har givet et pres på centrale parkeringspladser, især dem med tidsbegrænsning.

Der peges på behov for bedre håndhævelse for at frigive pladser til handlende, samt at sikre, at licensholdere ikke benytter de mest centrale tidsbegrænsede pladser. Endvidere anbefales at fremtidig parkeringsstrategi bør inkludere servicemål for kapacitet, belægningsgrad og gangafstand for forskellige brugergrupper.

12.6 Anbefaling vedr. licenser

Indførelse af licens til parering på offentlige parkeringspladser er et redskab til at mindske konsekvenserne af skærpede tidsrestriktioner og/eller lave parkeringsnormer ved nybyggeri. Virkemidlet vil derfor ikke blive indført uden de andre virkemidler. Der henvises til afsnit herom i forhold til effekt af tiltaget ift. handel, CO2-udledning, trængsel, transportmiddelvalg og mobilitet.

En model for en samlet restriktiv parkeringsstrategi findes i afsnit 14.2 på side 52.

13 P-norm for nybyggeri

13.1 Om virkemidlet

Parkeringsnorm er et virkemiddel, som anvendes ved planlægning af nye områder eller ved omdannelse af eksisterende områder til nye funktioner. Parkeringsnormen stiller krav til antallet af parkeringspladser der som minimum/maksimum skal etableres relateret til en given funktion (bolig, erhverv, handel, institution mm). Normen opgøres i antal pladser pr. etableret m^2 eller pr. bolig og kan være differentierede fra lokalplan til lokalplan afhængig af funktionerne i bydelen/lokalplanområdet og tilgængeligheden til kollektive transportsystemer. Normalt anvendes minimumsnormer, som en bygherre pålægges at opfylde, for at sikre at der er et tilstrækkeligt parkeringsudbud, så tilstødende områder ikke belastes af uvedkommende biltrafik. P-normen er et vigtigt redskab i planlægningen af nye områder, idet virkemidlet kan understøtte de mobilitetsformer, man ønsker at fremme. P-normer for nye områder skal ses i sammenhæng med tilstødende områder og reguleringer heri, således en restriktiv parkeringsnorm ikke blot flytter parkering ud i tilstødende områder.

I flere kommuner arbejdes med at tilpasse p-normer, typisk for byomdannelsesområder, så en del af den udlagte parkering reserveres delebiler. På denne måde kan det samlede udlæg af parkeringsarealer reduceres, da en delebil typisk erstatter typisk mellem 5 og 10 private biler. Hertil kommer at bilister der bliver delebilsbilister kører 30 % mindre i bil og de både går, cykler og anvender kollektiv trafik mere end bilister med egen bil[14]. Ved anvendelse af virkemidlet er det vigtigt at delområder med restriktive p-normer sammentænkes med løsninger for de tilgrænsende områder, således parkeringen ikke blot foregår ude i de tilgrænsende områder og dermed ikke påvirker bilejerskabet.

13.2 Fokusområder

Den grønne omstilling

P-normer kan bruges til at påvirke den grønne omstilling, hvis man anvender restriktive normer, som vil påvirke bilejerskabet. Dvs. hvis det bliver vanskeligt at parkere egen bil, vil beboere vælge andre transportmidler eller i yderste instans ikke bosætte sig i området. Virkemidlet vil kun i mindre grad kunne bidrage, idet normerne alene påvirker i byudviklings- og omdannelsesområder. Omdannelse tager tid og dermed vil virkemidlet først bidrage til fokusområdet på længere sigt.

Anvendes en restriktiv parkeringsnorm, vil tiltaget på langt sigt og i takt med omdannelse af områder resultere i, at der kan opnås mere areal (betinget af at dette ikke udnyttes til fortætning af bygningsmassen) til andre formål. Hvis der indtænkes reserverede pladser til delebilsforeninger, kan p-normen skærpes yderligere.

De gode handelsgader og erhvervsområder

P-normer kan anvendes til at påvirke transportmiddelvalget, idet det på længere sigt kan påvirke parkeringsudbuddet i forbindelse med omdannelse. Restriktive parkeringsnormer i eksempelvis erhvervsområder, som anvendes som regulerende adfærdstiltag, kan have den konsekvens, at parkeringen flytter ud i tilstødende områder eller at virksomheder bosætter sig andre steder med lempeligere regler.

[14] Strategi for delebiler i København 2017-2020

Den gode by at bo i

Skærpelse af p-normen påvirker divergerende, idet områder med færre biler, afledt af den skærpede p-norm, bliver mere attraktive for en gruppe af beboere. En skærpelse af p-normen kan dog også gøre det mindre attraktivt for grupper af beboere at bosætte sig i området, da bilen kan være et nødvendigt redskab for at få hverdagen til at hænge sammen.

13.3 Fordele og ulemper

Fordelene og ulemperne er afhængige af den takt, hvormed der sker omdannelse eller nybyggeri.

Fordele	Ulemper
• Ved anvendelse af en restriktiv parkeringsnorm, vil parkeringsudbuddet falde i takt med, at der sker omdannelse. Dette vil føre til mindre kørsel i egen bil • Mere cykel- og kollektiv trafik, idet der skiftes til alternative transportmidler, da bilparkering vanskeliggøres når udbuddet begrænses.	• Effekterne optræder på langt sigt, da virkemidlet kun anvendes ved omdannelse eller nybyggeri • En restriktiv parkeringsnorm kan flytte unødig parkering fra nye/omdannede områder til tilstødende områder, hvis beboere/arbejdstagere ikke ændrer transportadfærd, men blot parkerer i tilstødende områder og bilejerskab ikke ændres • En restriktiv parkeringsnorm, der resulterer i en reduktion af parkeringsudbuddet, kan betyde at arbejdsgivere vil have vanskeligere ved at tiltrække kvalificeret arbejdskraft (kræver oftere længere pendlingsafstande, som fordrer øget bilkørsel).

13.4 Relevans af virkemidlet i Holbæk

P-normer anvendes allerede i dag som et virkemiddel til regulering af trafikken i forbindelse med planlægningen i Holbæk by. Hvis der ønskes et større fokus på den grønne mobilitet, anbefales det, at der arbejdes med differentierede restriktive parkeringsnormer, som på lang sigt vil påvirke transportmiddelvalget og bilejerskabet i omdannelsesområderne i Holbæk Kommune. Det skal dog ses som et virkemiddel, der påvirker den grønne mobilitet på lang sigt. Hvis der anvendes restriktive parkeringsnormer, bør der tillige arbejdes med parkeringsregulering i tilstødende områder, for at undgå at parkering blot flyttes til mindre hensigtsmæssige områder. Brugen af virkemidlet fordrer også, at de fremtidige beboere/erhvervsdrivende i områderne er bevidste om parkeringsforholdene, så det ikke kommer som en overraskelse, at der i mindre grad er plads til parkering. I nye boligområder kan der indtænkes muligheder for etablering af en delebilsordning dedikeret til boligerne, da dette kan begrænse udlægget af parkeringspladser. Parkeringsnorm som et tiltag er allerede i spil i forbindelse med visionerne for Stationsområdet.

13.5 Referencer

Roskilde og København: Her arbejdes der med skærpede p-normer i nybyggede områder, hvor delebilsordninger reducerer antallet af faktiske etablerede parkeringspladser. Dog medfører dette også et større pres på parkeringen i tilstødende områder, idet restriktioner ikke er sammentænkt med den skærpede p-norm.

I København har man i flere bydele, især Indre By og Vesterbro, indført **strenge parkeringsnormer**, hvilket betyder krav til etablering af færre parkeringspladser i nybyggeri. Erfaringerne herfra inkluderer:

- **Øget fokus på bæredygtighed og mobilitet**: Mange nybyggerier prioriterer cykelparkering og grønne områder frem for bilparkering, hvilket appellerer til beboere med urban livsstil og uden bil.
- **Højere husleje**: Begrænset parkering kan føre til højere boligpriser, da parkeringsmuligheder er en eftertragtet ressource. [15]
- **Utilstrækkelig parkering**: Regeringen har foreslået at lempe kravene for at gøre boligbyggeri billigere, men det har mødt modstand fra bl.a. FDM og Venstre, som mener, at det kan føre til utilstrækkelig parkering og belastning af nærområder. [16]

I Roskilde har man også arbejdet med skærpede og differentierede parkeringsnormer, og der er foretaget konkrete registreringer af parkeringsbehov i forskellige boligtyper:

- **Åben-lav bebyggelse**: Her er normerne typisk 2,0 p-pladser pr. bolig, og belægningen ligger omkring 84–87 %, hvilket indikerer et relativt højt behov.
- **Tæt-lav og etageboliger**: Her er normerne lavere (1,5 pr. bolig), og belægningen varierer fra 53 % til 83 %, afhængigt af afstand til station og boligtype.
- **Bilrådighed**: Der er stor variation i bilrådighed mellem ejer- og lejeboliger, hvilket påvirker behovet for parkering. Ejerboliger har typisk 1,2 biler pr. bolig, mens lejeboliger ligger omkring 0,4. [17]

Typiske normtal for mellemstore danske kommuner ca. 1 plads pr. bolig (kan variere fra 0,8–1,5 afhængigt af by og område) med en reduktion til 0,5–0,8 plads pr. stationsnære boliger. For erhverv (kontor) varierer tallene fra 1 plads pr. 30 – 50 m² med mulighed for reduktion for stationsnære områder. Tabel 14 viser eksempler fra fire mellemstore byer.

[15] Effekten af Parkeringsnormer på Nybyggeri & Husleje
[16] Regeringen vil lempe krav til parkeringspladser ved nybyggeri - Altinget
[17] www.ktc.dk

Tabel 14 Eksempel: Parkeringsnormer fem mellemstore byer baseret på tilgængelige kommuneplaner. Normerne angiver typisk antal parkeringspladser pr. bolig eller pr. m² etageareal for nybyggeri

By	Næstved [18]	Roskilde [19]	Køge [20]	Kolding [21]	Vejle [22]
Bolig – Åben/lav	2 pladser pr. bolig	2 pladser pr. bolig	2 pladser pr. bolig	2 pladser pr. bolig	2 pladser pr. bolig
Bolig – Tæt/lav	2 pladser pr. bolig	1,5 pladser pr. bolig	1,5 pladser pr. bolig	2 pladser pr. bolig	2 pladser pr. bolig
Etagebolig	1 plads pr. bolig	1 plads pr. bolig < 65 m² 1,5 plads pr. bolig > 65 m²	1,5 pladser pr. bolig	1,5 plads pr. bolig 1,0 plads pr. bolig i bymidten	1 plads pr. bolig
Erhverv (kontor)	1 plads pr. 50 m²	1 plads pr. 30–45 m²	1 plads pr. 50 m² *	1 plads pr. 50 m²	1 plads pr. 50 m²
Ungdomsboliger			0,5 plads pr. bolig	0,33 plads pr. bolig	
Ældreboliger			1 p-plads pr. bolig	0,33 plads pr. bolig	
Bemærkninger	Mulighed for reduktion i stationsnære områder	Reduktion i stationsnære områder		Mulighed for dobbeltudnyttelse og reduktion i bymidten	Dobbeltudnyttelse i bymidten; grøn mobilitet prioriteres
* Butikker: 1 p-plads pr. 40 m2 bruttoetageareal. Dagligvarebutikker i lokalcentre samt dagligvarebutikker over 1.500 m² i bymidter: 1 plads pr. 20 m2 bruttoetageareal. Lager, håndværk, industri: 1 p-plads pr. 100 m² bruttoetageareal					

Bemærk:

- Normerne kan variere afhængigt af bydele (centrum vs. yderområder), boligtype (etage, rækkehus, ungdomsbolig) og stationsnærhed.
- Flere kommuner giver mulighed for reduktion af parkeringskrav for at fremme kollektiv trafik og grøn mobilitet.
- Der findes også særregler for daginstitutioner, skoler, plejecentre mv.

Normerne i de fire byer ligner ret meget i forhold til åben/lav boliger, tæt/lav boliger, etageboliger og erhverv.

I mellemstore byer reducerer mange kommuner parkeringskrav i områder tæt på stationer for at:

- Undgå overflødige parkeringspladser.
- Skabe plads til byliv, grønne områder og cykelparkering.
- Støtte bæredygtig transport.
- Fremme kollektiv transport og grøn mobilitet.

[18] Kommuneplan for Næstved naestved.dk

[19] Bilag B viser samlet skema for parkeringsnormer i Roskilde. Kilde: Generelle rammer for lokalplanlægning - Kommuneplan 2025-2037 - Roskilde Kommune

[20] Parkering - Køge Kommuneplan 2021-2033 - Køge Kommune

[21] kolding.dk

[22] vejle.cowiplan.dk

Typisk reduktion [23]:

- 10 % for boliger og 25 % for erhverv i stationsnære kerneområder (ca. 600 m fra station).
- Op til 40 % reduktion for erhverv (kontor) ved 300 m afstand til station.
- Op til 60 % reduktion for erhverv ved 150 m afstand til station.

Vejle og Kolding arbejder i øvrigt aktivt med dobbeltudnyttelse af parkeringspladser ved blandede funktioner.

Flere mellemstore kommuner indfører krav om ladestandere og reserverede pladser til delebiler.

Tendenser i mellemstore byer kan sammenfattes således[24]:

- **Dynamiske parkeringszoner**: Flere byer indfører zoner med forskellige takster og tidsbegrænsninger for at styre efterspørgslen.
- **Pendlerzoner**: Tillader længere parkering mod betaling i udkanten af bymidten.
- **Digital styring**: Parkeringsapps og dynamiske priser bliver mere udbredt.

13.6 Forslag til parkeringsnorm for Holbæk by

Ønskes en strammere p-norm på offentlige parkeringspladser i Holbæk by, er der risiko for at de nye beboere anvender parkeringspladser i boligområderne tæt på nybyggeriet og dermed generer beboerne her. Det er vigtigt med god information angående parkering til kommende beboere, for at de er forberedte på at de ikke kan forvente at have ubegrænset adgang til parkeringspladser.

Tiltaget kan føre til mindre trafik og dermed mindre CO2-udledning og trængsel hvis området har nærhed til kollektiv trafik, handel og anden service og især hvis der indføres en delebilsordning.

Konsekvensen vil til gengæld være risiko for at mange vil holde i nærliggende boligområder. Dette kan løses ved at etablere zoner med licensparkering.

Typisk reduktion i stationsnære områder i Lyngby-Tårnbæk Kommune vurderes ikke at være relevant for Holbæk by grundet byernes forskelle og herunder især forskelle i oplandet. Derfor foreslås følgende reduktioner:

- 10 % for boliger og 15 % for erhverv i stationsnære områder (mindre end 600 m fra station).
- 25 % reduktion for erhverv (kontor) ved 300 m fra station.
- 35 % reduktion for erhverv ved 150 m fra station.

Inspireret af parkeringsnormen for især Næstved, Køge og Roskilde, foreslås følgende parkeringsnorm for Holbæk by. Der er regnet med reduktion ved stationsnærhed i procent som vist i listen ovenfor.

[23] ltk.cowiplan.dk
[24] omnibil.dk

Tabel 15 Forslag til parkeringsnorm for bilparkering i Holbæk by

	Typologi	Stationsnært område	Øvrige områder
Bolig	Åben-lav	1,8 pr. bolig	2 pr. bolig
	Tæt-lav	1,8 pr. bolig	2 pr. bolig
	Etageboliger	> 65 m^2: 1,35 pr. bolig < 65 m^2: 0,9 pr. bolig	> 65 m^2: 1,5 pr. bolig < 65 m^2: 1 pr. bolig
	Almene boliger	> 65 m^2: 1,08 pr. bolig < 65 m^2: 0,9 pr. bolig	> 65 m^2: 1,2 pr. bolig < 65 m^2: 1 pr. bolig
	Ungdomsboliger, kollegier, enkeltværelser	0,68 pr. bolig	0,75 pr. bolig
	Ældreboliger	0,85 pr. bolig	1 pr. bolig
Erhverv og detailhandel	Kontorerhverv	0 – 150 m fra station: 1 pr. 57,5 m^2 150 – 300 m fra station: 1 pr. 62,5 m^2 300 – 600 m fra station: 1 pr. 67,5 m^2	1 pr. 50 m^2
	Butikker*	0 – 150 m fra station: 1 pr. 23 - 46 m^2 150 – 300 m fra station: 1 pr. 25 - 50 m^2 300 – 600 m fra station: 1 pr. 27 - 54 m^2	1 pr. 20 - 40 m^2
	Lager, håndværk, industri	0 – 150 m fra station: 1 pr. 115 m^2 150 – 300 m fra station: 1 pr. 125 m^2 300 – 600 m fra station: 1 pr. 135 m^2	1 pr. 100 m^2
Offentlige formål	Skoler / ungdomsuddannelser	0 – 150 m fra station: 1 pr. 115 m^2 150 – 300 m fra station: 1 pr. 125 m^2 300 – 600 m fra station: 1 pr. 135 m^2	1 pr. 100 m^2
	Daginstitutioner	1 pr. 5 normerede pladser	1 pr. 5 normerede pladser
* Vurderes i hvert enkelt tilfælde afhængigt af butikkens type og størrelse.			

14 Samlede anbefalinger

Holbæk Kommune har indført et parkeringshenvisningssystem. Ifølge kommunen virker systemet ikke efter forventningerne. Derfor anbefales det først og fremmest at arbejde for at få systemet til at køre stabilt og korrekt.

Herefter anbefales at forenkle og ensarte tidsrestriktionerne, hvor det giver mening og benytte lejligheden til at gøre borgerne mere opmærksomme på de parkeringsmuligheder, der allerede findes.

14.1 Opsummering af anbefalinger

🕒 Tidsbegrænsning:

- **Forenkling** af regler: Indfør kun 15 min, 2 time og 4 timer som standard og sørg for at tidsbegrænsningerne gælder i samme tidsrum på dagen. Kræver aftaler med ejerne af private parkeringsområder.
- Kombinér med **licenser**: Gør det muligt for beboere at parkere længere.
- **Zonestyring:** Ensartede regler i større områder for bedre forståelse.

💰 Betalingsparkering:

- Indføres i **centrale områder** med høj efterspørgsel.
- Højere priser i **centrale områder** og lavere i perifere.
- Undgå utilsigtet **pres** på nærliggende boligområder.
- Overvej **progressiv takst** f.eks. med gratis parkering de første 2 timer, derefter betaling som i Slotsområdet.
- Kombinér med **licenser** for beboere og ansatte. Gør det muligt for beboere og ansatte at parkere mod årlig licens (som også koster penge som minimum til administration).

🅿️ Licensparkering og p-zoner:

- **Beskyt boligområder** mod pendlerparkering og parering i forbindelse med handel.
- Giv **licenser** til relevante grupper (beboere, evt. ansatte).
- **Kombinér** med tidsbegrænsning eller betaling for fleksibilitet.

🏗️ Parkeringsnormer ved nybyggeri:

- Skærp **normer** i byomdannelsesområder for at reducere bilejerskab.
- Indtænk **delebilsordninger** som alternativ til private biler.
- Sørg for regulering i **tilstødende områder** for at undgå uønsket parkering.

Principper for en sammenhængende parkeringspolitik i Holbæk by kan være:

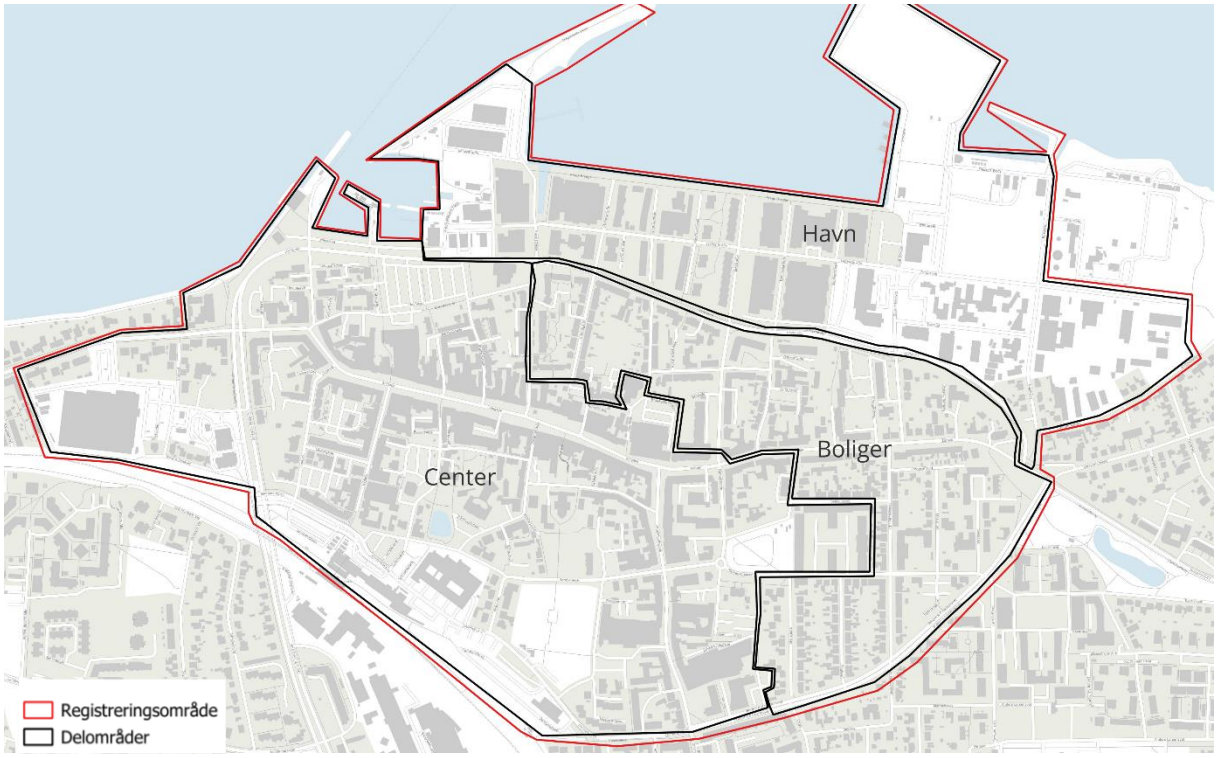
- **Strategisk prioritering:** Parkeringspolitikken bør afspejle en klar prioritering af formålet med offentlige parkeringsarealer.
- **Differentieret anvendelse:** Brug forskellige værktøjer i forskellige byområder for at skabe sammenhæng og tydelige signaler til bilisterne.
- **Enkelhed og kommunikation:** Parkeringsregler skal være lette at forstå, så bilisterne både kan afkode reglerne på stedet og forstå den overordnede intention med politikken. Ændringer møder ofte modstand, især fra erhvervsliv og borgere. Involvering og dialog er afgørende.
- **Forsøg før implementering:** Det anbefales at afprøve ændringer som nedlæggelse/flytning af parkering eller nye restriktioner før større omdannelser.

- **Justering efter behov:** Kommunen bør løbende sikre, at parkeringsforholdene matcher de ønskede mål – hverken for let eller for svært at parkere.
- **Datadrevet beslutningstagning:** Indsamling af data før og efter implementering er vigtig for at vurdere effekter.
- **Tværfagligt samarbejde:** Involver relevante fagområder som trafikplanlægning, byudvikling, miljø og økonomi.
- **Sammenhæng med mobilitet og byudvikling:** Parkeringsstrategier bør integreres i mobilitetsplaner og langsigtet byudvikling.
- **Mobilitet som service (MaaS):** Parkering skal tænkes sammen med cykling, kollektiv trafik og delebiler.
- **Grøn omstilling:** Prioritér elbil-parkering og ladestandere som led i grøn omstilling.

14.2 Model for konkret mere restriktiv parkeringsstrategi

Hvis der for at opfylde Kommunens klimamålsætning ønskes en restriktiv parkeringsstrategi kan følgende model overvejes:

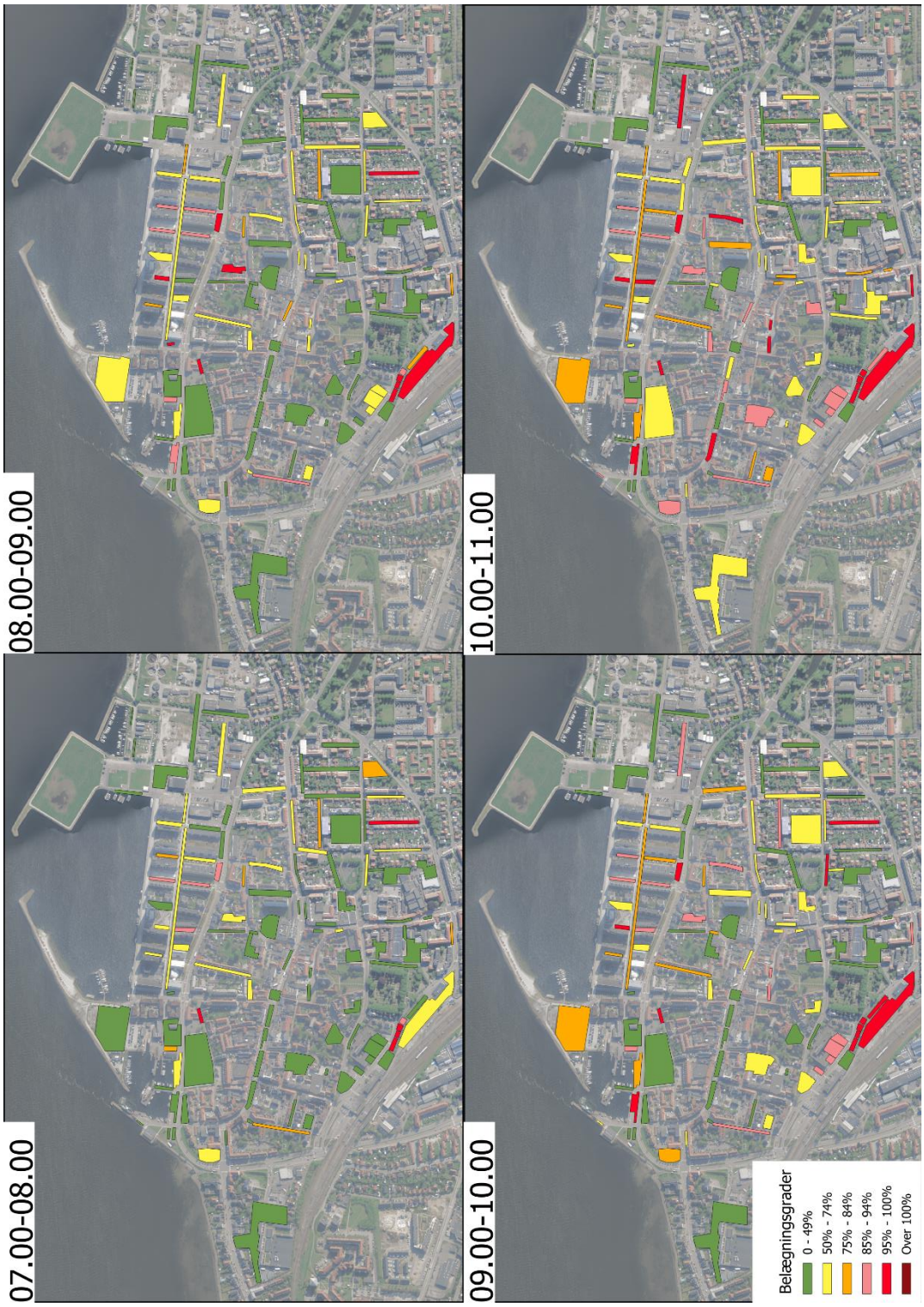
- Betalingsparkering med 10 kr./time i hverdage 9 – 17 og lørdage 9 – 14 i 'Butiksområdet'. Se Figur 12. Hele området får tidsrestriktion på 2 t i samme tidsrum.
- Gratis parkering de første to timer og herefter 5 kr./time i hverdage 9 – 17 og lørdage 9 – 14 i 'Center, havn' området, 'Center, sydøst' samt på Jernbanepladsen ('Stationsområdet'). Hele området får tidsrestriktion på 4 t i samme tidsrum så i praksis skal der kun betales for 2 t på de tidspunkter.
- I en bufferzone svarende til delområde 'Havn' og 'Boliger' indføres tidsrestriktioner på 4 timer og licenser for beboere/ansatte, men ingen betaling. Det vurderes nærmere om der er behov for at zonerne ændres i omfang samt om bufferzonen udvides yderligere - noget som evt. kan indføres senere hvis der vurderes behov herfor.
- Tidsrestriktioner simplificeres med 15 minutters parkering, 2 timers parkering og 4 timers parkering på hverdage i perioden 9 – 17 og lørdage 9 – 14.
- Restriktive parkeringsnormer ved nybyggeri og delebilsordninger indføres i Stationsområdet og andre områder der ligger tæt på Holbæk station.
- Der indledes drøftelse med de private parkeringsejere for at koordinere reglerne.



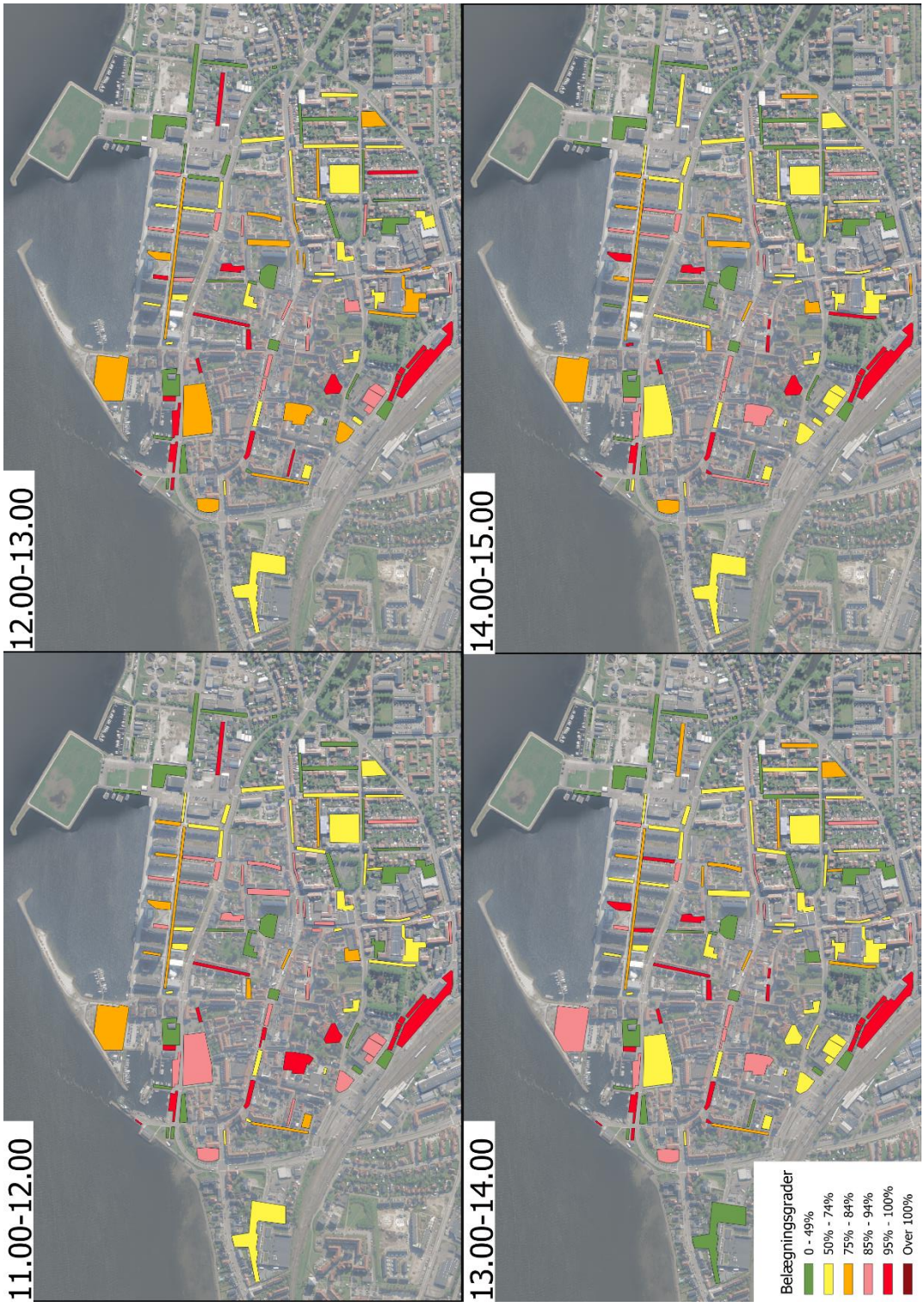
Figur 12: Afgrænsninger af delområder.

Bilag A: Belægningsgrader 2025

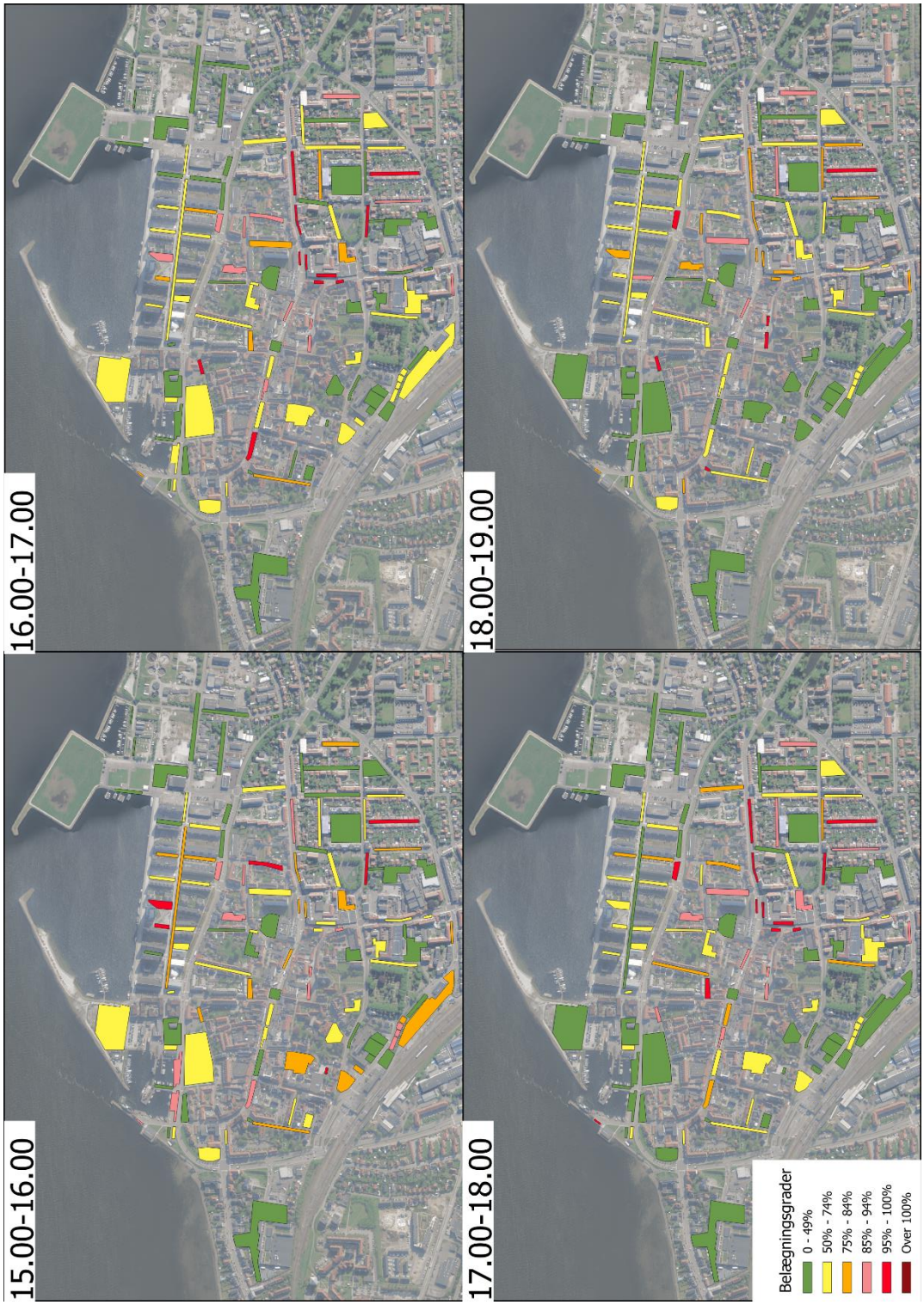
På Figur 13 til Figur 16 ses belægningsgraden i Holbæk Bymidte time for time, talt tirsdag d. 2. september 2025 kl. 7 – 22 samt lørdag d. 13. september kl. 11 – 13.



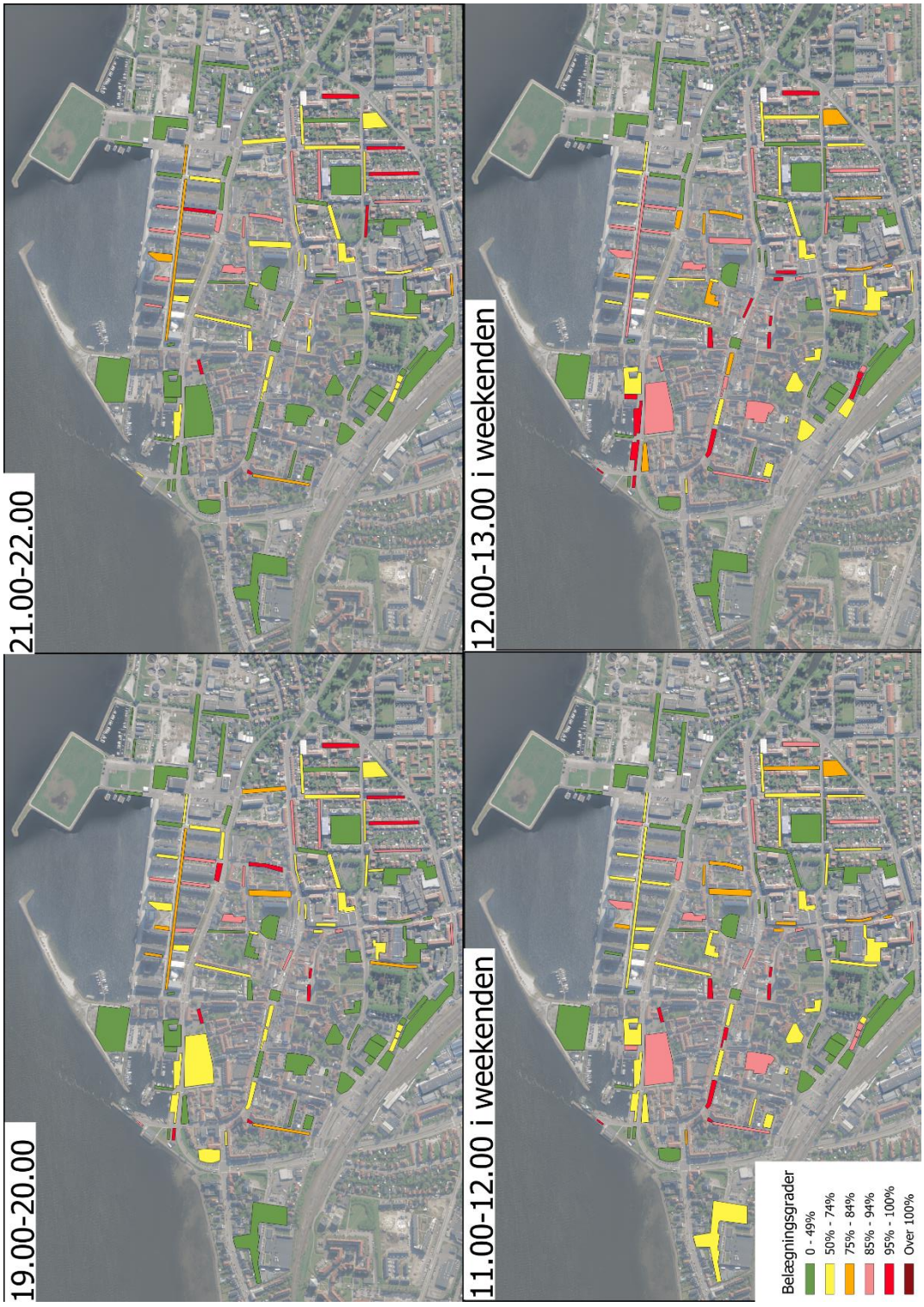
Figur 13: Beregnet belægningsgrad ud fra tælling d. 2. september 2025, kl. 07 - 11.



Figur 14: Beregnet belægningsgrad ud fra tælling d. 2. september 2025, kl. 11 - 15.



Figur 15: Beregnet belægningsgrad ud fra tælling d. 2. september 2025, kl. 15 - 19.



Figur 16: Beregnet belægningsgrad ud fra tælling d. 2. september 2025, kl. 19 – 20; 21 – 22 samt kl. 11 – 13 lørdag d. 13. september 2025.

Bilag B: Normer for bilparkering i Roskilde

Ved lokalplanlægning skal der medtages bestemmelser om parkeringsforhold, således at der sikres nødvendige arealer til bilparkering.

Tabel 16 Normer for bilparkering i Roskilde

	Typologi	Stationsnært kerneområde	Øvrige områder
Bolig	Åben-lav	2 pr. bolig	2 pr. bolig
	Tæt-lav	1,2 pr. bolig	1,5 pr. bolig
	Etageboliger	> 65 m^2: 1 pr. bolig < 65 m^2: 0,75 pr. bolig	> 65 m^2: 1,5 pr. bolig < 65 m^2: 1 pr. bolig
	Almene boliger	> 65 m^2: 0,8 pr. bolig < 65 m^2: 0,6 pr. bolig	> 65 m^2: 1,2 pr. bolig < 65 m^2: 1 pr. bolig
	Ungdomsboliger*, kollegier, enkeltværelser	0,5 pr. bolig	0,75 pr. bolig
Erhverv og detailhandel	Kontorerhverv	1 pr. 100 m^2	1 pt. 45 m^2
	Supermarkeder, discountbutikker og større udvalgsvarebutikker	1 pr. 40 m^2	1 pr. 30 m^2
	Butikker i øvrigt	1 pr. 50 m^2	1 pr. 40 m^2
Offentlige formål	Skoler / ungdomsuddannelser	1 pr. 150 m^2	1 pr. 100 m^2
	Daginstitutioner	1 pr. 5 normerede pladser	1 pr. 5 normerede pladser
*** Almene ungdomsboliger eller ungdomsboliger til studerende omfattet af Kapitel 1A i Lov om boligforhold eller Lov om støttede private ungdomsboliger, jf. Planlovens §15 stk. 2 nr. 8.**			

Der er i alle tilfælde, og ud fra en konkret vurdering, mulighed for at sænke normen ved brug af dobbeltudnyttelse, delebilsordning, licensordning og/eller tidsbegrænsninger.

I forbindelse med etablering af nye parkeringspladser skal der etableres infrastruktur til ladestandere til elbiler, således at der er forbindelse fra p-pladserne til et koblingspunkt til elnettet. Det kan enten være ved fremføring af kabler eller som minimum i form af tomrør.

Kilde[25]

[25] Bilag B viser samlet skema for parkeringsnormer i Roskilde. Kilde: Generelle rammer for lokalplanlægning - Kommuneplan 2025-2037 - Roskilde Kommune

Bilag C: Parkeringsnormer i Køge

Medmindre andet er fastsat i rammebestemmelserne eller i en lokalplan, skal der som minimum udlægges parkering efter følgende normer:

- Åben-lav bebyggelse: 2 p-pladser pr. bolig
- Tæt-lav- og etagebebyggelse 1,5 p-plads pr. bolig
- Ungdomsboliger: 0,5 p-plads pr. bolig
- Ældreboliger: 1 p-plads pr. bolig
- Butikker: 1 p-plads pr. 40 m^2 bruttoetageareal
- Dagligvarebutikker i lokalcentre samt dagligvarebutikker over 1.500 m2 i bymidter: 1 plads pr. 20 m^2 bruttoetageareal
- Kontor- og serviceerhverv: 1 p-plads pr. 50 m^2 bruttoetageareal
- Lager, håndværk, industri: 1 p-plads pr. 100 m^2 bruttoetageareal
- For områder til offentlige formål, rekreative områder og tekniske anlæg samt offentlige og private forsamlingslokaler, herunder restauranter vurderes behovet i hvert enkelt tilfælde.

Ved etablering af større byggerier og parkeringsanlæg stilles der i henhold til Ladestanderbekendtgørelsen krav om etablering af, og forberedelse til, ladestandere til elbiler.

Cykelparkering
Der skal etableres gode og tilstrækkelige cykelparkeringspladser (herunder pladser til større specialcykler såsom ladcykler) ved større trafikterminaler, butikker, offentlige bygninger, større arbejdspladser og boligbebyggelser.

Parkering i Køge bymidte
For Køge bymidte gælder reducerede normer. Læs mere om baggrunden for de reducerede normer i kapitlet Transport og infrastruktur.

- Tæt-lav- og etagebebyggelse: 0,75 p-plads pr. bolig
- Ungdomsboliger: 0,3 p-plads pr. bolig
- Kontor- og serviceerhverv: 1 p-plads pr. 75 m2 bruttoetageareal
- Butikker: 1 p-plads pr. 50 m2 bruttoetageareal
- Kulturelle og offentlige formål: Vurderes specifikt.

Cykelparkering i Køge bymidte
- Boliger: 2 p-pladser pr. bolig
- Kontor- og serviceerhverv: 0,5 p-plads pr. 75 m2 bruttoetageareal
- Butikker: 1 p-plads pr. 50 m2 bruttoetageareal
- Dagligvarebutikker: Vurderes specifikt.

Behovet for p-pladser til større specialcykler, herunder ladcykler, vurderes specifikt.

Kilde: [26]

[26] Parkering - Køge Kommuneplan 2021-2033 - Køge Kommune