

12. Etablering af erstatningspladser i Haraldsgadekvarteret (2010-123670)

Teknik- og Miljøudvalget bedes godkende forvaltningens indstilling om, at der ikke etableres erstatningsparkeringspladser for 76 nedlagte parkeringspladser i Haraldsgadekvarteret uden for Blå zone.

INDSTILLING OG Beslutning

Teknik og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender,

1. at etablering af erstatningspladser for de 76 nedlagte parkeringspladser i Haraldsgadekvarteret uden for den nuværende betalingszone ikke gennemføres.

Problemstilling

Ved Teknik- og Miljøudvalgets behandling af sagen ”Haraldsgadekvarterets Områdeløft - anlæg af byrum” (2010-90028) på mødet 16. august 2010, blev der vedtaget ændringsforslag om, at de 76 parkeringspladser, som nedlægges i forbindelse med projektet, skal genetableres. Af indstillingen fremgik det imidlertid, at belægningsprocenten i de berørte områder ifølge de seneste opgørelser i gennemsnit lå på mellem 48 og 88 %, og at forvaltningen på den baggrund havde vurderet, at der ikke er behov for de pågældende pladser.

Forvaltningen har nu undersøgt dette nærmere, og en række forhold gør sig gældende:

- Området har generelt en så lav parkeringsbelægning både i dag, aften og nattetimerne, at forvaltningen forventer, at beboerne og de besøgende fortsat kan finde parkeringsplads inden for en rimelig gangafstand.
- Området ligger udenfor Blå zone og er dermed i udgangspunktet ikke omfattet af Fornyset P-strategis krav om etablering af erstatningspladser.
- I udviklingsprojektet er der ikke afsat økonomiske midler til erstatningspladser. Det skyldes, at projektområdet ligger udenfor betalingszonen, hvor det i den gældende praksis, baseret på behovsvurderinger, ikke er prioriteret som standard at etablere erstatningspladser.
- Af de indledede undersøgelser i forbindelse med byrumsprojektet fremgår det, at gennemførelse af en genetableringsplan, som sikrer uændret parkeringsdækning, vil kræve, at kommunen overtager et antal private fællesveje. Overtagelsen af de private fællesveje berettiges af de ændrede færdsels- og vejforhold genetableringen medfører. Det betyder, at der ud over anlægsudgifterne til etablering af erstatningspladserne vil komme merudgifter til overtagelse og drift af de private fællesveje.

Løsning

Det er forvaltningens anbefaling, at dannelsen af de tre byrum i Haraldsgadekvarteret gennemføres uden genetablering af de 76 nedlagte parkeringspladser.

Forvaltningen anbefaler denne løsning på baggrund af, at nedlæggelsen af 76 parkeringspladser i Haraldsgadekvarteret ikke vil medføre negative trafikale konsekvenser i væsentligt omfang. Det kan oplyses, at belægningsprocenten i de berørte tælleområder, der repræsenterer de gader, som udgør

Haraldsgadeparkeret, ifølge de seneste opgørelser fra marts og oktober 2010 i gennemsnit lå på mellem 48 og 88 %, hvilket er et acceptabelt niveau og under gennemsnittet sammenlignet med de øvrige områder i de ydre brokvarterer. Nedlæggelse af 76 pladser af de over 2000 pladser, som i dag findes indenfor de pågældende områder, vil ifølge forvaltningens beregninger medføre en stigning i belægningsprocent på 4-5 %, hvilket ikke forventes at give anledning til større problemer for beboerparkeringen i kvarteret.

Forvaltningens konklusion er derfor, at der ikke er behov for erstatningspladser for nedlæggelsen af de 76 parkeringspladser i Haraldsgadeparkeret, da det ikke vil have alvorlige negative konsekvenser for beboernes parkeringsmuligheder.

Økonomi

Forvaltningen har gennemført en vurdering af de økonomiske konsekvenser af etableringen. De økonomiske konsekvenser af etablering af erstatningspladser i Haraldsgadeparkeret vil være, at kommunen pålægges en omkostning i størrelsesorden 4 mio. kr. til anlæg af parkeringspladserne, administration i forbindelse med vejenes overtagelse mm. Disse midler indgår ikke i nuværende budget. Forvaltningens standardberegninger viser, at en evt. overtagelse af de tre veje, der her er tale om, vil koste 436.000 kr. årligt i driftsomkostninger. Dette viser, at en eventuel beslutning om overtagelse af private fællesveje udenfor betalingszonen vil medføre en betydelig forøgelse af kommunens driftsomkostninger, ikke mindst hvis sagen skulle danne præcedens for lignende sager i fremtiden. Der kan her henvises til en business case lavet på en evt. overtagelse af samtlige private fællesveje i kommunen udarbejdet i forbindelse med budgetseminar marts 2010 (se bilag 1). Hovedkonklusionen i omtalte bilag er, at overtagelse af samtlige private fællesveje i kommunen vil resultere i udgifter på 118 mio. kr. årligt til drift og vedligehold.

I Fornyet P-strategi 2009 er der afsat midler til etablering af erstatningspladser i Blå zone, som ikke kan anvendes uden for Blå zone. Forvaltningen vurderer på nuværende tidspunkt, at disse midler vil blive brugt inden for Blå zone, og at det inden for 2011 eller 2012 vil blive nødvendigt, at tilføre yderligere midler til dette formål, med mindre beslutningen om erstatningspladser i dette område skal opgives.

Såfremt der ikke etableres erstatningsparkeringspladser, så har indstillingen ingen økonomisk konsekvenser for kommunen.

Videre proces

Såfremt indstillingen godkendes, vil forvaltningen undlade at påbegynde arbejdet med at finde erstatningspladser.

Hjalte Aaberg

/Niels Tørslov

bilag

[Bilag 1: Overtagelse af private fællesveje](#)

