

REFERAT Fællesmøde mellem Teknik- og Klimaudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget d. 06- 12-2018

Mødedato Torsdag d. 06. december 2018 kl. 15:30

Mødested 0.1, stuen

Mødedeltagere Jakob Ville, Hans Holmer, Birgitte Kragh, Mølle Lykke Nielsen, Asger Christensen (Fravær), Benny Dall, Eea Haldan Vestergaard, Elvis Comic, Jesper Elkjær, Poul Erik Jensen, Tanya Buchreitz Løwenstein, Tobias Jørgensen, Yrsa Mastrup (Fravær)

Indholdsfortegnelse

Lastbilkøring.....	3
Kontrol af transportvirksomheder.....	7
Lov om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner som følge af indtægter fra parkering.....	9

Punkt 1: Lastbilkparkering

18/35361

Resumé

By- og Udviklingsforvaltningen har gennem en årrække modtaget en række henvendelser vedrørende uhensigtsmæssig langtidsparkering af lastbiler på dele af det kommunale vejnet.

Forvaltningen har været i dialog med transportvirksomheder, Business Kolding og Vejdirektoratet om problemerne. Forvaltningen har yderligere været i dialog med en række kommuner i Sydøstjyllands politikreds om fælles regler for området.

Sagen behandles i

Fællesmøde mellem Teknik- og Klimaudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at sagen drøftes,

at forvaltningen arbejder videre med kommunerne i Sydøstjyllands politikreds om at skabe fælles holdning og regler til lastbilkparkering,

at forvaltningen i samarbejde med Business Kolding indkalder til møde med transportbranchen om langtidsparkering og chaufførfaciliteter i Kolding.

Beslutning Fællesmøde mellem Teknik- og Klimaudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget den 06-12-2018

På baggrund af udvalgenes tilkendegivelse af at ville ulovlige parkering af lastbiler i Kolding Kommune til livs, at ville imødegå eventuelle brud på lokalplanbestemmelser og tilladelser i forhold til overnatning i industriområder, og at ville skabe lokale rammer for, at chaufførernes lange hvil (45 timer) kan afholdes udenfor lastbilerne, senest ved ikrafttræden af EU's netop aftalte vejpakke juli 2020, opnåede udvalgene enighed om følgende overordnede handlingsplan:

1. Der sker opprioritering af p-kontrollen af lastbiler i erhvervsområderne (max. 6 timer), idet en samlet indsats koordineres med samarbejdskommunerne i Sydøstjyllands politikreds og politiet (primo 2019)
2. Forvaltningen iværksætter opfølgende dialog og tilsyn i forhold til de virksomheder, som har diverse faciliteter til chauffører (primo 2019)
3. Der arrangeres opfølgende dialogmøde med kommunens logistikvirksomheder i samarbejde med Business Kolding med henblik på at afklare vilkårene for etablering af fælles overnatningsfaciliteter (transportcenter) (primo 2019)
4. Der igangsættes lokalplanlægning for transportcenter på baggrund af konkrete henvendelser (2019)

idet forvaltningen fremlægger en nærmere konkretisering af handlingsplanens punkter i løbet af 1. kvartal 2019.

Sagsfremstilling

By- og Udviklingsforvaltningen har afholdt en række møder med transportvirksomheder, Business Kolding og Vejdirektoratet om, hvordan forholdene kunne bedres for lastbilkparkering.

Udfordringen vedrørende lastbilkparkering knytter sig til to forhold:

1. Ulovlig parkering på det kommunale vejnet.
2. Mulighed for at etablere velfærds- og hvilefaciliteter for chauffører.

Ad 1.

Den 1. juni 2018 blev reglerne for lastbilkparkering på de statslige rastepladser langs motorvejsnettet strammet, og lastbiler må maksimalt parkere 25 timer på rastepladserne. Samtidigt blev reglerne for køre-hviletid strammet, så der en gang om ugen skal holdes et hvil på 45 timer.

Det er ikke tilladt at parkere mere end 6 timer med køretøjer over 3,5 tons i Kolding Kommunes byområder. Derfor er der bl.a. etableret to lastbilverkørspladser i Kokholmområdet. En strækning på Essen i Vonsild er ligeledes skiltet til langtidsparkering, og i Vamdrup er der ligeledes en p-plads til lastbiler.

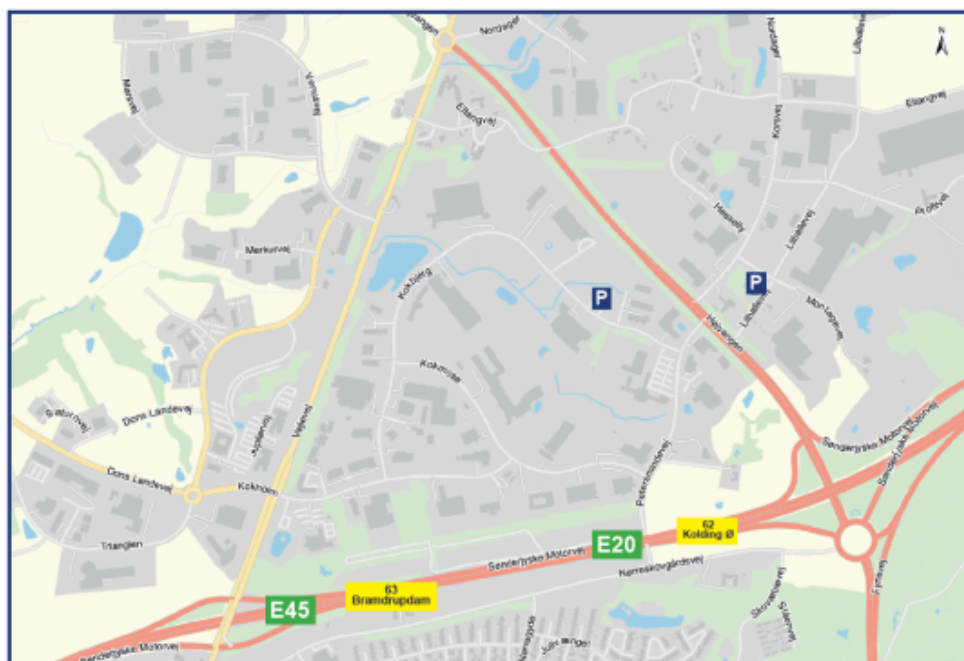
Skiltningen for parkering i industriområderne er udformet på flere sprog, som det fremgår af nedenstående, og de to pladser er placeret som vist på kortet nedenfor.



Her er parkering forbudt
It is not allowed to park here
Hier ist das Parken verboten



Du kan parkere på **Montagevej** og **Kokbjerg** i maks. 72 timer
You can park on **Montagevej** and **Kokbjerg** up to 72 hours
Sie können auf **Montagevej** und **Kokbjerg**
bis zu 72 Stunden parken



Pladserne har ledig kapacitet på hverdage, men der er næsten fuldt optaget i weekenderne.

Trods parkeringsmulighederne forekommer der stadig ulovlig lastbilverkørspladser på vejnettet i området. P-kontrol af lastbilverkørspladser kræver ekstra ressourcer, fordi der skal ske en overvågning på minimum 6 timer.

Kolding Kommune deltager i et samarbejde i Sydøstjyllands politikreds om fælles parkeringsregler med 7 kommuner langs E45 for at løse udfordringen. Samarbejdet har til formål at understøtte en fælles tilgang til parkeringsregler og kontrol, da der ellers kan være en risiko for, at parkeringsproblemet flyttes rundt mellem kommunerne.

Ad 2.

Byrådet besluttede den 29. maj 2017, at "Kolding Kommune i samarbejde med Business Kolding, Logistik Erhvervet og relevante faglige organisationer, fik kortlagt fremtidige udfordringer i forhold til problemet med parkerede lastbiler, hvor chauffører overnattet, laver mad osv."

Med afsæt i ovenstående om hvilefaciliteter for chauffører i Kolding kommunes erhvervsområder, har Business Kolding og Kolding Kommune vurderet mulighederne og haft en dialog med centrale aktører i branchen.

På baggrund af dialogen med logistik erhvervet er der vurderet på 3 scenarier for eventuelle fremadrettede løsninger:

- A. Et egentlig transportcenter med en kommerciel partner
- B. Et lokalt samarbejde i Kolding Kommune om drift af en lokal holde-/hvileplads
- C. Løsningsmodel hos den enkelte transport- og logistikvirksomhed

Dialogen har været koncentreret omkring løsninger for hvilefaciliteter i forhold til, om chauffører må tage ophold i kabinen ved hvil.

Baggrunden er, at længere hvil skal holdes uden for lastbilen. Håndhævnningen/fortolkning af EU regler og fremtidig gældende lovgivning kender forvaltningen ikke, og en given løsning vil afhænge heraf.

Den primære udfordring er, at ovenstående kræver, at der reelt skal skabes overnatningsmuligheder, hvor chaufførerne kan opholde sig, når de har fri. Dette kan ske på 2 måder:

1. Ved etablering af hotel eller lignede
2. Ved etablering af overnatningsmuligheder, som reelt skal opfattes som boliger

Ad. A - Transportcenter

Et egentlig transportcenter kendes bl.a. fra DTC ved Vejle.

Det er vurderingen, at et transportcenter kunne være interessant, og det vil også planlægningsmæssigt være muligt at arbejde for et sådant. Det vil kræve, at der udarbejdes et kommuneplantillæg og lokalplan for det pågældende område, hvor et sådant transportcenter skulle placeres.

Udvikling af et transportcenter vil skulle ske i tæt dialog med Vejdirektoratet, da et sådant center skal hænge sammen med deres udviklingstanker og håndtering af trafik og parkering. Der er indtil videre set på et areal ved rasteplads Hylkedal Vest i samarbejde med Vejdirektoratet.

På nuværende tidspunkt er Vejdirektoratet i gang med deres egne analyser og vurderinger, da de oplever et øget pres og manglende kapacitet på rastepladserne langs motorvejssystemet.

Ad. B - Lokal holde-/hvileplads

Logistikerhvervet er ikke afvisende overfor, at denne løsning kunne være en model.

Tanken er, at en række lokale virksomheder går sammen om at udvikle et lokalt mini transportcenter, som skulle forbeholdes de virksomheder, som deltager i udformning og den fremtidige vedligeholdelse.

Et fokus vil være, om de pågældende logistik virksomheder kan finansiere en sådan løsning

Planmæssigt kan denne løsning også håndteres, da der kan arbejdes med en placering, som ikke skaber problemer for omkringliggende erhverv.

Ad. C - Løsningsmodel hos den enkelte transport- og logistikvirksomhed

Det er Kolding Kommunes vurdering, at denne løsning ikke er en mulighed.

Løsningen vil betyde, at der åbnes op for overnatning ved en række virksomheder, og disse overnatningsmuligheder skal reelt opfattes som boliger, da der sker overnatning uden for arbejdstiden.

Det betyder, at der kan opstå en række boliger, som vil medføre skærpede miljøkrav for en række virksomheder beliggende i nærhed til eksisterende virksomheder.

Det er dertil forvaltningens vurdering, at en sådan planlægning vil være i strid med det skærpede fokus, der er kommet på erhvervsudvikling ved den reviderede planlov, og ved de statslige hensyn, som Erhvervsstyrelsen varetager.

Bl.a. fremgår der følgende af den nye vejledning, som er på vej:

Ændret arealanvendelse af naboarealer til f.eks. boliger, kan medføre lavere grænseværdier for støj, og kan dermed medføre skærpede krav til produktionsvirksomheden i nærheden i forbindelse med en evt. revurdering af virksomhedens miljøgodkendelse. Ligeledes kan der opstå en miljøkonflikt i planlægningen for en luftforurenende produktionsvirksomhed, hvis der f.eks. planlægges for etageboliger, der når op i røgfanen fra produktionsvirksomheden. Hensyn til drifts- og udviklingsmuligheder - Kommunerne skal derfor i deres planlægning tage et større hensyn til produktionsvirksomhederne end tidligere, således at virksomhedernes drifts- og udviklingsmuligheder sikres bedst muligt.

Derudover er der et særligt fokus på disse erhvervsområder:

Erhvervsområder forbeholdt produktionsvirksomheder skal friholdes for anden anvendelse for at imødegå miljøkonflikter og dermed undgå at inddrænke produktionsvirksomhedernes drifts- og udviklingsmuligheder. Produktionsområder kan også indeholde transport- og logistikerhverv.

Øvrige forhold

En særlig problemstilling er incitamentet for chaufførerne til at bruge de faciliteter, som måtte blive skabt, herunder hvad konsekvensen er, hvis de ikke gør.

Som det fremgår af ovenstående, så peger løsningerne på 2 modeller, hvor der arbejdes med transportcentertankegange.

Det primære ansvar for løsninger påhviler logistikerhvervet, men kommunen vil gerne være samarbejdspartner i forhold til at skabe de rette planlægningsmæssige rammer.

I relation til ovenstående har forvaltningen haft en dialog med fagforbundet 3F, som repræsenterer chaufførhvervet, med henblik på deres holdning til de nævnte modeller.

3F udtaler følgende:

”Vi ser ikke forslag C som en fremtidig løsning. Jeg tænker, at transportcenter tankegangen er den bedste, eventuelt forslag B med et minitransportcenter, og at det er de forslag der skal arbejdes videre med.

For 3F er det vigtigt, at der nogle ordentlige velfærdsfaciliteter til chaufførerne på et sådan sted. Toilet, bad, køkkenfaciliteter der kan bruges, og et værelse med en seng, så det også er muligt at have et privatliv udenfor bilen.”

På de konkrete pladser foreslår 3F:

- at der er parkeringsmulighed i maks. 25 timer, og ikke de 72 timer, som det er i dag. Så det bliver samme tidsrum, som rasteplasser langs motorvejsnettet.
- at der bliver lavet adgang til toiletter de steder. Der er ikke toiletter i dag.

I forhold til at håndhæve reglerne for parkering, har 3F pt. ikke noget svar på dette, men ser, at det bedste vil være, hvis man kommunalt kunne lave parkeringskontrol med udskrivning af p-afgifter.

Punkt 2: Kontrol af transportvirksomheder

18/35216

Resumé

Medlem af Plan-, Bolig- og Miljøudvalget Benny Dall (Ø) har på vegne af Enhedslisten anmodet om at få et punkt optaget på dagsordenen for fællesmødet mellem Teknik- og Klimaudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget.

Punktet omhandler et ønske om, at Kolding Kommune tager skridt til kontrol af transportvirksomheders overtrædelse af diverse bestemmelser i forbindelse med deres udenlandske chaufførers overnatning i erhvervsområder, på rastepladser og parkeringsarealer.

Sagen behandles i

Fællesmøde mellem Teknik- og Klimaudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at det af Benny Dall (Ø) fremsatte forslag drøftes.

Beslutning Fællesmøde mellem Teknik- og Klimaudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget den 06-12-2018

Drøftet, under henvisning til sag nr. 1.

Sagsfremstilling

Baggrund:

Medlem af Plan-, Bolig- og Miljøudvalget Benny Dall (Ø) har på vegne af Enhedslisten anmodet om, at følgende punkt optages som punkt på dagsordenen for fællesmødet mellem Teknik- og Klimaudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget:

”Kontrol af transportvirksomheders ulovligheder i forbindelse med deres chaufførers overnatning i Kolding Kommune.

Enhedslisten foreslår at Kolding Kommune tager skridt til kontrol af transportvirksomheders overtrædelse af diverse bestemmelser i forbindelse med deres udenlandske chaufførers overnatning i erhvervsområder, på rastepladser og parkeringsarealer.

Kontrollen kan iværksættes i flere tempi startende med kontrol af overholdelse af parkeringsbestemmelserne på offentlige P arealer, og udbygges gradvist ved etablering af samarbejde mellem Kolding Kommune, Politiet, Arbejdstilsynet, Skat og evt andre relevante instanser, således at kontrollen kommer til at omfatte både ulovlig parkering, overnatning i strid med reglerne, kørehviletidsbestemmelser, reglerne for carbotagekørsel mm.

Kontrollen kan ligeledes iværksættes i samarbejde med Transportbranchen og enkelte virksomheder som eksempelvis Danish Crown.

Baggrunden for forslaget:

Kolding Byråd behandlede sag om udenlandske chaufførers overnatning i april og maj 2017 i forbindelse med Contrans ansøgning om tilladelse til at indrette hvilefaciliteter i industriområde.

Sagen endte som bekendt med afslag til Contrans og iværksættelse af drøftelser med transportbranchen om indrettelse af kontrolleret parkering og overnatning på et areal godkendt til formålet og drevet af anden aktør end vognmandsfirmaerne.

Siden maj 2017 er der ikke sket mærkbare fremskridt i sagen. Derimod vokser problemet i omfang og kompleksitet.

Beier sagen fra Padborg har vist at der nu ansættes bl.a. philipinske chauffører på endnu lavere løn og under endnu dårligere forhold end vi kendte i 2017. Der er ingen grund til at antage at dette ikke også sker i de Kolding baserede transportvirksomheder. Vi har nået et hidtil uset bundniveau i forhold til arbejds- og lønforhold. Enhedslisten anerkender at problemet hovedsageligt skyldes EU bestemmelser, men må samtidig fastholde at de lokale aktører i branchen bærer et medansvar og bør tvinges til at acceptere at blive påtvunget omkostninger til overnatnings- og velfærdsfaciliteter der gør det muligt for chaufførerne at have fri under anstændige vilkår.

Det er derfor Enhedslistens opfattelse at omfattende kontrol af at samtlige regler på området er afgørende for at få stoppet ulovligheder og ikke mindst for at lægge det nødvendige pres på branchen for at finde en holdbar løsning der tilgodeser chaufførernes krav om ordentlige forhold og Kolding Kommunes interesser i sagen.

Vi har noteret os at Danish Crown, som udløber af Beier-sagen, nu kræver at underleverandørernes chauffører bl.a. bor i boliger godkendt til beboelse. Det ville være oplagt at Kolding Kommune tilbyder et samarbejde omkring kontrolopgaven som Danish Crowns underleverandøraftaler lægger op til.”

Forvaltningens bemærkninger:

Der henvises til sag nr. 1 på dagsordenen.

Punkt 3: Lov om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner som følge af indtægter fra parkering

18/25266

Resumé

Folketinget har vedtaget en ny lov ”Lov om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner som følge af indtægter fra parkering”.

Loven betyder, at Kolding Kommune pr. 1. januar 2019 skal betale 70 % af kommunens indtægter på parkering til Staten. I henhold til loven sker det ved en reduktion i kommunes statstilskud.

By- og Udviklingsforvaltningen har undersøgt mulige alternativer til den nuværende betalingsparkering og parkeringskontrol:

- Samarbejdsmuligheder med private parkeringsselskaber
- Salg af offentlige parkeringsarealer til private med henblik på varetagelse af parkeringskontrollen
- Afskaffelse af betalingsparkering
- Afskaffelse af kommunal parkeringskontrol

Yderligere har forvaltningen belyst de nuværende og fremtidige parkeringsudfordringer i centrum af Kolding by. Forvaltningen har igangsat en parkeringsanalyse, som analyserer parkeringsudfordringerne nærmere. Analysen forventes færdig ved årsskiftet 2018/19.

Med baggrund i de undersøgte alternativer, samt de nuværende og fremtidige udfordringer på parkering, anbefaler By- og Udviklingsforvaltningen, at betalingsparkering og den kommunale parkeringskontrol opretholdes som i dag.

Sagen behandles i

Fællesmøde mellem Teknik- og Klimaudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at ordningen med betalt parkering og p-kontrol fortsætter efter samme regler og principper som i dag,

at der igangsættes en proces om undersøgelse af mulige placeringer af fremtidige offentlige p-huse, herunder kapacitetsudfordringer og finansieringsmuligheder.

Beslutning Fællesmøde mellem Teknik- og Klimaudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget den 06-12-2018

Forvaltningens indstilling vedrørende igangsættelse af proces om undersøgelse af mulige placeringer af fremtidige offentlige p-huse, herunder kapacitetsudfordringer og finansieringsmuligheder, blev godkendt.

Indstillingen vedrørende ordningen med betalt parkering og parkeringskontrol blev udsat til stillingtagen på et kommende møde i Teknik- og Klimaudvalget, idet de økonomiske konsekvenser skal afdækkes.

Sagsfremstilling

Den 8. juni 2018 vedtog folkettingen en ny lov ”Lov om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner som følge af indtægter fra parkering”.

Loven er gældende fra 1. januar 2019 og betyder en ændring i afregningen af kommunens indtægter for parkering, så:

- 70 % af bruttoindtægten for betalingsparkering betales til staten mod tidligere ingen afregning til staten. Afregningen sker via bloktstilskuddet og påvirker dermed ikke direkte Vej- og Parkpolitikens budget.
- I dag afregnes 50 % af bruttoindtægter på p-afgifter til Rigspolitiet. Dette forhøjes til 70 %, hvoraf de 20 % betales til Staten.

Betalingsparkering og udstedelse af p-afgifter

Formålet med betalt parkering og udstedelse af p-afgifter er at regulere parkanternes adfærd og højne trafikikkerheden.

I Kolding bymidte er der et ønske om flow på p-pladserne, for at brugerne og de handlende kan bruge byen.

Det er allerede i dag svært at finde p-pladser i centrum af Kolding efter kl. 8 i hverdage. P-pladserne optages af personer, som arbejder eller studerer i centrum af Kolding. P-pladserne er derfor optaget det meste af en arbejdsdag. I hverdagen er der i dagtimerne stort set kun løbende udskiftning på enkelte af betalingsparkeringspladserne.

Konsekvenserne af for få p-pladser er, at parkanterne finder alternative parkeringsmuligheder, som medfører ulovlige parkeringer, der er til stor gene for den øvrige færdsel.

Betalingsparkering

Formålet med betalingsparkering er at sikre en løbende udskiftning på centrale p-pladser, så det i videst muligt omfang er muligt at finde en ledig p-plads.

Nedenstående graf tager udgangspunkt i udtræk fra p-automaterne i Kolding by. Grafen viser, at 64 % af parkeringerne har en varighed under 1 time og 19 % mellem 1 og 2 timer.



Grafen viser udelukkende data fra parkeringsautomaterne og medtager ikke parkanter, som benytter andre betalingsformer som mobilbetaling, månedskort, skræbebilletter og beboerlicenser.

Parkeringskontrol

Parkeringskontrol på offentlige tilgængelige parkeringsarealer varetages af Kolding Kommunes cityassistenter.

Formålet med at udøve parkeringskontrol er at sikre en trafikal adfærd, hvor trafikanterne tager hensyn til hinanden. Dette omfatter sikring af det trafikale flow på p-pladserne i forhold til overholdelse af tidsbegrænsning.

Parkeringskontrollen sikrer, at færdselslovens, samt lokale bestemmelser om standsning og parkering, overholdes til gavn for alle trafikanter, som færdes i Kolding.

En stor del af cityassistenternes arbejde omfatter kommunikation med de bilister, håndværkere og varetransporter, som ikke parkerer efter lovens forskrifter, med henblik på at skabe en rigtig adfærd.

Cityassistenterne er således med til at fremme trafikikkerhed, skabe en bedre adfærd og sikre et flow på vores p-pladser.

Den nye lovs økonomiske konsekvenser

Med udgangspunkt i tal fra 2017 står Kolding Kommune til at få bloktilskuddet reduceret med 5,3 mio. kr. Kolding Kommune skal fortsat betale ca. 0,8 mio. kr. til Rigspolitiet.

2017	Eksisterende	Ny lov
Bruttoindtægt fra betalingsparkering	7.328.900	7.328.900
Indtægter fra parkeringsafgifter	1.676.370	1.676.370
Betaling til Rigspolitiet	793.050	793.050
Reduktion i bloktilskud	0	5.306.894
Kolding Kommunes indtægter på parkering efter afregning til Rigspolitiet og Staten	8.212.220	2.905.326
Udgifter	2.040.759	2.040.759
Resultat	6.171.461	864.567

I ovenstående tabel repræsenterer udgifter udelukkende de faktiske udgifter til drift og vedligehold af parkeringsautomater, leje af p-pladser og personaleudgifter til cityassistenter. Der er ikke medtaget afledte udgifter til det administrative personale til klagesagsbehandling.

Alternativer til nuværende betalingsparkering og kontrol

Forvaltningen har set på alternative muligheder for at sikre en god og funktionel parkeringsadfærd. Forslagene omfatter:

1. Samarbejdsmuligheder med private parkeringsselskaber
2. Salg af offentlige parkeringsarealer til private med henblik på varetagelse af parkeringskontrollen
3. Afskaffelse af betalingsparkering
4. Afskaffelse af kommunal parkeringskontrol

Ad. 1 - Samarbejdsmuligheder med private parkeringsselskaber:

By- og Udviklingsforvaltningen modtog tidligere på året en henvendelse fra det private parkeringsselskab APCOA med henblik på, hvordan de kunne overtage parkeringskontrollen på de offentlige p-pladser.

Hensigten med APCOA's henvendelse var at vise en alternativ metode til fortsat at bevare parkeringskontrol uden, at indtægter til parkeringskontrollen ville være omfattet af den nye lov.

APCOA er efterfølgende kommet med et oplæg til et fremtidigt samarbejde, hvor APCOA overtager parkeringskontrollen af de offentlige p-pladser i Kolding Kommune. Oplægget er vedlagt som bilag. Oplægget forholder sig imidlertid ikke til den juridiske del af et muligt samarbejde.

For at undersøge, om Kolding Kommune rent juridisk kan benytte et privat parkeringsselskab til den kommunale parkeringskontrol og samtidig opretholde betalingsparkering, har By- og Udviklingsforvaltningen rådført sig med advokatfirmaet Nielsen Nørager.

Kommunal brug af privat parkeringsselskab?

Nielsen Nørager har udarbejdet en dybdegående juridisk vurdering ud fra den gældende lovgivning. Et kortfattet resume er vedlagt som bilag.

I forhold til, om Kolding Kommune kan overlade den kommunale parkeringskontrol på offentlige parkeringsarealer til et privat parkeringsselskab kræver det, at der i lovgivningen er udtrykkelig hjemmel til det.

I henhold til færdselslovens § 122 a er der kun hjemmel til, at en kommune kan delegere sin kompetence til at foretage parkeringskontrol til en anden kommune. Nielsen Nørager konkluderer, at der i lovgivningen ikke er hjemmel til, at Kolding Kommune kan delegere denne kompetence videre til private selskaber.

Nielsen Nørager vurderer, at en kommune normalt ikke kan udvide sit retlige råderum ved at indskyde et ekstra led, som f.eks. et privat parkeringsselskab.

Kan Kolding Kommune udleje et areal med betalingsparkering til et privat parkeringsselskab?

I den juridiske vurderingen fremgår det, at det ikke er lovligt, hvis Kolding Kommune udlejer en offentlig p-plads til et privat parkeringsselskab. Den juridiske vurdering er vedlagt som bilag.

Det er gældende for alle offentlige tilgængelige parkeringsarealer, hvad enten de er beliggende på et offentligt vejareal, en privat fællesvej eller på et privatareal, herunder også matrikler, hvor Kolding Kommune er grundejer.

Juridisk lægges der vægt på:

- at Kolding Kommune ikke kan udvide sit retlige råderum ved at overdrage en opgave til en privat tredjemand. Kommunen kan ikke regulere parkeringsforhold og foretage parkeringskontrol på et privatretligt grundlag (privat p-kontrolselskab).
- at Trafikministeriet i 1996 har udtalt, at det var i strid med færdselslovens § 121, at Odense Kommune indgik en aftale med Carpark A/S om udlejning af to offentlige p-pladser med henblik på at foretage privat parkeringskontrol. Kontrakten mellem de to parter blev anset som ulovlig.
- at Trafikministeriet og Indenrigs- og Sundhedsministeriet i 2003 har udtalt, at det var i strid med lovgivningen, at Københavns Kommune havde indgået en aftale med private vejejere om, at kommunen kunne varetage parkeringskontrollen på et privatretligt grundlag.

Konklusion – ad. 1

Med udgangspunkt i de juridiske vurderinger om kommunens mulighed for brug af private parkeringsselskaber, anses det som værende ulovligt for Kolding Kommune at indgå i et samarbejde med private parkeringsselskaber omkring varetagelse af den kommunale parkeringskontrol på offentligt tilgængelige p-pladser.

Kolding Kommune kan ikke indgå et samarbejde med APCOA med henblik på varetagelse af parkeringskontrollen.

Ad. 2 - Salg af offentlige parkeringsarealer til private med henblik på varetagelse af parkeringskontrollen:

Ved et salg af en offentlig p-plads, hvor formålet er, at arealet fortsat skal bruges til p-plads, men hvor parkeringskontrollen varetages af et privat parkeringsselskab, skal parkeringskontrollen forvaltes under en anden lovgivning end den kommunale parkeringskontrol.

Ved et salg bliver parkeringsarealet privatejet, hvilket medfører, at ejeren af arealet bestemmer, hvordan det skal forvaltes ud fra et privatretligt grundlag. Parkeringsarealet bliver et rent privat parkeringsareal, hvor Kolding Kommune ikke har mulighed for at fastlægge regler for f.eks. betalingsparkering eller parkeringsrestriktioner på arealet.

Den private ejer af arealet bestemmer betingelserne for parkeringsarealet, herunder hvorvidt parkeringsarealet skal være tilgængeligt for offentligheden. Hvis p-pladsen ikke længere er tilgængelig for offentligheden, vil det skabe et øget pres på de øvrige offentligt tilgængelige p-pladser.

Hvis parkeringsarealerne i midtbyen er privatejede, har kommunen ikke mulighed for at bruge parkeringsarealerne som et redskab til at påvirke, hvordan byen skal bruges, og hvor trafikken og parkanterne skal færdes.

Konklusion – ad. 2

Vurderingen er, at et salg af offentlige p-pladser til en privat aktør ikke er hensigtsmæssig for Kolding Kommune. Kommunen vil ikke længere være garanteret, at parkeringsarealet er tilgængeligt for offentligheden.

Ligeledes vil kommunen ikke have indflydelse på eller mulighed for at påvirke de parkeringsrestriktioner, som virker for parkeringsarealet. Timeprisen for en eventuel betalingsparkering på området bestemmes af ejeren af parkeringsarealet.

By- og Udviklingsforvaltningen kan ikke anbefale, at der sælges offentlige parkeringsarealer til private aktører, uden at der findes løsninger for at opretholde offentlige p-pladser.

Ad. 3 – Afskaffelse af betalingsparkering:

I henhold til Kolding Kommunens mobilitetsplan er målsætningen indenfor parkering, at det altid skal være muligt at finde en p-plads i Kolding Midtby.

En afskaffelse af betalingsparkeringen vil have store konsekvenser for handelslivet og turister i Kolding bymidte, som vil have svært ved at finde en ledig p-plads i midtbyen. Selvom der i stedet indføres tidsbegrænset parkering vurderes det, at

parkeringsbehovet til arbejdspladserne i centrum er så stort, at langt de fleste gratis p-pladser med eller uden tidsbegrænsning, vil blive optaget af langtidsparkanter i forbindelse med deres arbejdsplads.

På trods af tidsbegrænset parkering oplever forvaltningen allerede i dag, at færdselsloven i nogle tilfælde overtrædes og parkeringsskiven blot ændres.

Ved indførelse af f.eks. gratis parkering i de første 2 timer af en parkering, vil det økonomisk betyde et indtægtstab på omkring 80 % af betalinger i betalingsautomaterne.

Kommunens cityassistenter foretager løbende ventilkontrol af de parkerede biler på tidsbegrænset p-pladser. I 2017 pålagde cityassistenterne afgifter for denne forseelse i ca. 20 % af parkeringsovertrædelserne. Dette er en indikation på, at tidsbegrænset parkering ikke har den effekt, som det var tiltænkt i forhold til at skabe et flow blandt parkanterne.

Investorer til parkeringshuse

Afskaffelse af betalingsparkering har ligeledes stor betydning for, hvorvidt private investorer kan se mulighederne for at investere i offentligt tilgængelige parkeringsløsninger i Kolding.

En investor skal kunne fremvise en forretningsmodel for investeringen, hvor omkostninger til byggeriet og den efterfølgende drift af parkeringshuset, skal kunne matche de indtægter, som parkeringshuset vil kunne indbringe fra parkanterne.

By- og Udviklingsforvaltningen har forespurgt en række investorer om, hvilken betydning betalingsparkering har i forhold til at udvide parkeringsudbuddet gennem private investorer.

Nedenfor fremgår to af udtalelserne. De resterende er vedlagt som bilag.

**Pierre Legarth, administrerende direktør,
Pierre Ejendomme A/S.**

"Det er min opfattelse, at man bør kombinere parkeringsstrategien. Herunder etablering af flere elektroniske informationstavler, som viser aktuelle ledige parkeringspladser i midtbyen. Endvidere bør parkeringspladserne i midtbyen være forbeholdt korttidsparkering, mens langtidsparkering bør ske i parkeringshuse eller i randgaderne/periferien omkring bymidten – hvor også fortovsparkering kunne være attraktivt som beboerparkering.

Det er tvingende nødvendigt, at der udarbejdes en 2050-parkeringsplan med faste retningslinjer for Kolding bymidte, hvis man ønsker, at tiltrække private investorer i forbindelse med etablering af nye parkeringshuse i Kolding."

Claus Ravn, Chefkonsulent, Realdania By & Byg

"Gennemtænkte parkeringsløsninger kan bidrage væsentligt til at skabe byer med kvalitet og byliv, der giver mennesker lyst til at bo, arbejde og opholde sig i byen. Vi har derfor også lavet et inspirationshæfte og en eksempelsamling om Parkering og Bykvalitet.

Nogle steder kan en veludført overfladeparkering være en løsning, mens man især i tæt bebyggelse andre gange vil foretrække parkering i konstruktion, dvs. i P-kælder eller P-hus. Da parkering i konstruktion er bekostelig, bliver finansieringen desto mere udfordrende, og vil enten forudsætte en betydelig kommunal investering, eller at der vil være et grundlag for at kunne tiltrække private investeringer.

Den enkelte bilist vælger den løsning, der samlet set vurderes som den mest attraktive, så selvfølgelig vil placering, tilgængelighed, omfang, kvalitet og evt. pris for kommunalt ejede parkeringspladser være afgørende for, om der vil være tilstrækkeligt indtægtsgrundlag for privatfinansierede parkeringsanlæg."

Det kan være hensigtsmæssigt at sikre, at det offentlige parkeringstilbud er af en sådan karakter, at parkanterne kan se en fordel i at parkere i investorens parkeringshus. I den sammenhæng bør kommunen have fokus på at skabe gode muligheder for, at det vil være en god forretning for en privat investor at bygge parkeringshuse i Kolding.

Selv ved et kommunalt finansieret parkeringshus antages det, at der vil være et ønske om, at brugerne af parkeringshuset vil bidrage til at finansiere parkeringshuset.

Konklusion – ad. 3

Betalingsparkering er et vigtigt værktøj til at sikre et flow på de offentlige p-pladser, så det er muligt at tilbyde parkeringsmuligheder for parkanter, som har behov for kortere ophold i Kolding bymidte.

Det vurderes, at investorer ikke vil vælge at investere i parkeringsmuligheder i Kolding, hvis betalingsparkering afskaffes.

By- og Udviklingsforvaltningen anbefaler, at betalingsparkering bibeholdes.

Ad. 4 – Afskaffelse af kommunal parkeringskontrol:

Forvaltningen konstaterer, at der opleves udfordringer med adfærden blandt parkanter. Forvaltningen modtager mange henvendelser fra borgere, erhvervslivet og bilister om uhensigtsmæssige parkeringer, som er til gene for den øvrige trafik.

Ligeledes oplever forvaltningen udfordringer med standsning og parkering af varetransporter, håndværkere og bilister i gågaderne, som er til gene for de handlende i gågaderne og butikkerne.

Der er samtidig udfordringer med ulovlige parkeringer i flere af midtbyens smalle gader, som f.eks. adgangsvejen til Koldinghus.

Med udgangspunkt i p-afgifterne udgør overskridelser af tidsbegrænsninger en stor andel.

En afskaffelse af parkeringskontrollen vil medføre, at parkeringsrestriktioner ikke vil blive håndhævet. Politiet har meddelt, at de ikke længere vil varetage den løbende håndhævelse af ulovlige standsninger og parkeringer.

Uden parkeringskontrol vil det med stor sandsynlighed påvirke borgernes, turisternes og erhvervslivets indtryk af Kolding i en negativ retning.

Konklusion – ad. 4

By- og Udviklingsforvaltningen anbefaler, at den kommunale parkeringskontrol opretholdes for at sikre den trafikale adfærd inden for parkering og standsning samt højne trafikalsikkerheden til stor gavn for borgerne, handelslivet og turismen.

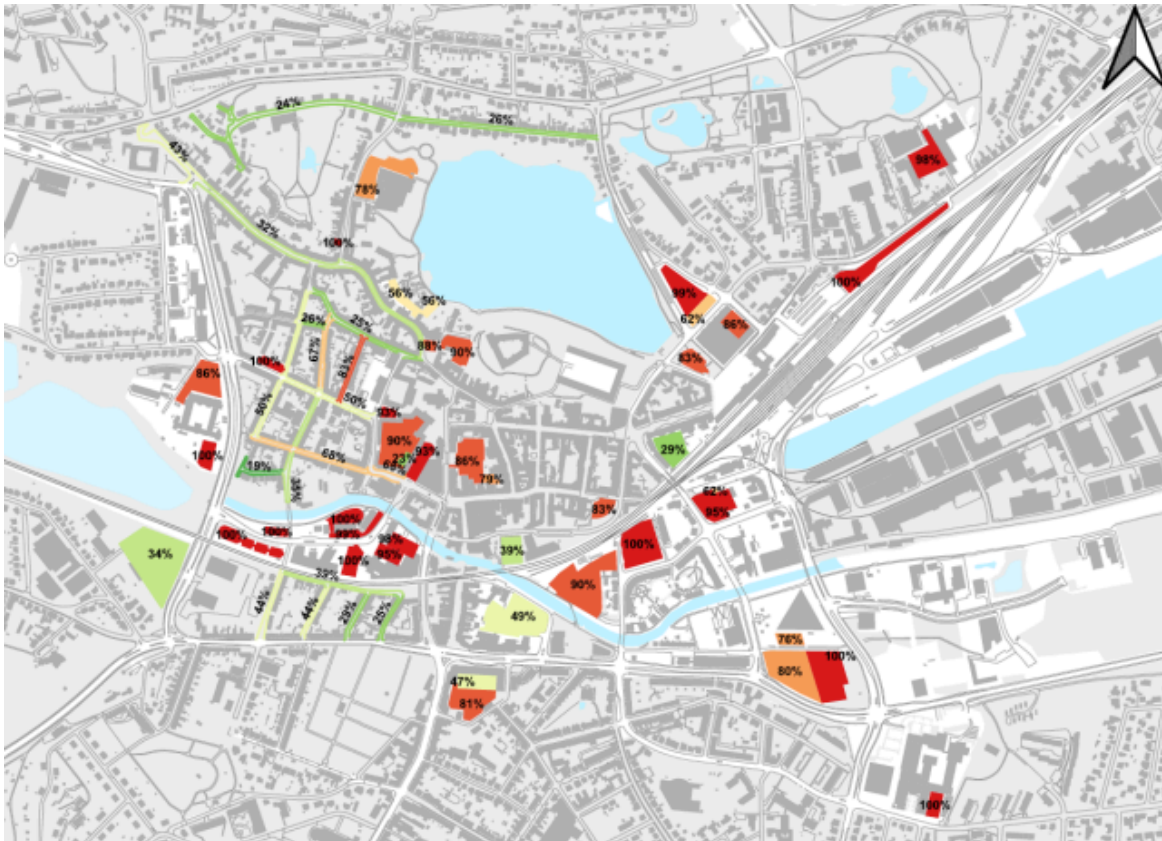
Byfortætning i Kolding bymidte og dens konsekvenser for parkeringsmulighederne

Med den nuværende og fremtidige fortætning af Kolding bymidte samt stigende bilejerskab, forventes presset på parkeringsarealerne kun at stige yderligere over de kommende år. Byudviklingen i bymidten peger i retning af, at det vil ske på de store offentlige parkeringsarealer.

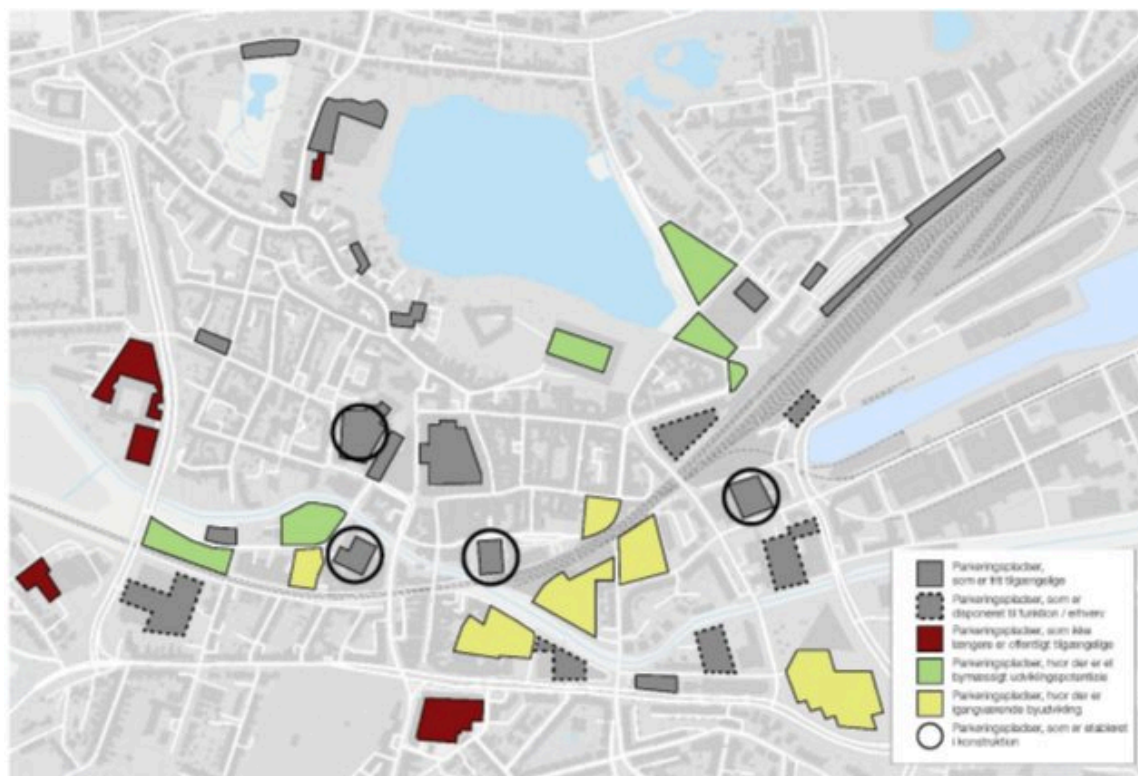
Den nuværende udvikling med nye boliger, uddannelser, butikker og erhverv skaber et behov for flere p-pladser. For nogle dele af midtbyen er situationen allerede så problematisk, at Kolding Kommune ikke længere kan løse parkeringsudfordringerne uden, at det kræver store anlægsinvesteringer i offentlige p-pladser eller -huse.

Konsekvenserne af udviklingen er, at Kolding i nogle områder vil opleve et voksende parkeringsunderskud, som i værste fald vil have en negativ påvirkning på byens udvikling.

Belægningsgraden på de offentligt tilgængelige parkeringspladser fremgår af nedenstående figur.



Situationen med manglende parkeringsmuligheder kræver derfor en stor bevågenhed omkring de vilkår og muligheder, der er for den fremtidige byfortætning. Som udviklingen ser ud nu, vil omdannelse og fortætning i bymidten langt hen ad vejen ske på arealer, der i dag anvendes til parkering, se nedenstående figur.



Offentligt tilgængelige parkeringsarealer i Kolding Bymidte 2018

Kilde: Eksisterende plangrundlag, Helhedsplan for Kolding By og konkrete udviklingsprojekter

I tilknytning hertil er det desuden nødvendigt at overveje, hvordan bymidtens parkeringskapacitet håndteres under realiseringen af de igangværende og kommende udviklingsprojekter.

For selvom, at der i planlægningen søges indarbejdet offentligt tilgængelige parkeringsarealer svarende til eksisterende, vil disse under anlægsfasen for udviklingsprojekterne være utilgængelige, hvorved der opstår et parkeringsunderskud i bymidten.

Med afsæt i igangværende planlægning, vil der med stor sandsynlighed ske et sammenfald i realiseringen af projekterne for UC SYD, Klostergården og Holmsminde/Riberdyb.

For parkeringskapaciteten i bymidten betyder det, at der samlet set vil opstå et parkeringsunderskud på offentlige parkeringspladser under anlægsfasen for disse projekter. Hertil kan opgaven med at finde erstatningspladser i acceptabel nærhed vise sig svær at løse, idet hovedparten af nærliggende arealer allerede er bebygget eller benyttes på anden vis. En opgørelse af de offentlige parkeringspladser for henholdsvis de gule og grønne arealer på kortet, fremgår af nedenstående tabel.

	Arealer med igangværende byudvikling (gule arealer på kortet)	Arealer med udviklingspotentiale (grønne arealer på kortet)
Offentlige gratis p-pladser	622	200
Offentlige betalings p-pladser	217	180
Samlet	839	380

Forvaltningen ser det som hensigtsmæssigt, at man begynder at tænke i nye løsninger for parkering – herunder færre og større anlæg, der ligger lettilgængeligt fra det overordnede vejnet, eventuelt i form af parkeringshuse. Herved vil den nødvendige parkeringskapacitet i bymidten blive sikret, og visionen om et bedre byliv blive understøttet, idet parkeringsarealerne omdannes og frigives til nye attraktive bymiljøer.

Med baggrund i den udvikling, som sker for fortætningen, har forvaltningen igangsat arbejdet med en parkeringsanalyse af centrum af Kolding. Analysen skal belyse den aktuelle parkeringssituation ud fra de data, som kommunen har, samt analysere den fremtidige parkeringssituation med udgangspunkt i de fortætningsplaner, som kommunen har kendskab til. Analysen udføres i flere etaper og resultatet af analysen forventes at ligge klar omkring årsskiftet 2018/19.

Forvaltningen anbefaler på den baggrund, at der igangsættes en analyse af de kapacitetsudfordringer, som byfortætningen medfører.

Bilag

Oplæg fra APCOA.pdf

Juridisk notat om mulighederne for at udleje offentlige parkeringsarealer.pdf

Juridisk notat om mulighederne for at anvende privat parkeringskontrol.pdf

udtalelser.pdf