



# Parkeringsregnskab 2023 - bilag



Mariagerfjord  
Kommune

# 1 PARKERINGSREGNSKAB 2023

Formålet med parkeringsregnskab 2023 er at redegøre for den aktuelle parkeringssituation i midtbyområderne i Hobro og Hadsund. Parkeringsregnskabet omfatter de eksisterende parkeringsanlæg i midtbyerne og behandler de eksisterende forhold som placering af p-anlæg, antal p-båse, type af parkering og gældende restriktioner.

Desuden omfatter parkeringsregnskabet en analyse af den aktuelle belægningsgrad samt brugernes oplevelse af parkeringsforholdene. Dette præsenteres gennem en beskrivelse og grafisk illustration heraf. Parkeringsregnskabet gør således status på parkeringssituationen og med kort vises hver af midtbyerne i Hobro og Hadsund med hensyn til:

- > eksisterende parkeringsforhold
- > en analyse af belægningsgraden
- > en vurdering af fremtidigt behov for parkering i og umiddelbart omkring midtbyerne

## 1.1 Registrering af parkeringsfaciliteter

Parkeringsregnskabet er udarbejdet på baggrund af en dataindsamling over den nuværende parkering i byerne Hobro og Hadsund samt interview med brugerne og omdelte spørgeskemaer til handelslivet. Mariagerfjord Kommune har rådført sig med handelsstandsforeningerne i Hobro og Hadsund for at afdække relevante perioder for dataindsamling med henblik på at undersøge og kortlægge den "normale" ugentlige spidsbelastning i byernes parkeringsanlæg.

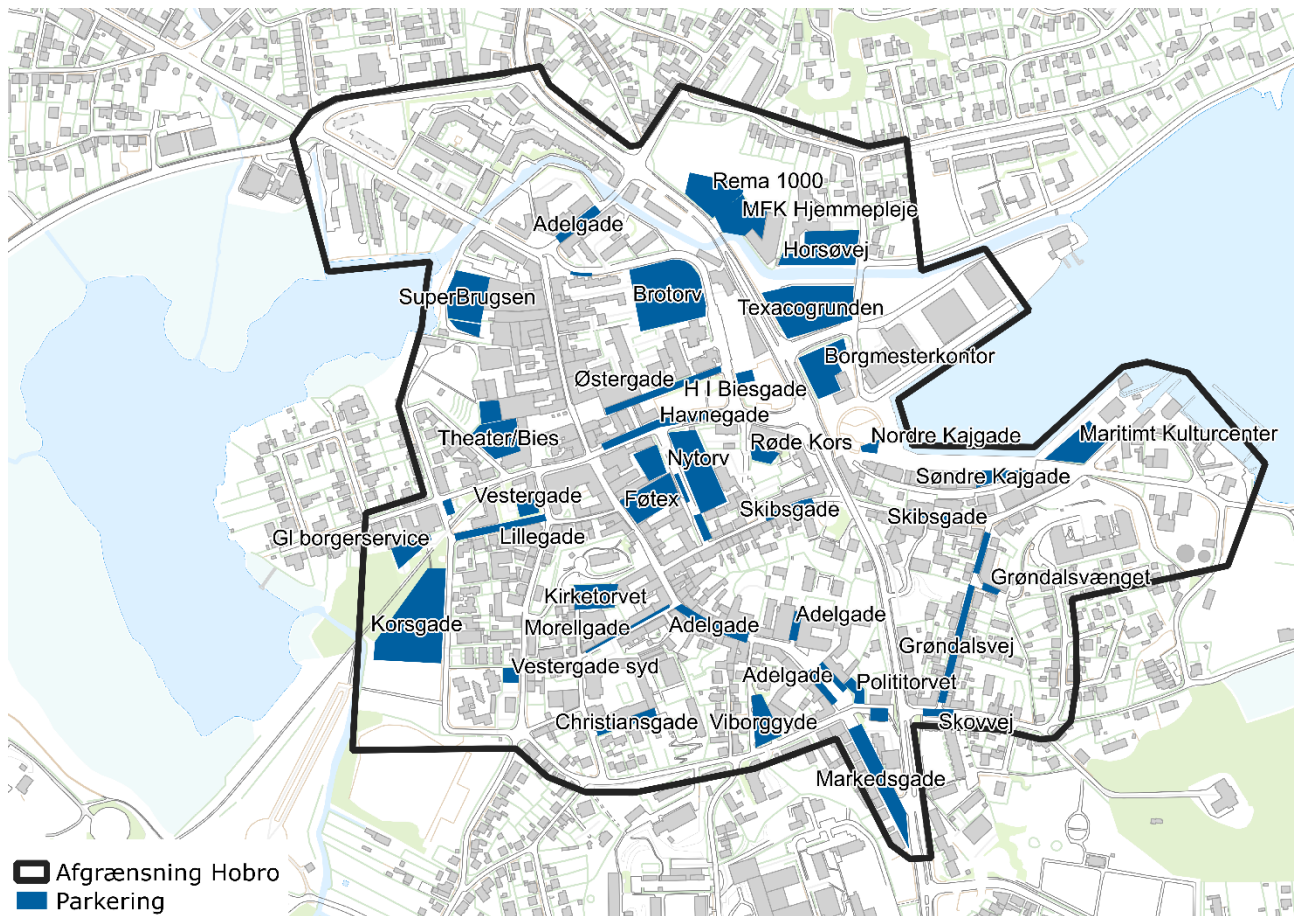
Dataindsamlingen er derfor lavet på et tidspunkt, hvor der opleves størst travlhed i bycentrene. Der er gennemført en belægningsregistrering af alle offentlige tilgængelige parkeringsanlæg. Registreringen har omfattet både offentlige og privat ejede anlæg med offentlig adgang. Registreringen er gennemført på en onsdag, en fredag og en lørdag i tidsrummet fra kl. 8 til kl. 18.

Der er en gang i timen foretaget en manuel optælling af det faktiske antal parkerede biler samt faktiske antal tilgængelige p-båse. Dataindsamlingen er gennemført hhv. den 18., 22. og 24 marts 2023.

## 2 EKSISTERENDE PARKERINGSFORHOLD

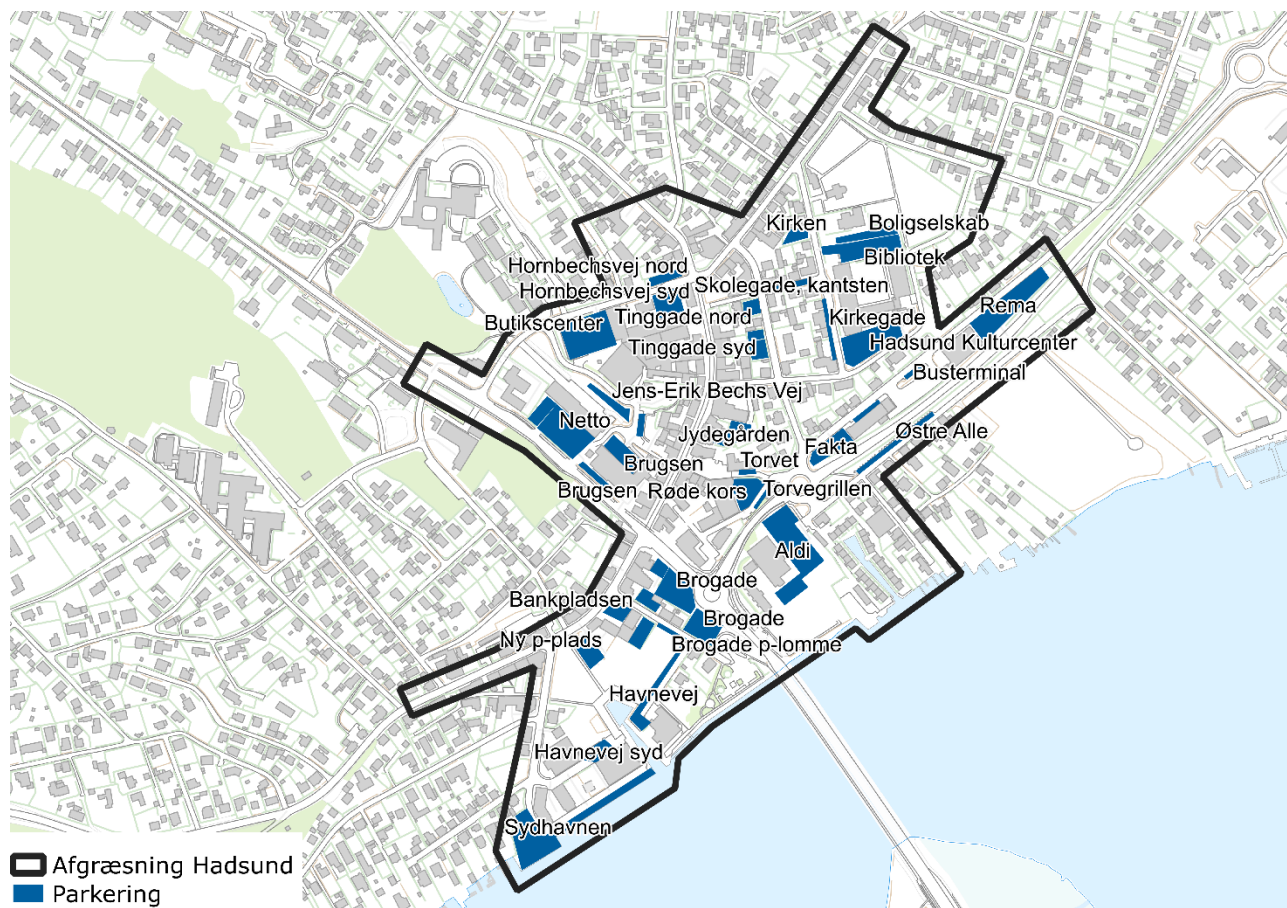
Mariagerfjord Kommunes tidligere parkeringsregnskab har defineret en afgrænsning af Hobro og Hadsund midtby. Inden for denne afgrænsning er der foretaget en indsamling af parkeringsdata.

På kortene, figur 1 og figur 2, ses afgrænsningen af Hobro og Hadsund midtby samt placeringen af parkeringspladser i Hobro og Hadsund midtby som indgår i datamaterialet.



Figur 1 Oversigt over midtbyafgrænsning og parkeringsanlæg på de enkelte områder, som indgår i datamaterialet i Hobro





Figur 2 Oversigt over midtbyafgrænsning og parkeringsanlæg på de områder, som indgår i datamaterialet for Hadsund

## 2.1 Eksisterende parkeringsfaciliteter

I tabel 1 er listet de eksisterende parkeringsforhold i Hobro og Hadsund inden for afgrænsningerne opdelt på henholdsvis kantstensparkering, mindre p-anlæg på under 15 p-båse, p-anlæg på 15-29 p-båse og større p-anlæg på over 30 p-båse.

|                                | Hobro        | Hadsund    |
|--------------------------------|--------------|------------|
| Kantstensparkeringsanlæg       | 8            | 5          |
| P-anlæg (<15 båse)             | 18           | 11         |
| P-anlæg (15-29 båse)           | 7            | 11         |
| P-anlæg (=> 30 båse)           | 14           | 12         |
| <b>Parkeringsanlæg - i alt</b> | <b>47</b>    | <b>39</b>  |
| Kantstensparkeringsbåse        | 90           | 25         |
| p-båse (p-anlæg <15 båse)      | 131          | 99         |
| p-båse (p-anlæg på 15-29 båse) | 134          | 223        |
| p-båse (p-anlæg =>30 båse)     | 1.056        | 627        |
| <b>Parkeringsbåse - i alt</b>  | <b>1.411</b> | <b>974</b> |

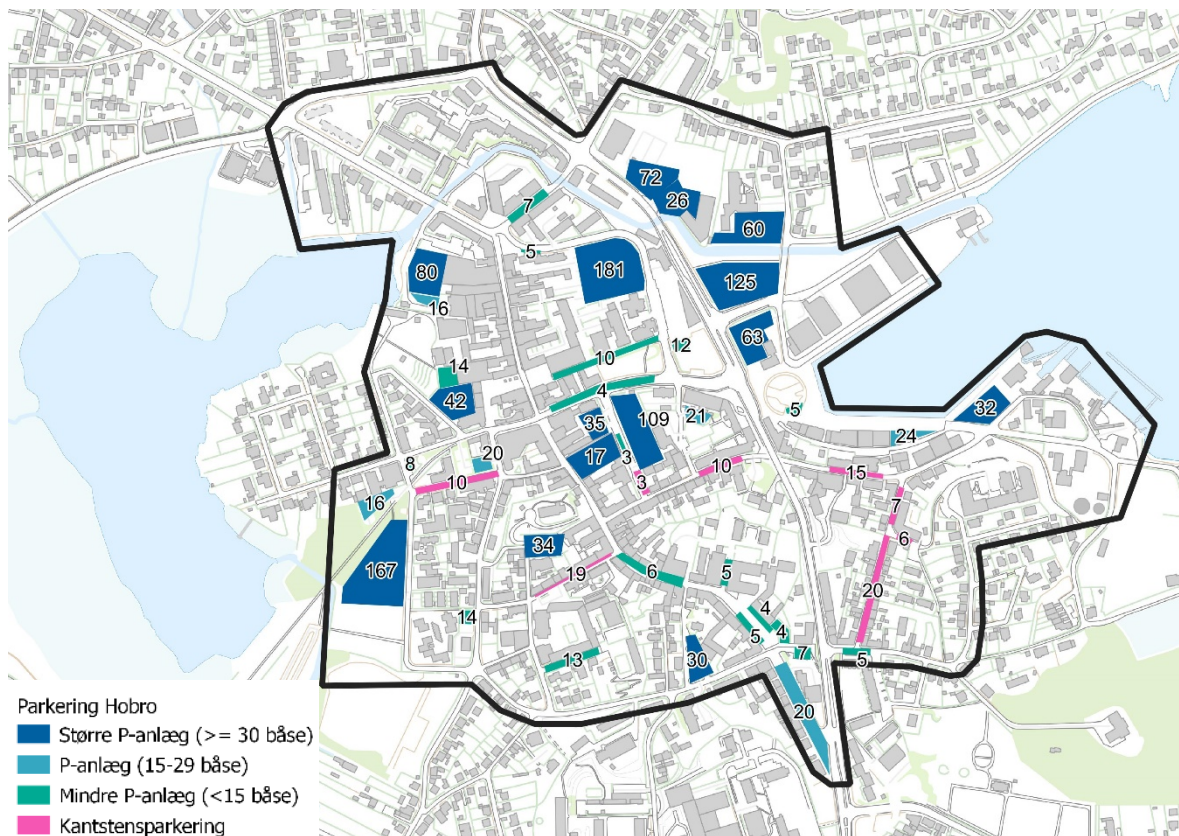
Tabel 1 Eksisterende parkeringsforhold i Hobro og Hadsund midtby



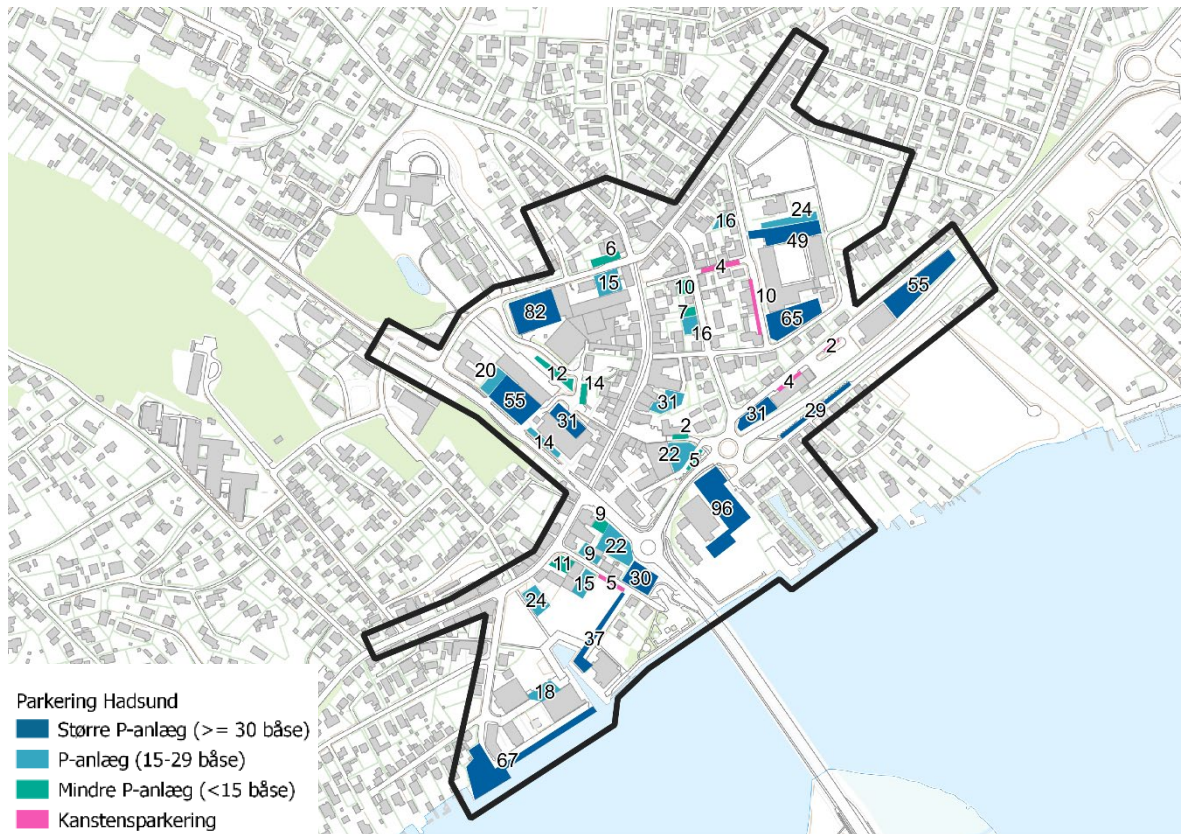
Kortene på figur 3 og figur 4 viser parkeringspladserne, fordelt på kantstensparkering, de mindre p-anlæg, p-anlæg og de større p-anlæg.

Der indgår 39 parkeringsanlæg i Hobro, hvoraf de 24 parkeringsanlæg har mindre end 30 parkeringsbåse. På 8 af lokaliteterne sker parkeringen ved kantstensparkering.

Der indgår 34 parkeringsanlæg i Hadsund, hvoraf de 22 parkeringsanlæg har mindre end 30 parkeringsbåse. På 5 af lokaliteterne sker parkeringen ved kantstensparkering.



Figur 3 Inndeling af parkeringspladser i Hobro i grupper, henholdsvis som kantstensparkering, mindre p-anlæg, p-anlæg og større p-anlæg med angivelse af det faktiske antal p-båse på hver p-plads



Figur 4 Inddeling af parkeringspladser i Hadsund i grupper, henholdsvis som kanstensparkering, mindre p-anlæg, p-anlæg og større p-anlæg med angivelse af det faktiske antal p-båse på hver p-plads

## 2.2 Specialparkering

På kortene, figur 5 og figur 6, er tilstedeværelsen af specialparkering angivet. Specialparkering dækker over offentlig tilgængelig parkering, hvor brugsretten er forbeholdt bestemte brugere. Det er f.eks.:

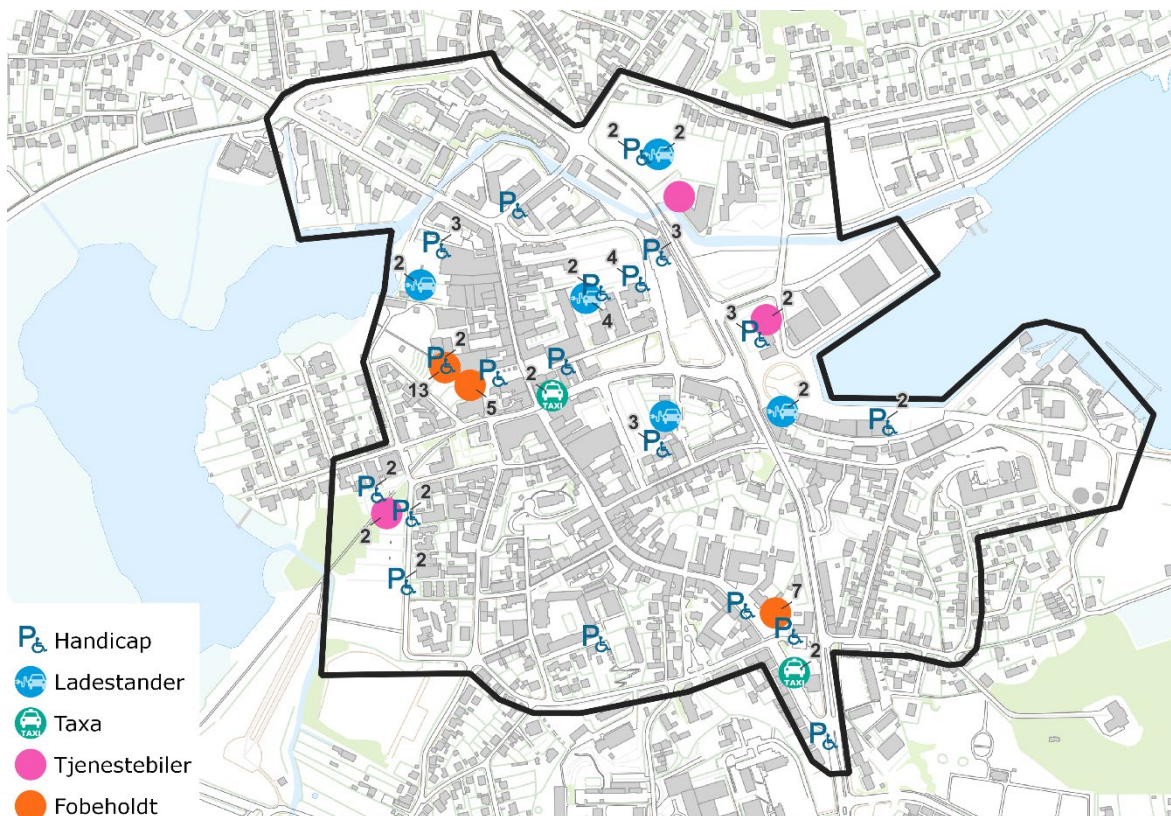
- > handicapparkering
- > parkeringspladser tilknyttet ladestandere
- > taxiholdepladser
- > forbeholdt kommunens tjenestebiler
- > forbeholdt p-pladser

Antallet af handicapparkering på de enkelte parkeringsanlæg er vist som symbol samt angivelse af antal (hvis flere handicapbåse). Mariagerfjord Kommunes data viser, at der i Hobro haves et samlet udbud af 37 handicap p-båse og i Hadsund et samlet udbud af 30 handicap p-båse.

I Hobro er der desuden udlagt 2 p-båse til kommunens tjenestebiler ved kommunens administrationsbygninger i henholdsvis Korsgade og Nordre Kajgade og derudover en større p-plads til parkering til hjemmeplejens biler i Brogade. Udlægget af parkering til tjenestebiler vurderes stadig som formålstjenligt.

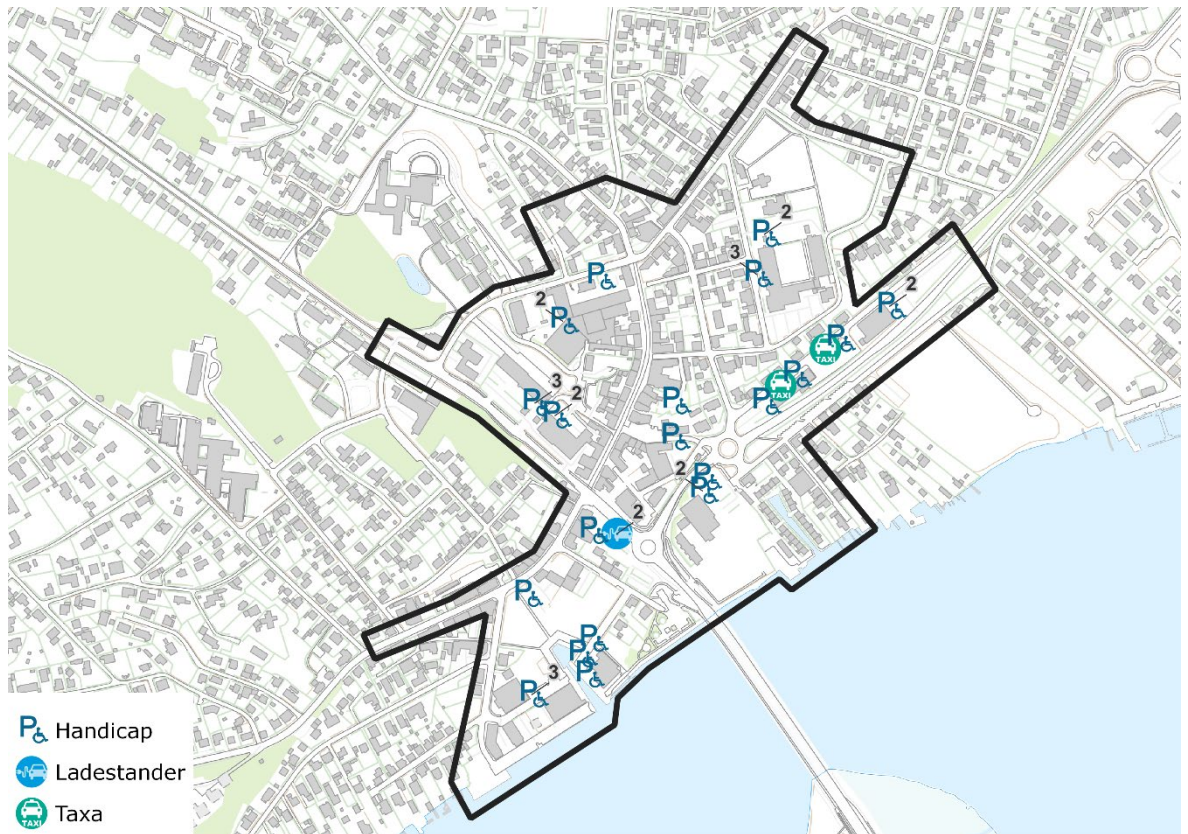


Der er også udlagt øvrigt forbeholdt parkering, der gælder Polititorvet og p-pladsen Theater/Biecenteret. På Polititorvet er udlagt 7 p-båse og på Theater/Biecenteret er der udlagt henholdsvis 13 pladser forbeholdt brugerne af Biecenteret og yderligere 5 p-båse med eksklusiv rettighed jf. en nummerplade. Udlægget til forbeholdt parkering på Polititorvet vurderes stadig som formålstjenligt. Dette parkeringsregnskab redegør i et senere afsnit for større ændringer på p-pladsen Theater/Biecenteret og i den forbindelse bør forbeholdt parkering til brugerne af Biecenteret ændres, så adgangen er for alle på grund af begrænset parkeringsudbud i dette område.



Figur 5 Oversigt over specialparkering med særlig brugsret i Hobro midtby. Tallene angiver antallet af handicapåse, ladeudtag, p-båse til tjenestebiler eller øvrige forbeholdt p-båse på hver lokalitet





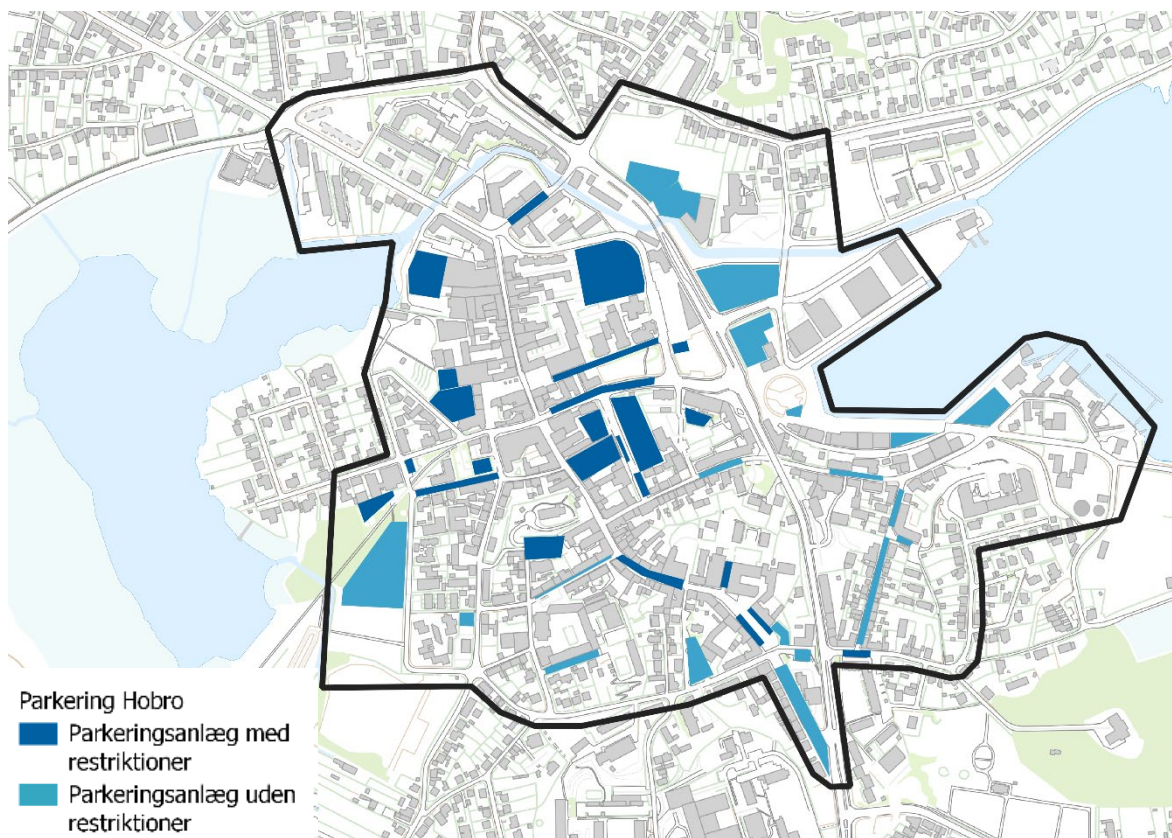
Figur 6 Oversigt over specialparkering med særlig brugsret i Hadsund midtby. Tallene angiver antallet af handicapåse eller ladeudtag på hver lokalitet

## 2.3 Parkering med tidsrestriktioner

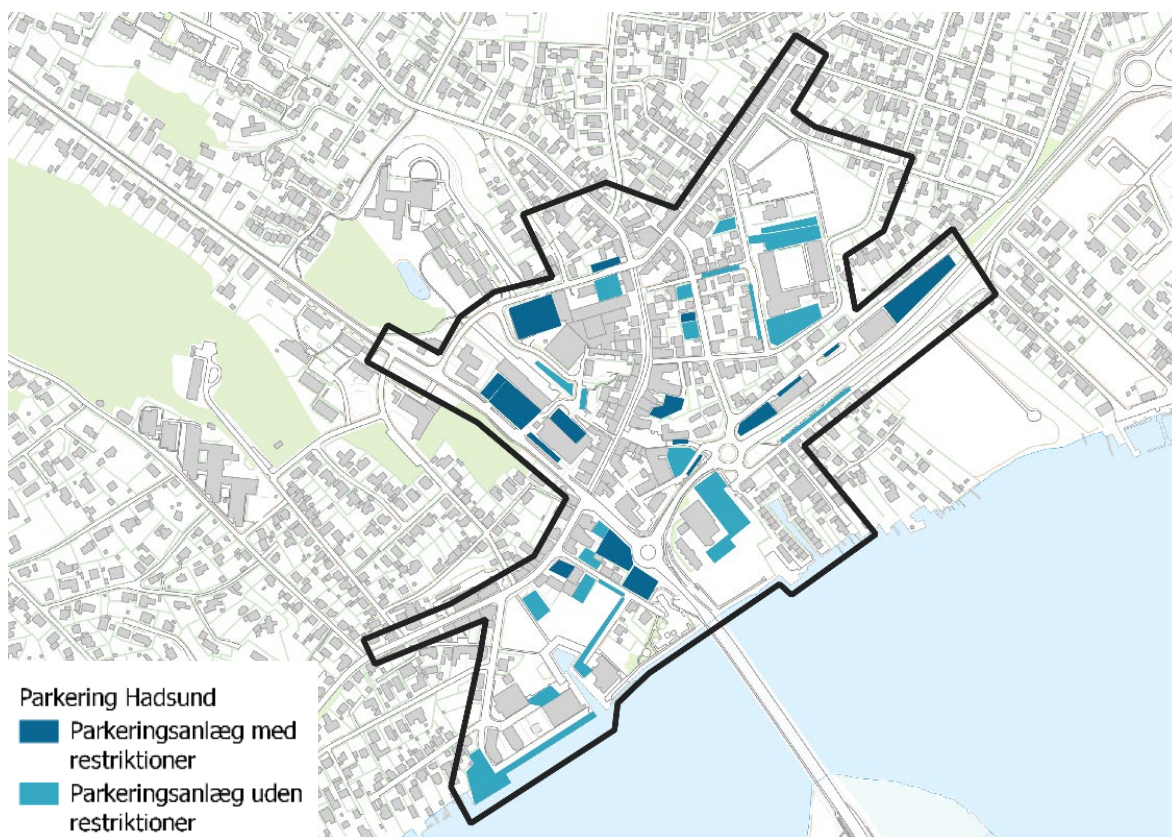
På kortene, figur 7 og figur 8, er parkeringsanlæg med tidsrestriktioner vist. I Hobro gælder en generel 2-timers tidsbegrænsning omkring den centrale del af midtbyen.

I Hobro er den hyppigste tidsrestriktion gældende i 8-18 på hverdage (8-14 på lørdage) med en 2 timers tidsbegrænsning. I Hadsund gælder der på udvalgte pladser en 2-timers tidsbegrænsning. I Hadsund er tidsrestriktionen som oftest gældende 7-18 i hverdage (7-13 på lørdage).





Figur 7 Oversigtskort over p-anlæg i Hobro med og uden tidsrestriktioner



Figur 8 Oversigtskort over p-anlæg i Hadsund med og uden tidsrestriktioner



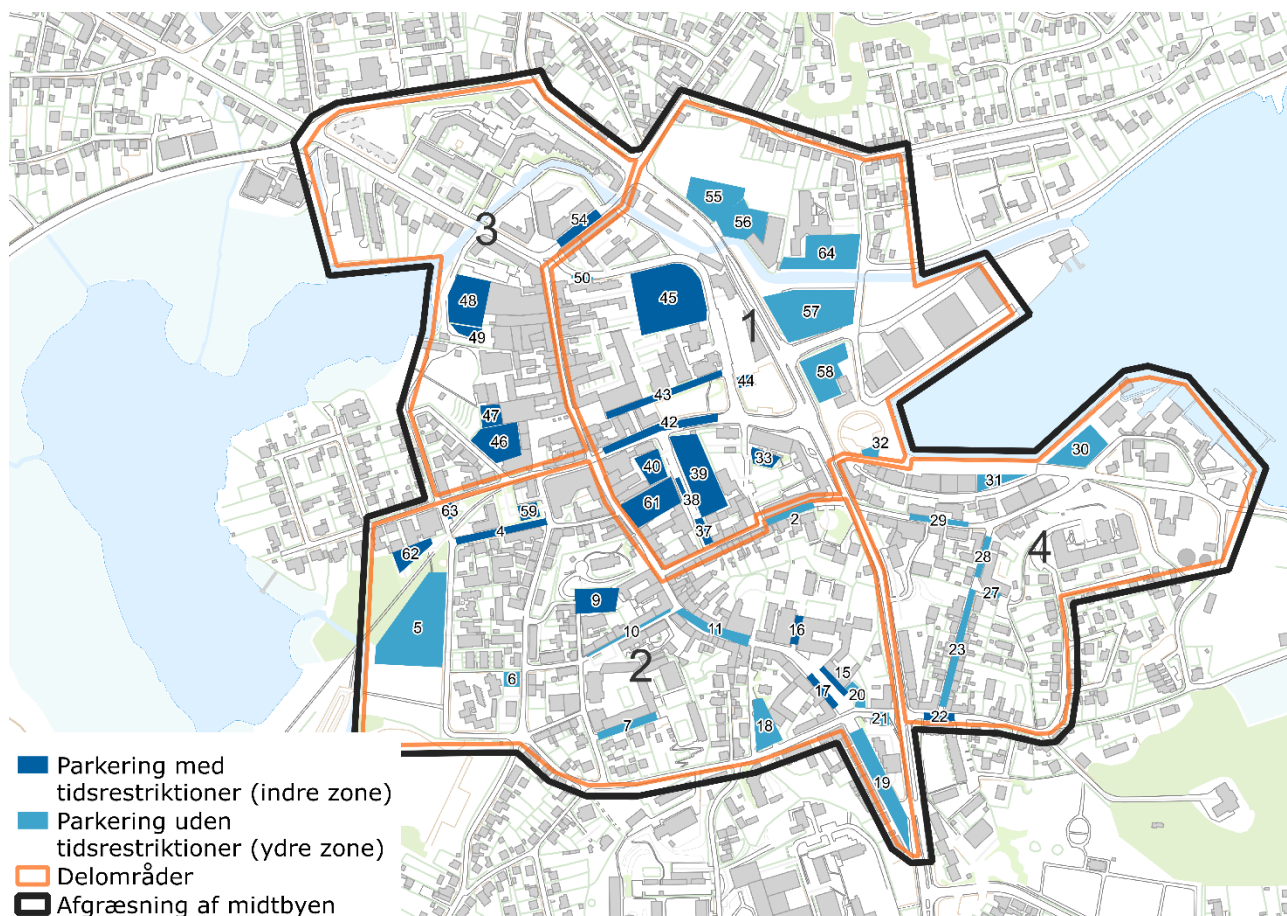
### 3 ANALYSE AF DELOMRÅDER

Som en del af belægningsanalysen laves der en analyse på 4 underopdelte områder i hver af byerne Hobro og Hadsund inden for midtbyafgrænsningen. Delområderne i Hobro og Hadsund er defineret og nummereret som angivet på kortene i figur 9 og figur 10.

Delområderne er generelt placeret omkring de overordnede indfaldsveje i begge byer, således at de parkeringsøgende trafikanter ved indgangen til midtbyen serviceret af et parkeringsanlæg i det delområde, som trafikanten ankommer til.

Delområderne i Hobro er placeret tæt op ad gågaden samt langs de 2 større indfaldsveje med den hensigt, at det er ad disse veje, at trafikanter til Hobro midtby ankommer og derfor herfra, at trafikanterne påbegynder deres p-søgning.

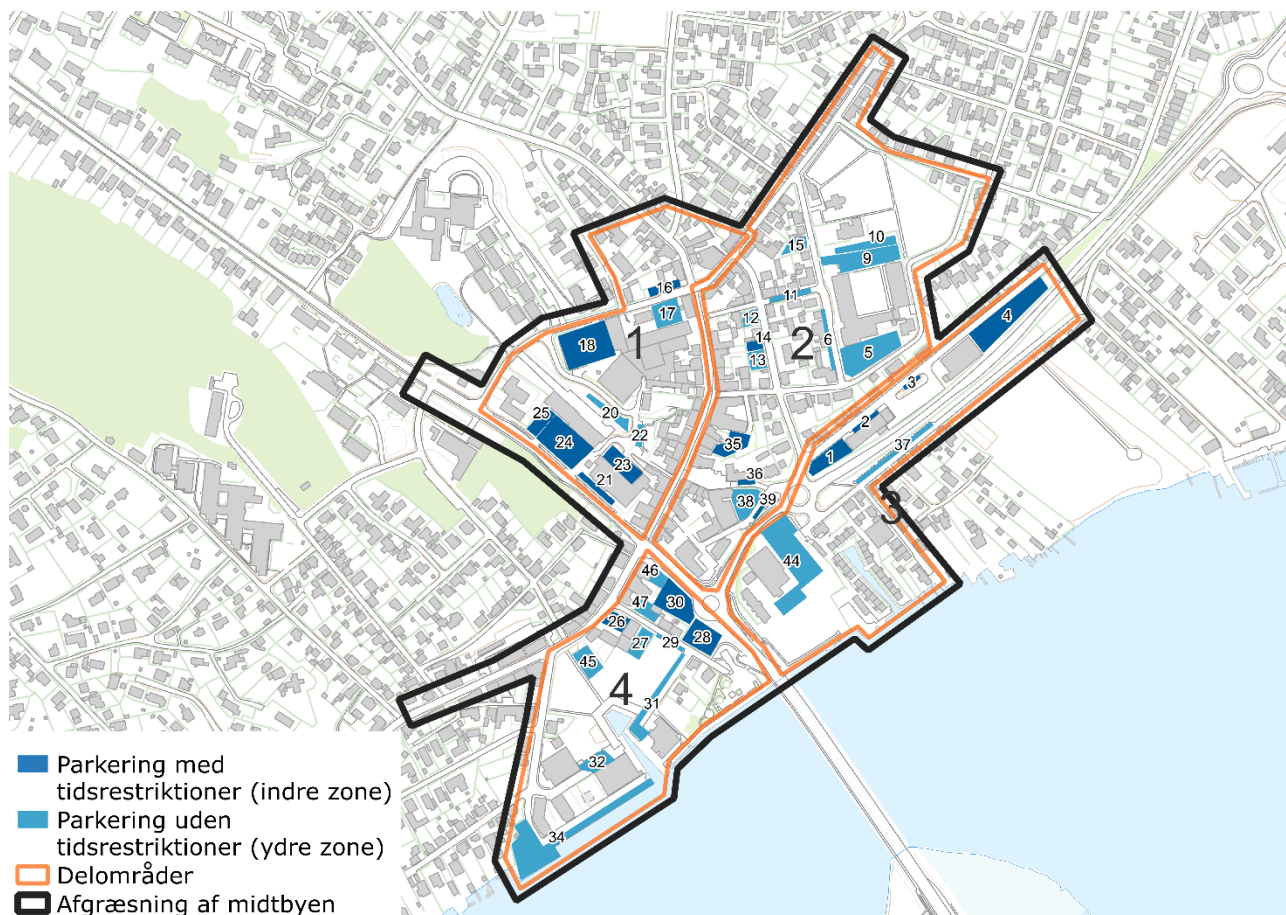
Delområderne i Hadsund er placeret langs de 4 større indfaldsveje med den hensigt, at det er ad disse veje, at parkeringsøgende trafikanter til Hadsund midtby ankommer og derfor herfra, at trafikanterne påbegynder deres p-søgning.



Figur 9

Underopdeling af midtbyafgrænsningen i Hobro. Tallene 1, 2, 3 og 4 er navngivning af de enkelte delområder og tallene på de enkelte p-pladser er et id-nummer





Figur 10 Underopdeling af midtbyafgrænsningen i Hadsund. Tallene 1, 2, 3 og 4 er navngivning af de enkelte delområder og tallene på de enkelte p-pladser er et id-nummer

### 3.1 Formål med delområder og zoner

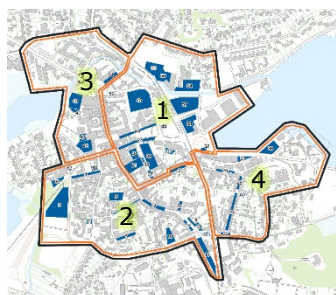
Formålet med inddelingen af Hobro og Hadsund i delområder er først og fremmest tiltænkt som et planlægningsværktøj, der beskriver parkeringssituationen i midtbyerne ud fra en **målsætning om, at have en maksimal belægningsgrad på 85 % inden for delområdet**. Delområderne har ingen praktisk betydning eller funktion for bilisterne som udgangspunkt.

Delområderne er principielt underopdelt i to zonetyper, en zone med parkering med tidsrestriktioner og en zone med parkering uden tidsrestriktioner, der kaldes indre og i en ydre zone.

Formålet med parkering i den ydre zone er aflastning for den indre zone. Den ydre zones parkering er brugbar til langtidsparkering, f.eks. pendlere. 85 % målsætningen gælder på tværs af disse to zonetyper inden for et delområde, hvorfor indre og ydre zone nærmere bruges til at undersøge om der balance i udbuddet af parkering med og uden tidsrestriktioner.

## 3.2 Delområdernes zoner i Hobro

I forbindelse med belægningsregistreringen i Hobro midtby er der registreret parkering på offentligt tilgængelige p-pladser. P-pladserne er listet op i tabel 2, opdelt i de 4 delområder i henhold til kortet på figur 9. I tabellen er p-pladserne også fordelt efter beliggenhed i henholdsvis den indre og ydre zone.



| Delområde                    | 1   |       | 2   |       | 3   |       | 4   |       |
|------------------------------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|
|                              | Nr. | Antal | Nr. | Antal | Nr. | Antal | Nr. | Antal |
| "Indre" p-plads              | 33  | 21    | 4   | 10    | 46  | 42    | 22  | 5     |
|                              | 37  | 3     | 9   | 34    | 47  | 14    |     |       |
|                              | 38  | 3     | 15  | 4     | 48  | 80    |     |       |
|                              | 39  | 109   | 16  | 5     | 49  | 16    |     |       |
|                              | 40  | 35    | 17  | 5     | 54  | 7     |     |       |
|                              | 42  | 4     | 59  | 20    |     |       |     |       |
|                              | 43  | 10    | 62  | 16    |     |       |     |       |
|                              | 44  | 12    | 63  | 8     |     |       |     |       |
|                              | 45  | 181   |     |       |     |       |     |       |
|                              | 50  | 5     |     |       |     |       |     |       |
| I alt                        | 10  | 383   | 8   | 102   | 5   | 159   | 1   | 5     |
| "Ydre" p-plads               | 32  | 5     | 2   | 10    |     |       | 23  | 20    |
|                              | 55  | 72    | 5   | 167   |     |       | 27  | 6     |
|                              | 56  | 26    | 6   | 14    |     |       | 28  | 7     |
|                              | 57  | 125   | 7   | 13    |     |       | 29  | 15    |
|                              | 58  | 63    | 10  | 19    |     |       | 30  | 32    |
|                              | 61  | 17    | 11  | 6     |     |       | 31  | 24    |
|                              | 64  | 60    | 18  | 30    |     |       |     |       |
|                              |     |       | 19  | 20    |     |       |     |       |
|                              |     |       | 20  | 4     |     |       |     |       |
|                              |     |       | 21  | 7     |     |       |     |       |
| I alt                        | 7   | 368   | 10  | 290   | 0   | 0     | 6   | 104   |
| Samlet indre og ydre p-plads | 17  | 751   | 15  | 392   | 5   | 159   | 7   | 109   |

Tabel 2 P-pladser i Hobro og placering i delområde 1 til 4 opdelt i indre og ydre zone. Se evt. oversigtskort i figur 9

## 3.3 Delområdernes zoner i Hadsund

I forbindelse med belægningsregistreringen i Hadsund midtby er der registreret parkering på offentligt tilgængelige p-pladser. P-pladserne er listet op i tabel 3, opdelt i de 4 delområder for Hadsund i henhold til kortet på figur 10. I tabellen er p-pladserne også fordelt efter beliggenhed i henholdsvis den indre og ydre zone



| Delområde                           | 1        |            | 2         |            | 3        |            | 4         |            |
|-------------------------------------|----------|------------|-----------|------------|----------|------------|-----------|------------|
|                                     | Nr.      | Antal      | Nr.       | Antal      | Nr.      | Antal      | Nr.       | Antal      |
| "Indre" p-plads                     | 16       | 6          | 14        | 7          | 1        | 31         | 26        | 11         |
|                                     | 18       | 82         | 35        | 31         | 2        | 4          | 28        | 30         |
|                                     | 21       | 14         | 36        | 2          | 3        | 2          | 30        | 22         |
|                                     | 23       | 31         | 39        | 5          | 4        | 55         |           |            |
|                                     | 24       | 55         |           |            |          |            |           |            |
|                                     | 25       | 20         |           |            |          |            |           |            |
| <b>I alt</b>                        | <b>6</b> | <b>208</b> | <b>4</b>  | <b>45</b>  | <b>4</b> | <b>92</b>  | <b>3</b>  | <b>63</b>  |
| "Ydre" p-plads                      | 17       | 15         | 10        | 24         | 37       | 29         | 27        | 15         |
|                                     | 20       | 12         | 11        | 4          | 44       | 96         | 29        | 5          |
|                                     | 22       | 14         | 12        | 10         |          |            | 31        | 37         |
|                                     |          |            | 13        | 16         |          |            | 32        | 18         |
|                                     |          |            | 15        | 16         |          |            | 34        | 67         |
|                                     |          |            | 38        | 22         |          |            | 45        | 24         |
|                                     |          |            | 5         | 65         |          |            | 46        | 9          |
|                                     |          |            | 6         | 10         |          |            | 47        | 9          |
|                                     |          |            | 9         | 49         |          |            |           |            |
| <b>I alt</b>                        | <b>3</b> | <b>41</b>  | <b>9</b>  | <b>216</b> | <b>2</b> | <b>125</b> | <b>8</b>  | <b>184</b> |
| <b>Samlet indre og ydre p-plads</b> | <b>9</b> | <b>249</b> | <b>13</b> | <b>261</b> | <b>6</b> | <b>217</b> | <b>11</b> | <b>247</b> |

Tabel 3 P-pladser i Hadsund og placering i delområde 1 til 4 opdelt i indre eller ydre zone. Se evt. oversigtskort i figur 10

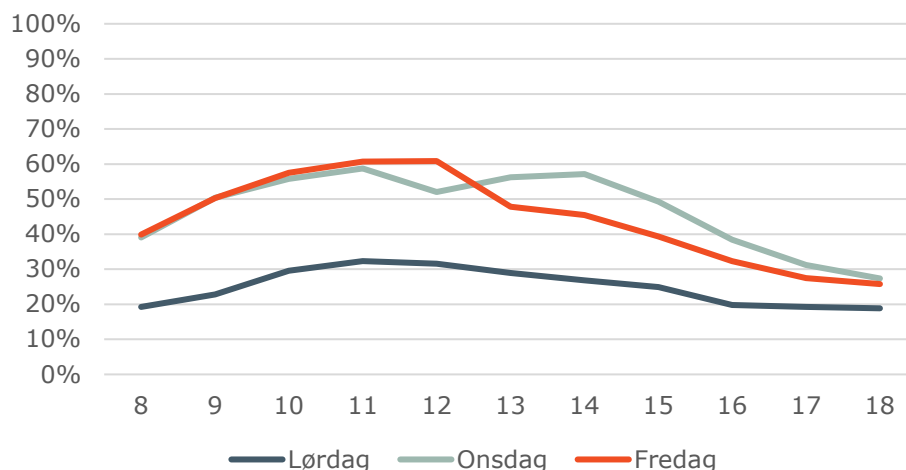


## 4 ANALYSE AF EKSISTERENDE PARKERING

Analysen af p-pladserne i Hobro og Hadsund midtby tager udgangspunkt i belægningsgraden på byernes p-pladser. I det følgende præsenteres belægningsgraderne fordelt på de respektive talte dage, fordelt hen over alle talte timer og på hver de enkelte del- og parkeringsområder. For parkeringsområder dog kun for de største p-pladser, da disse p-pladser er styrende for parkeringssituationen i henholdsvis Hobro og Hadsund.

### 4.1 Belægningsgrad Hobro

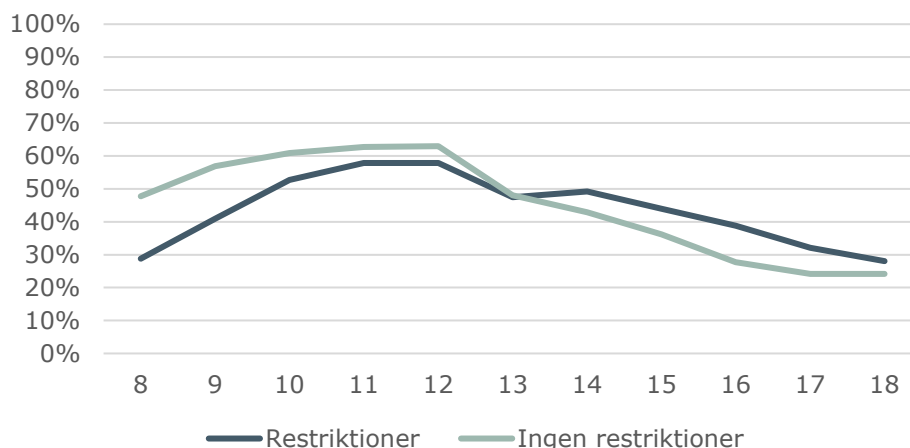
Den samlede belægningsgrad for parkeringspladserne i Hobro (inden for midtbyafgrænsningen) ses af figur 11. På de to hverdage (onsdag og fredag) stiger belægningsgraden i løbet af formiddagen og er igen faldende om eftermiddagen. Om lørdagen er belægningsgraden generelt lav – maksimalt på 32% på sit højeste. Den højeste belægningsgrad er registreret fredag kl. 12, hvor belægningsgraden er registreret til 61%. Der er derfor en relativ stor restkapacitet.



Figur 11 Samlet belægningsgrad over tre dage i Hobro

Ved en differentiering af p-pladserne med og uden tidsrestriktioner om fredagen d. 24. marts 2023 ses det af figur 12, at belægningsgraden om formiddagen er lidt højere på parkeringspladserne *uden* tidsrestriktioner, end på parkeringspladserne *med* tidsrestriktioner. Modsat er det, om eftermiddagen, hvor belægningsgraden er lidt højere på parkeringspladserne *med* restriktioner, end på parkeringspladserne *uden* restriktioner.

Figur 12 viser også, at fordelingen mellem p-pladser med og uden tidsrestriktioner er på et hensigtsmæssigt balanceret niveau.



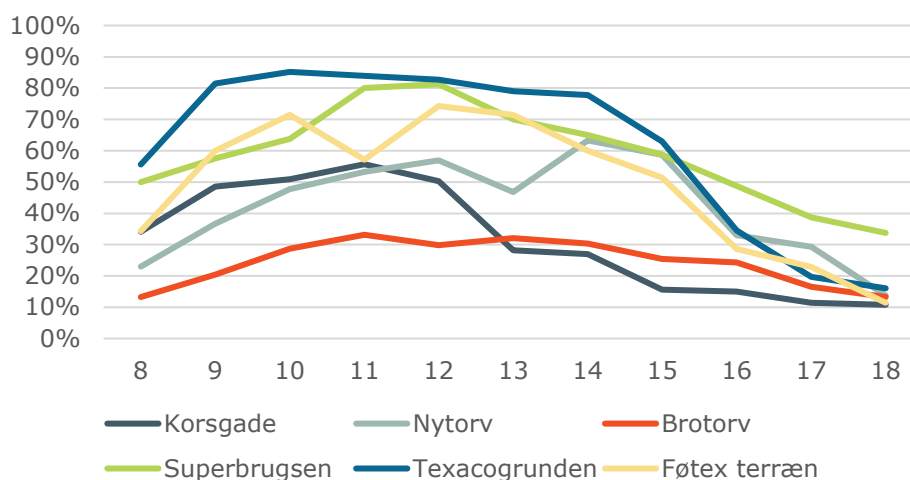
Figur 12 Belægningsgrad på parkeringspladserne med og uden tidsrestriktioner i Hobro om fredagen

Belægningsgraden på Hobro største parkeringspladser ses af figur 13. De mest belastede parkeringspladser er Texacogrunden og Superbrugsen.

På parkeringspladsen ved Texacogrunden er belægningsgraden mellem 80 – 85 % i perioden fra kl. 09.00 til kl. 14.00. På p-pladsen ved Superbrugsen er belægningsgraden omkring 80% i perioden mellem kl. 11.00 og kl. 13.00. På begge p-pladser gælder det, at belægningsgraden er stigende om formiddagen og faldende igen hen over eftermiddagen.

På de øvrige parkeringspladser, Nytorv, Korsgade og Brotorv gælder det, at parkeringen er højest om formiddagen og falder i løbet af eftermiddagen. På parkeringspladsen Brotorv er belægningsgraden aldrig højere end 35 %. Der er derfor en meget lav udnyttelse af denne p-plads.

### Hobro, største pladser



Figur 13 Belægningsgraden på de største p-pladser i Hobro. (Føtex i terræn er medtaget, da belægningsdynamikken hænger sammen med Nytorv)

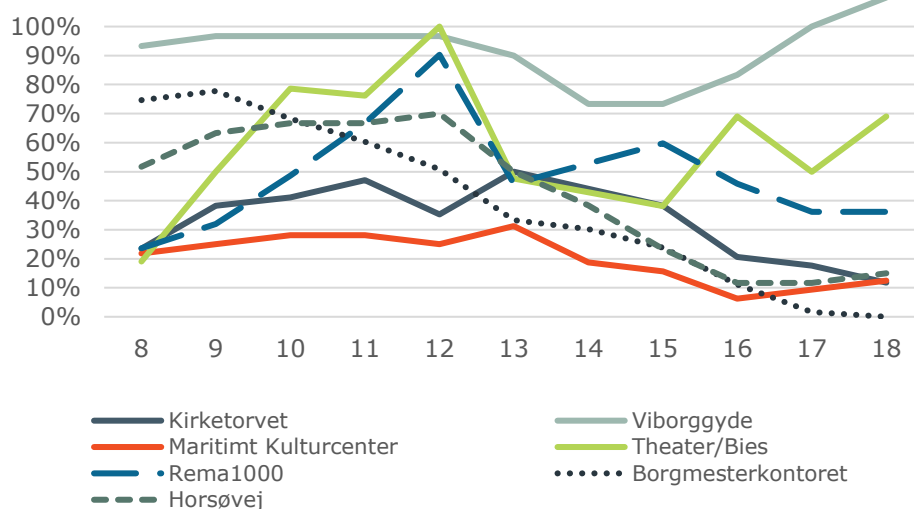
Belægningsgraden på de øvrige store parkeringspladser i Hobro ses af figur 14. På p-pladsen ved Viborggyde er belægningsgraden 90% eller højere hen over hele registreringsperioden med undtagelse af nogle timer om eftermiddagen. Om aftenen er der registreret en overbelægning.

På parkeringspladserne ved Rema1000 og Theater/Biecenteret stiger belægningsgraden til over 90 % frem mod kl. 12.00 og falder igen mod eftermiddagen.

Der er derfor en risiko for, at parkanterne kører forgæves efter parkering til p-pladser i Viborggyde, Rema1000 og ved Theater/Biecenteret, hvilket vil aflede parkeringsøgende trafik til/fra de pågældende p-pladser i de mest belastede perioder.

For parkeringspladserne Borgmesterkontoret, Maritimt Kulturcenter, Kirketorvet og Horsøvej gælder det, at belægningsgraden er højest om formiddagen og fallende i løbet af eftermiddagen. På p-pladsen Horsøvej er belægningsgraden aldrig højere end 50% og på Maritimt Kulturcenter belægningsgrad aldrig over 30%. Der er derfor en meget lav udnyttelse af denne p-plads.

### Hobro, store pladser



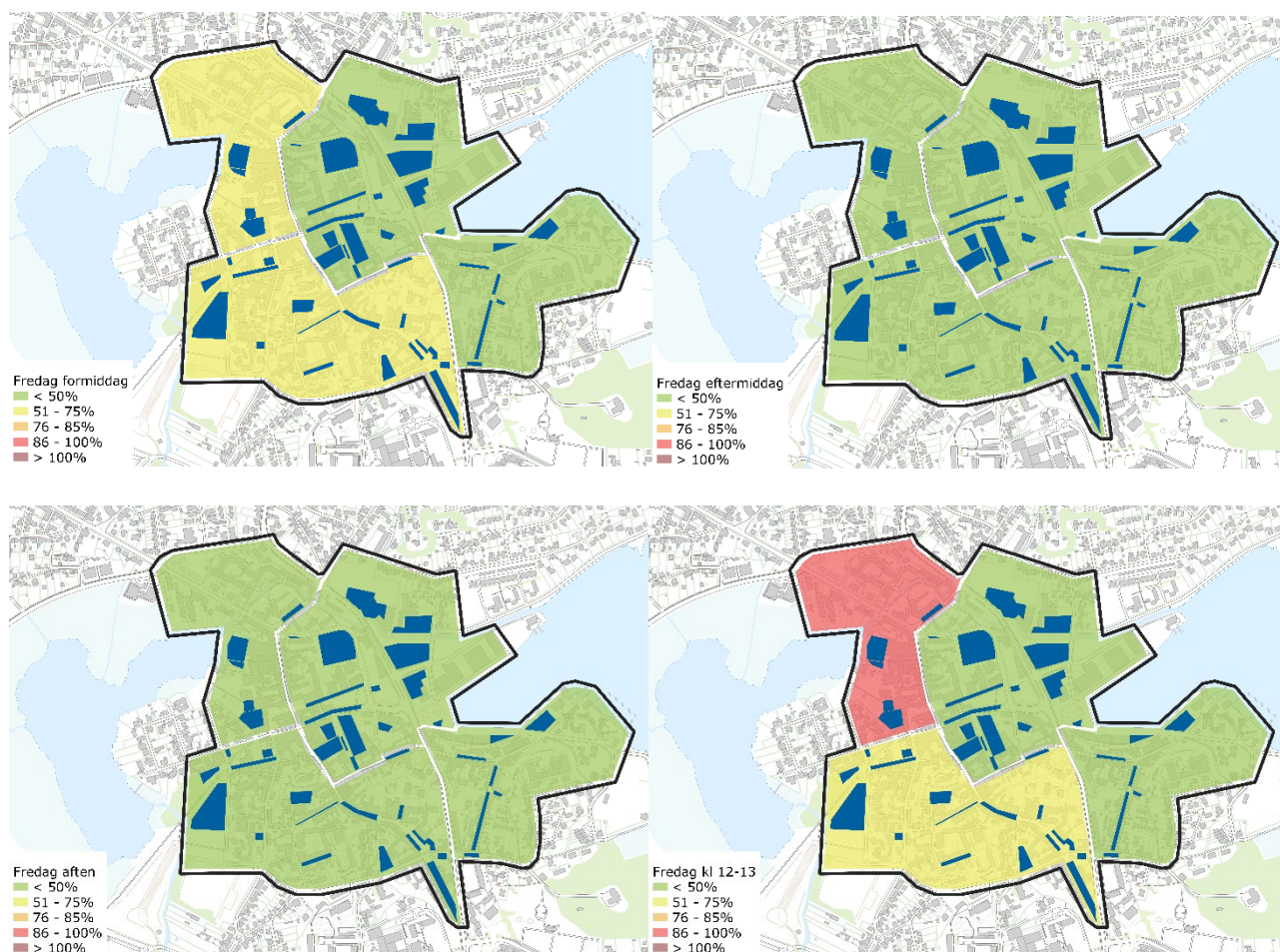
Figur 14 Belægningsgraden på de resterende store parkeringspladser i Hobro (parkeringspladser > 30 p-båse)

I de fire delområder, er belægningsgraden i hvert enkelt delområde gjort op om formiddagen, eftermiddagen, aftenen samt i spidstimen, se figur 15. Inden for det enkelte delområde må belægningsgraden ikke overstige 85%, for netop at kunne absorbere parkeringssøgende trafik til/fra de mest belastede p-pladser, da det alternativt kan medføre u hensigtsmæssig parkeringssøgende trafik på tværs af delområderne.

For delområde 1, 2 og 4 er belægningsgraden under 75% i alle tidsrum. Det gælder også i delområde 3 med undtagelse af spidstimen, hvor belægningsgraden er over 85%.



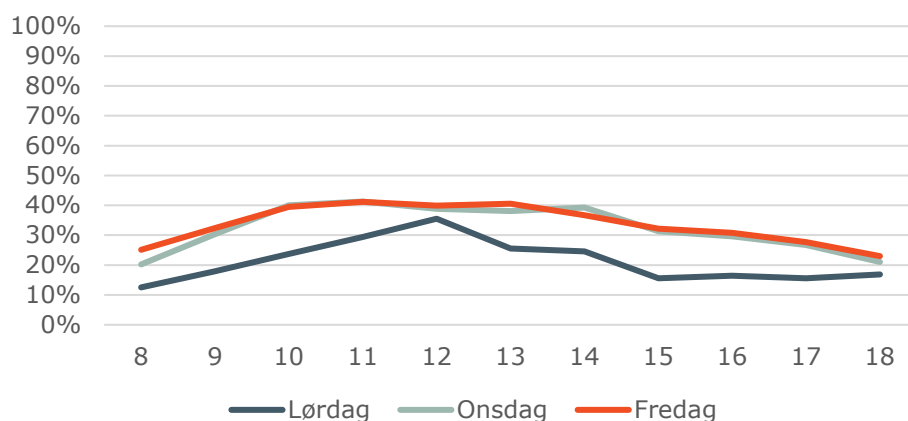
I spidstimen, fredag mellem kl. 12-13, er belægningsgraden i delområde 3 registreret til 88 %. Det forhold medfører en risiko for u hensigtsmæssig parkerings-søgende trafik på tværs af delområderne. Udfordringen er dog ikke større, end at der ca. 100 m uden for delområde 3 kan findes ledig parkering på for eksempel Nytorv i delområde 1 eller i Korsgade i delområde 2. Risikoen for u hensigtsmæssig parkeringsøgende trafik, altså søgetrafik, som påvirker den overordnede trafikafvikling negativt, er derfor begrænset.



Figur 15 Belægningsgraden i de fire delområder fredag d. 24. marts 2023 om formiddagen (øverst tv.), eftermiddagen (øverst th.), aften (nederst tv.) og i spidstimen (nederst th.)

## 4.2 Belægningsgrad Hadsund

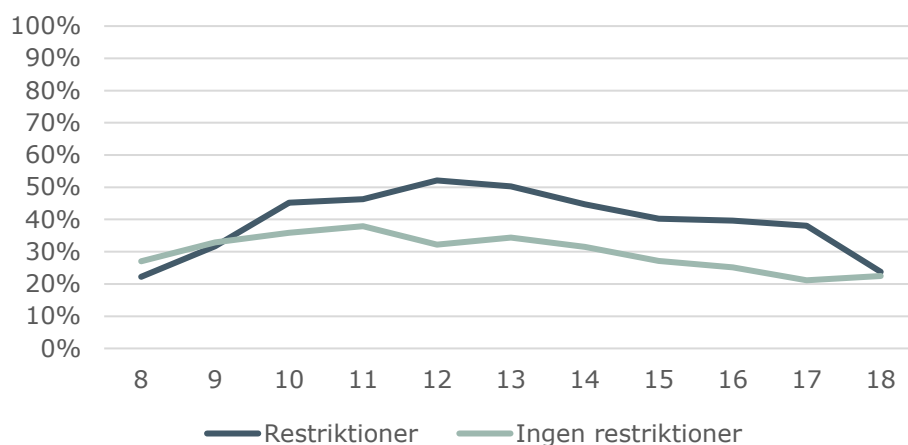
Den samlede belægningsgrad i Hadsund inden for midtbyafgrænsningen ses af figur 16. Belægningsgraden om onsdagen og om fredagen er forholdsvis ensartet. For begge dage er belægningsgraden omkring 40% i perioden fra kl. 10.00 til kl. 14.00. Om lørdagen er belægningsgraden lavere, end på de to hverdage. Belægningsgraden om lørdagen er højest kl. 12.00, hvor den er 36%. Den højeste registrerede belægningsgrad er 41% i tidsrummet kl. 11.00 til kl. 13.00 på hverdage.



Figur 16 Samlet belægningsgrad over tre dage i Hadsund

Ved differentiering af parkeringspladser med og uden tidsrestriktioner ses det af figur 17, at belægningsgraden igennem det meste af dagen er højere på parkeringspladserne med tidsrestriktioner, end dem uden.

På parkeringspladserne med tidsrestriktioner er den højeste belægningsgrad 52% kl. 12.00, mens den højeste belægningsgrad for p-pladserne uden tidsrestriktioner er 38% kl. 11.00. Fordelingen mellem p-pladser med og uden tidsrestriktioner er nogenlunde lige fordelt, der er dog en tendens til større udnyttelse af p-pladserne med tidsrestriktioner, som taler for at holde fast i den eksisterende situation.



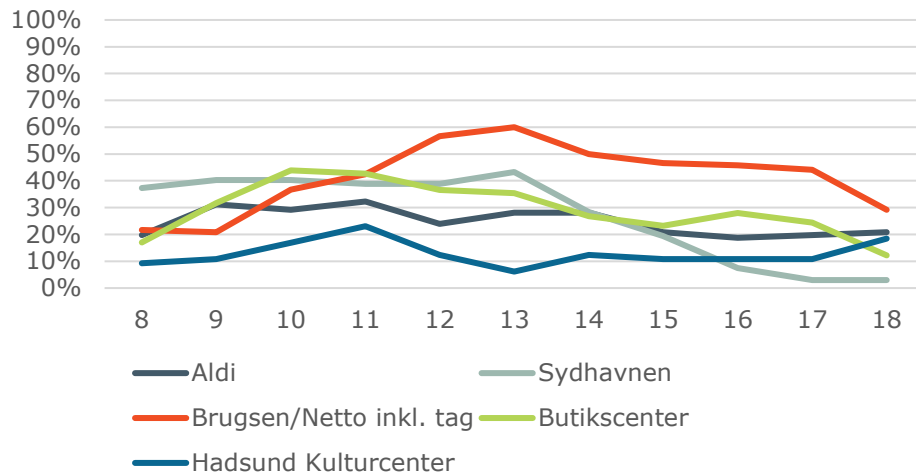
Figur 17 Belægningsgrad på parkeringspladserne med og uden tidsrestriktioner i Hadsund om fredagen

Belægningsgraden på de største p-pladser ses af figur 18 (parkering omkring Netto og Brugsen er slået sammen). P-pladsen ved Brugsen/Netto er den mest belastede af de største p-pladser, men den maksimale belægningsgrad er dog kun 60 % kl. 13.00.

På parkeringspladserne ved Aldi, Sydhavnen, Butikscenter og Hadsund Kulturcenter er belægningsgraden forholdsvis jævn over dagen og holder sig under 50%. Udnyttelsen af parkeringen ved Hadsund Kulturcenter er meget lav. Om

lørdagen er der dog i nogle timer registreret en høj belægningsgrad på op til 75%. Dette vurderes at hænge sammen med et arrangement ved Hadsund Kulturcenter.

### Hadsund, største pladser

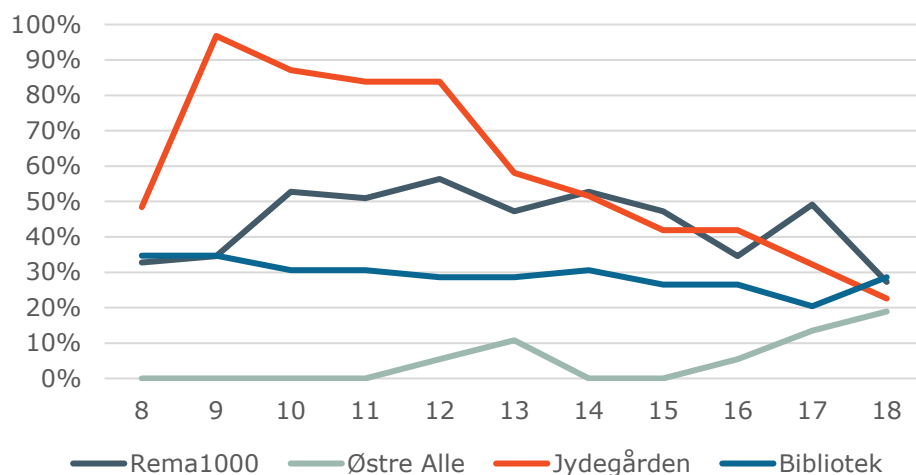


Figur 18 Belægningsgraden på de største parkeringspladser i Hadsund

Belægningsgraden for de øvrige store parkeringspladser ses af figur 19. For parkeringspladsen ved Jydegården er belægningsgraden meget høj - 85% eller over i perioden fra kl. 09.00 til kl. 13.00. Omkring kl. 09.00 med en belægningsgrad helt oppe på 97%. Dette vil aflede parkeringsøgende trafik til/fra p-pladsen i den pågældende periode.

For p-pladsen ved Rema1000 er belægningsgraden omkring 50% i dagtimerne, mens den er lavere om formiddagen og om aftenen. På parkeringspladserne ved Østre Alle og ved Biblioteket er belægningsgraden ikke over 50%.

### Hadsund, store pladser

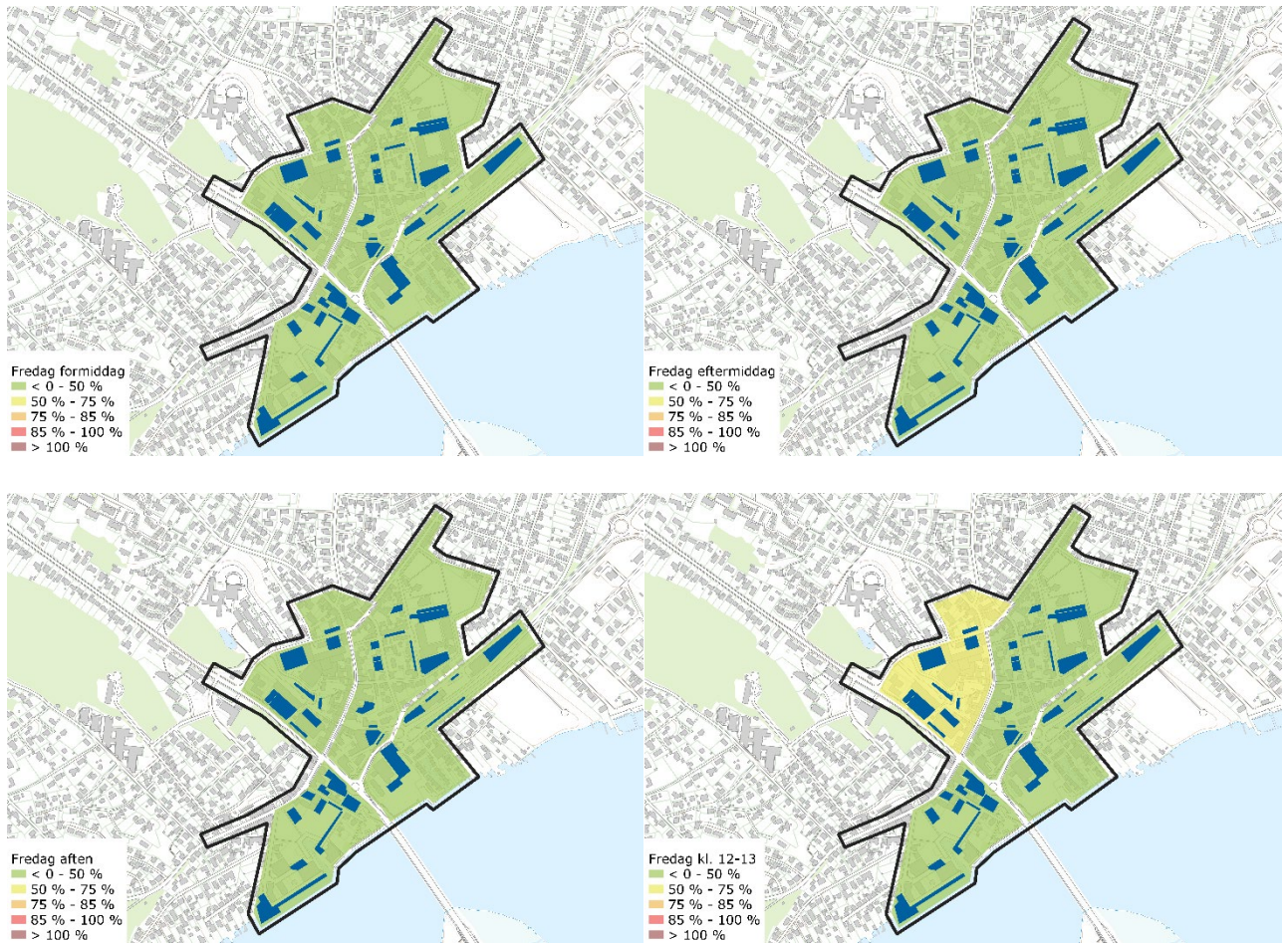


Figur 19 Belægningsgraden på de resterende store parkeringspladser i Hadsund (parkeringspladser > 30 p-båse)



Hadsund er også opdelt i fire delområder, hvor belægningsgraden i hvert enkelt delområde er gjort op om formiddagen, eftermiddagen, aftenen samt i spidstimen, se figur 20.

Om formiddagen, eftermiddagen og aftenen er belægningsgraden under 50% i alle delområder. I spidstimen er belægningsgraden ligeledes under 50% i alle delområder med undtagelse af delområde 1, hvor belægningsgraden er mellem 51% og 75%. Der er ingen risiko for parkeringsøgende trafik på tværs af delområderne.



Figur 20 Belægningsgraden i de fire delområder fredag 24. marts 2023 om formiddagen (øverst tv.), eftermiddagen (øverst th.), aften (nederst tv.) og i spidstimen (nederst th.)

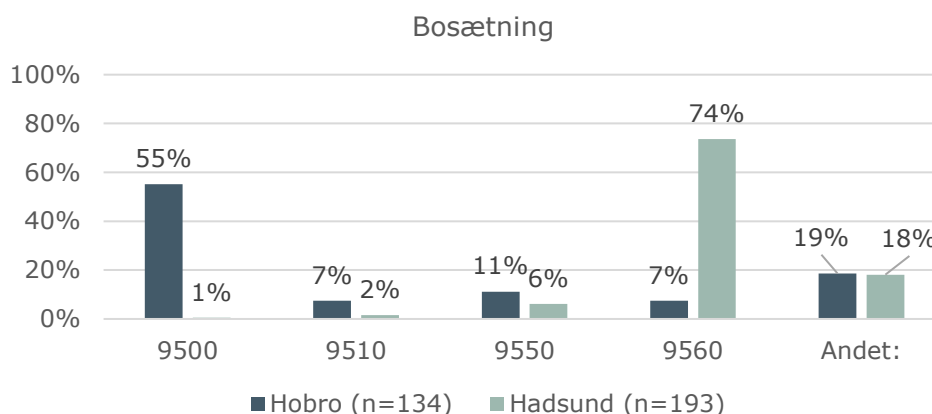
## 5 Oplevede parkeringsforhold

I forbindelse med belægningsregistreringen er der i hele registreringsperioden gennemført stopinterviews med brugerne af parkeringsfaciliteterne i Hobro og Hadsund. Efterfølgende er der omdelt et spørgeskema om emnet til handelsdrivende i midtbyerne, udtrykt ved hjælp af CVR-registrene.

Stopinterviewene afdækker brugernes generelle tilfredshed omkring parkeringsforholdene og afsøger, hvad kommunen eventuelt kan gøre for at forbedre parkeringsforholdene.

Stopinterviewene er gennemført blandt 134 personer i Hobro og 193 personer i Hadsund blandt personer, som netop har parkeret en bil. Stopinterviewene er gennemført på Nytorv og Brotorv i Hobro og ved p-pladserne ved Netto og Brugsen samt på Brogade i Hadsund.

Hovedparten af respondenterne har angivet bosættelse inden for kommunen, men knap 20 % af de adspurgte har bopæl uden for kommunen. Fordelingen blandt de adspurgte ses af figur 21.



Figur 21 Stopinterviewenes respondentes postnummer

På tilsvarende vis er de handelsdrivende spurgt ind til emnet på vegne af kunder, kollegaer og egne oplevelser via spørgeskemaer. Undersøgelsen blandt de handelsdrivende er gennemført i uge 17 og uge 18 2023. I den forbindelse har Mariagerfjord Kommune modtaget 32 svar i Hobro og 27 svar i Hadsund. Spørgeskemaet er omdelt blandt erhverv, der relaterer sig til service og handel i Hobro og Hadsund midtby.

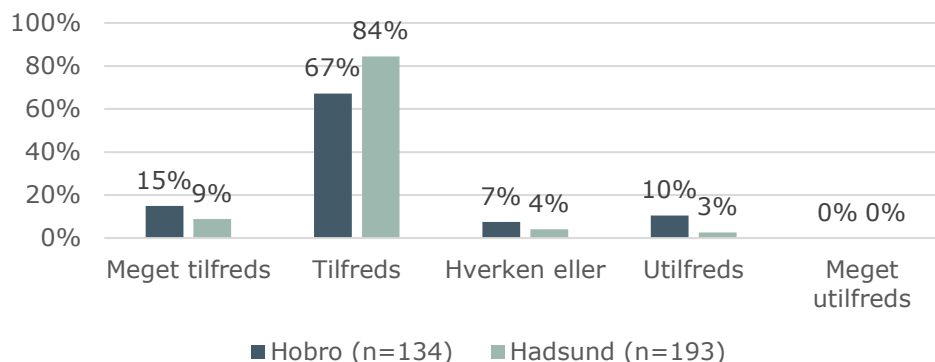
### 5.1 Tilfredshed med p-forholdene

Brugerne af p-forholdene er overvejende tilfredse med parkeringsforholdene i både Hobro og Hadsund. Kun ganske få udtrykker skepsis om forholdene. Figur 22 viser fordelingen og kun en marginal andel udtrykker utilfredshed. Ingen



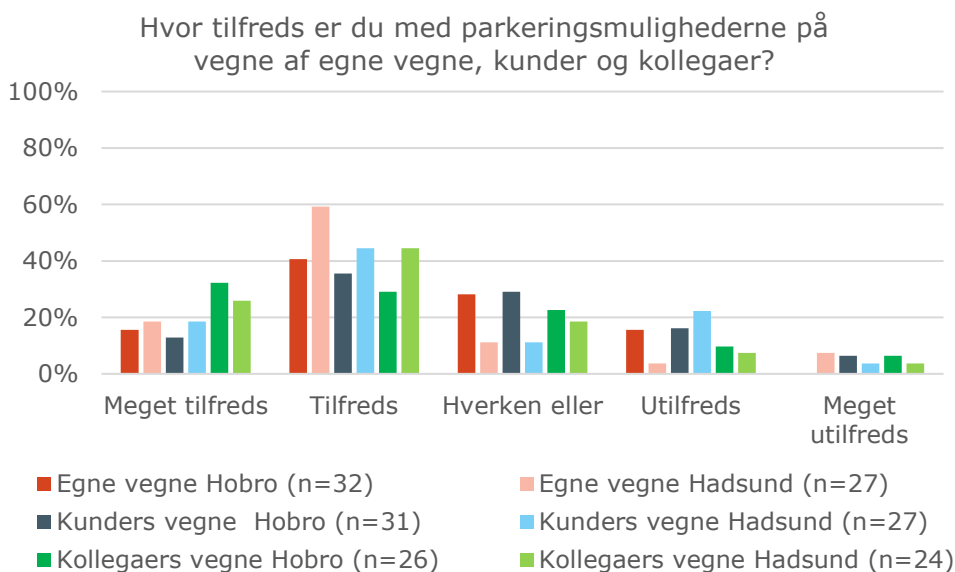
brugere udtrykker en stor utilfredshed med parkeringsforholdene.

Hvor tilfreds er du med parkeringsforholdene her i byen?



Figur 22 Stopinterviewenes respondentes svar på spørgsmål om tilfredshed med parkering

Figur 23 viser, at de handelsdrivende har samme tendens til tilfredshed med parkeringsforholdene, som brugerne giver udtryk for. Der kan observeres en lille divergens i forhold til svarene givet på vegne af kunderne, idet der er lidt mere utilfredshed.



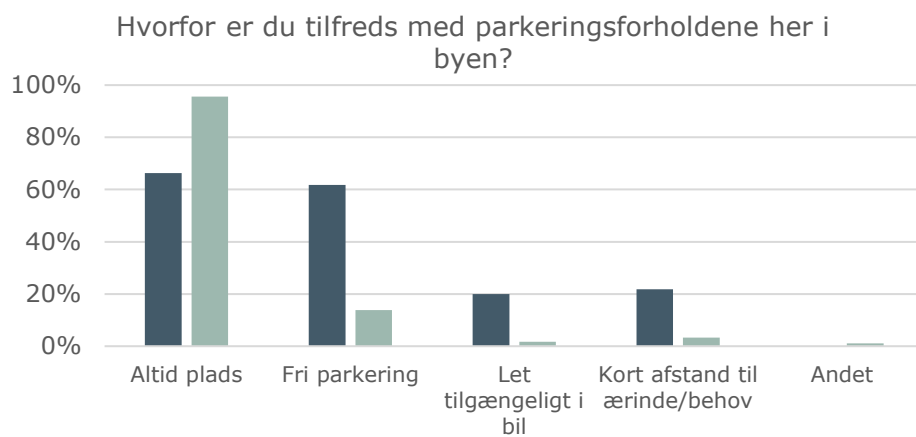
Figur 23 De handelsdrivende svar på spørgeskema om tilfredshed med parkering på egne vegne, kunder vegne og kollegaernes vegne.

## 5.2 Årsager og forslag

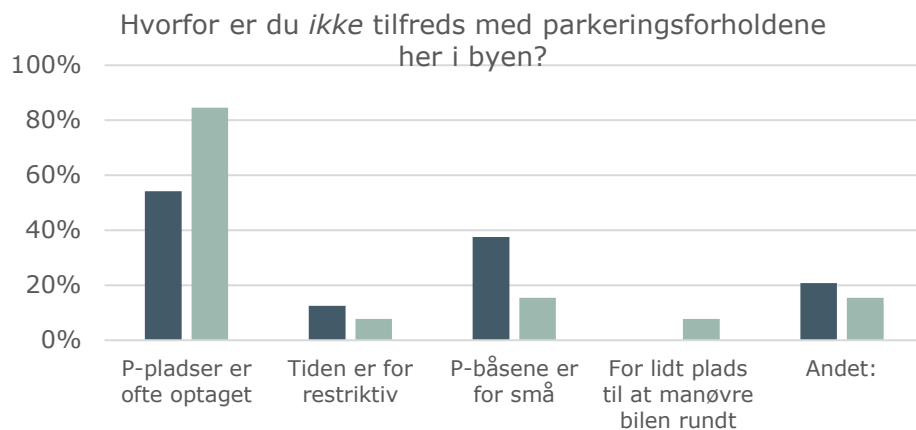
Respondenterne er spurgt til en årsangsangivelse i forhold til tilfreds- eller utilfredshed med parkeringsforholdene. Figur 24 og figur 25 viser, hvad der lægges vægt på som årsag til tilfredshed og utilfredshed. Blandt de tilfredse lægger en stor andel vægt på, at der er *ledige p-pladser*. I Hobro lægges der også vægt på, at der er *fri parkering*.

Blandt de utilfredse lægges der vægt på, at *p-pladserne ofte er optaget* (i forbindelse hermed kan nævnes, at alle respondenter også er spurgt til, om respondenteren har parkeret på det sted, som de på forhånd havde planlagt, hvilket næsten alle giver udtryk for at have gjort i forbindelse med denne undersøgelse).

En mindre andel udtrykker utilfredshed med, at *p-båsene er for små*. Blandt de respondenter, som har givet udtryk for "andet" som årsag, er respondenteren blevet bedt om en supplerende kommentar. På tværs af disse kommentarer er den gennemgående tendens, at befæstelsen er for ringe/at p-pladserne er i dårlig stand. I et enkelte tilfælde peges der konkret på Texacogrunden.

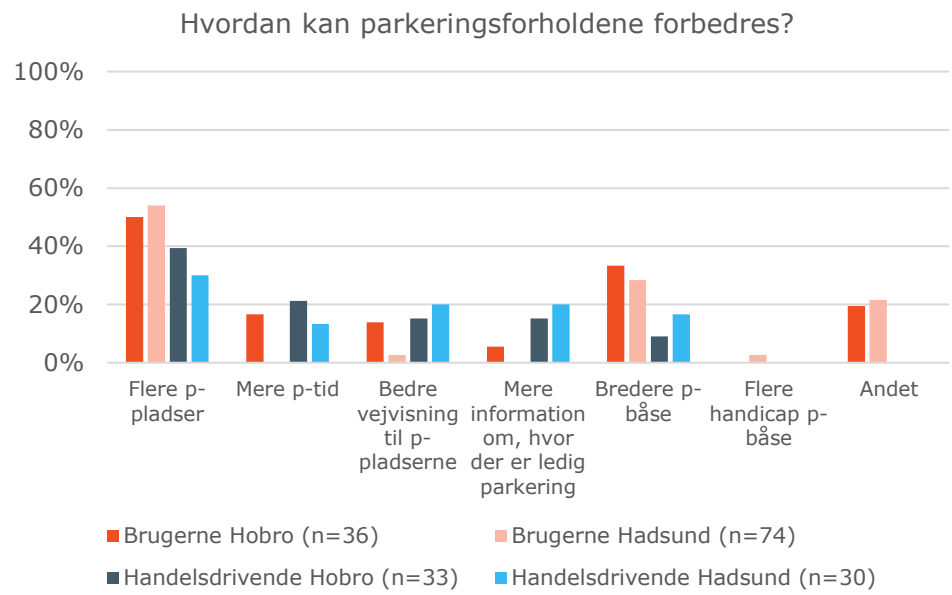


Figur 24 Årsager til at respondenterne er tilfredse med parkeringsforholdene



Figur 25 Årsager til at respondenterne er utilfredse med parkeringsforholdene

Endeligt er brugerne såvel som de handelsdrivende spurgt til, om parkeringsforholdene kan forbedres og hvordan. Blandt dem som har angivet forslag til forbedring, peges flere på, jf. figur 26, *flere p-pladser*, men også på et ønske om *bredere p-båse*. Der peges også på *bedre vejvisning* eller *mere information om, hvor der findes ledig parkering*. Blandt de respondenter, som har svaret "andet", peges en del på *bedre skiltning*. På tværs af dette konkluderes det, at også en større andel efterspørger mere vejledning til parkeringsforholdene i både Hobro og Hadsund.

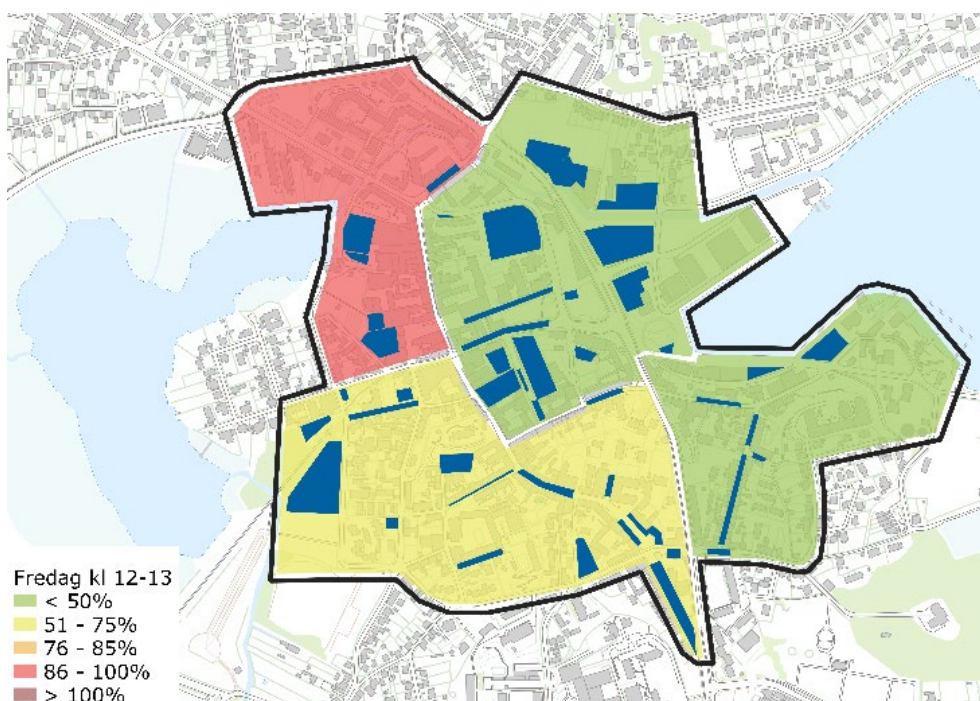


*Figur 26 Forslag blandt brugerne og handelsdrivende til forbedring af parkeringsforholdene*

## 6 VURDERING AF PARKERING

Belægningsgraden er generelt tilfredsstillende i Hobro og Hadsund midtbyområder, når det holdes op imod målsætningen om en maksimal belægningsgrad på 85 %. Det stemmer med brugernes oplevelse af parkeringsforholdene og den generelle tilfredshed, der udtrykkes hermed.

Der er derfor *ikke* generelle udfordringer med parkeringskapaciteten i byerne. I delområde 3 i Hobro haves dog en undtagelse i spidstimen (om fredagen). Her er belægningsgraden lidt over målsætningen på 85 %, se figur 27.



Figur 27 Belægningsgraden i delområderne i Hobro i spidsperioden

Desuden er belægningsgraden på enkelte p-pladser i Hobro samt på en enkelt p-plads i Hadsund i en kortere periode over målsætningen på maksimalt 85 %. I forhold til de enkelte p-pladser vil det være vanskeligt at undgå, uanset hvor mange p-pladser der etableres, eftersom nogle p-pladser altid er mere attraktive, end andre. Dette kan være på grund enten lokalisering, adgangsforhold, indretning eller helt øvrige årsager. Det er dog i den forbindelse værd at notere sig, at brugerne ønsker bedre skiltning/vejvisning om parkeringsforholdene. Et tiltag som dette kan have en lille afhjælpende effekt på lokale spidsbelastede p-pladser.

### 6.1 Mulige udvidelser

På trods af gunstige parkeringsforhold undersøger Mariagerfjord Kommune dog løbende muligheden for at udvide parkeringskapaciteten i særligt Hobro. Figur 28 viser, hvor der potentielt kan etableres ny parkering i Hobro samt et skøn over, hvor mange flere p-båse, der kan etableres på de udpegede steder. Nytorv og Brotorv kan udvides med et parkeringsdæk over eksisterende parkering i

terræn og Korsgade kan udvides mod syd. Ved Nedre Strandvej henligger er større ubenyttet grønt areal, kaldet Dyrskuepladsen, som kan etableres som parkering.

Der er derudover begrænset mulighed for at udvide parkeringen i Hobro midtby med mindre, at rekreative veletablerede grønne områder kan disponeres til omdannelse til parkering eller der opstår mulighed for opkøb af ejendomme til parkering. Konkret har der tidligere været dialog om at omdanne en ubenyttet ejendom i Vestergade til fladeparkering.



Figur 28 Kortet viser potentialer for etablering af ny offentlig tilgængelig parkering i Hobro

Hvis Mariagerfjord Kommune på et senere tidspunkt får behov for at etablere mere parkering – evt. fordi, der laves aftale om en indbetaling til kommunens p-fond, bør potentialerne for etablering af ny parkering vurderes ud fra:

- > trafikafvikling
- > etablering af parkering i større p-anlæg
- > god adgang fra det overordnende vejnet
- > klimahensyn

## 6.2 Prioritering af udvidelsesmuligheder

I forhold til delområde 3 skal Mariagerfjord Kommune prioritere at undersøge, om der kan opkøbes en ejendom, som f.eks. Vestergade 6, hvor der kan etableres 22 nye p-båse, da dette kan aflaste delområde 3. 22 nye p-båse vil være tilstrækkeligt til at sænke belægningsgraden i delområde 3 fra 88 til 77 % i spidstimen. Dermed vil 85 %-målsætningen kunne overholdes i alle delområder af Hobro. Såfremt en eventuel udvidelse af parkering sker på Vestergade 6, kan



det nævnes, at adgangsforholdene og vejbetjeningen (fra syd via Sønder Alle og Vestergade) vurderes acceptabel. En udvidelse af Vestergade er derfor i overensstemmelse med de hensyn, som Mariagerfjord Kommune ønsker at tage i forbindelse med udlæg af ny parkering.

I forhold til p-anlæggene Nytorv og til dels Brotorv bør en udvidelse her nedprioriteres, da Mariagerfjord Kommune har undersøgt trafikafviklingen i krydset Havnegade/Brogade, der betjener p-anlæggene. Undersøgelsen viser, at der er en begrænset restkapacitet til øget trafikafvikling i krydset såvel som muligheder for at optimere trafikafviklingen gennem tilpasning af grøntiderne vurderes som udtømte. Samme analyse viser, at en eventuel kapacitetsforøgelse eller øvrig afhjælpning af forholdet i krydset Brogade/Havnegade vil medføre, at udfordringen flyttes til Hostrupvej/Adelgade, som også betjener Brotorv. Mariagerfjord Kommune bør nedprioritere ny korttidsparkering på disse p-pladser. Dette kan revurderes, hvis der laves en større kapacitetsudbygning af Brogade og Hostrupvej i de signalregulerede kryds.

På Dyrskuepladsen haves det nødvendige areal til at udlægge et større p-anlæg på fladen og arealet ligger umiddelbart nær ved indkørslen til Texacogrunden fra Horsøvej, hvorfor dette areal bør opprioriteres. Hvis texaco-grunden nedlægges til parkering og Dyrskuepladsen etableres vil trafikafviklingen i krydset Brogade/Horsøvej være uændret eftersom en eventuel indkørsel til Dyrskuepladsen ligger ca. 100 m længere væk fra krydset Brogade/Horsøvej end indkørslen til Texacogrunden. Adgangen fra det overordnede vejnet vurderes derfor som acceptabel, eftersom dette er på niveau med forholdene omkring Texacogrunden. Når parkering på Texacogrunden nedlægges, er det desuden fordelagtigt, at eventuel erstatningsparkering anlægges i umiddelbar nærhed, eftersom brugerne allerede er i dette område og derfor ikke skubbes til de øvrige p-pladser uden tidsrestriktioner i området. Dette kan nemlig have den utilsigtede konsekvens, at de private offentlige tilgængelige p-pladser uden tidsrestriktioner ændrer på forholdene og dermed hele balancen i delområde 1.

Hvis kommunen ønsker at udlægge nye offentlige tilgængelige p-båse på Dyrskuepladsen samt etablere en parkeringskapacitet, der skal dække nye funktioner i campus (fremtidigt byggeri på Texaco grunden) øst for Brogade, der vejbetjenes via Horsøvej, må kommunen dog sikre, at trafikken i krydset Brogade/Horsøvej kan afvikles. Trafikken på Horsøvej er dog alt andet lige mindre end på Havnegade, hvorfor der forventes yderligere restkapacitet i krydset. Desuden afhænger trafikproduktionen fra ny parkering i spidstimerne helt af, hvilke funktioner de enkelte p-anlæg i fremtiden kommer til at betjene. Disse funktioner medfører ikke nødvendigvis trafik i spidsbelastningsperioderne, særligt ikke hvis parkering betjener pendlere, der arbejder i butikkerne i Hobro midtby, da åbningstiderne falder skævt i forhold til en normal 8-16 arbejdstidscyklus.

Belægningsanalysen viser, at Korsgade kun udnyttes op til 56 % i spidstimen, hvorfor der er stor restkapacitet. Det vil derfor ud fra et klimamæssigt perspektiv ikke være hensigtsmæssigt at ofre flere ressourcer på at udlægge ny parkering ved Korsgade, da efterspørgslen på mere parkering i Korsgade ikke er til stede.

### 6.3 Parkering der nedlægges

I Mariagerfjord Kommune sker der løbende en byudvikling. Dette kan påvirke parkeringssituationen. I Hobro er der planer om at etablere en campus på Texacogrunden og planer om at udvide biblioteket samt etablering af en biograf omkring p-pladsen benævnt Theater/Biecenter. Tabel 4 viser, hvor mange p-båse, der i den forbindelse muligvis nedlægges.

| P-anlæg                                    | Antal båse der nedlægges |
|--|--------------------------|
| Texacogrunden (Campus)                     | 125                      |
| Theater/Biecenteret (Bibliotek og Biograf) | 16                       |

Tabel 4 Oversigt over parkeringsbåse der nedlægges

I alt nedlægges 141 offentligt tilgængelige p-båse. Den parkering, der sker på Texacogrunden og Theater/Biecenteret skubbes forventeligt til andre p-pladser inden for det samme delområde. Det vil sige, at den parkering der sker på Texacogrunden forventes at blive skubbet til de øvrige p-pladser inden for delområde 1 og den parkering der sker på Theater/Biecenteret forventes at blive skubbet til de øvrige p-pladser inden for delområde 3.

Konsekvensen af at der nedlægges 141 p-båse i Hobro - 125 i delområde 1 og 16 i delområde 3 - er beregnet på baggrund af den nuværende belægningsgrad, idet parkeringskapaciteten i de berørte delområder er reduceret. Tabel 5 viser således belægningsgraden formiddag, eftermiddag, aften og i spidsperioden med en reduceret parkeringskapacitet. Beregningen har dog medtaget forudsætningen om, at der opkøbes en ejendom med plads til 22 parkeringsbåse, som fx Vestergade 6, som i dette tilfælde medregnes som en del af delområde 3. Det betyder, at der reelt sker en lille nettotilvækst i parkeringen i dette delområde. Der er ikke ændringer i delområde 2 og 4.

| Delområde   |             | 1    | 2    | 3    | 4    |
|-------------|-------------|------|------|------|------|
| Hobro i %   | Formiddag   | 45 % | 60 % | 58 % | 32 % |
|             | Eftermiddag | 42 % | 36 % | 42 % | 27 % |
|             | Aften       | 24 % | 30 % | 35 % | 28 % |
|             | Spids       | 58 % | 61 % | 85 % | 39 % |
| Hobro i tal | Formiddag   | 320  | 235  | 96   | 35   |
|             | Eftermiddag | 300  | 143  | 69   | 29   |
|             | Aften       | 170  | 119  | 58   | 30   |
|             | Spids       | 411  | 241  | 140  | 43   |

Tabel 5 Konsekvens af nedlagt parkering i hvert af delområderne i Hobro

I delområde 1 nedlægges et stort antal p-båse, men der er omvendt også en stor restkapacitet i hele delområdet. Blandt de uregulerede p-båse i delområde 1 er restkapaciteten til gengæld lille. Det betyder, at hvis eksisterende parkanter på Texacogrunden skal fordeles på den øvrige uregulerede parkering i delområde 1 forventes en belægningsgrad over 85 % i tidsrummet 10-13. Det kan ændres ved ændre på/fjerne tidsrestriktionerne på enkelte p-pladser inden for delområdet, f.eks. på Brotorv. På Brotorv vil en fjernelse af tidsbegrænsningen

åbne for mere langtidsparkering og en sideeffekt heraf er en aflastning af det signalregulerede kryds på Brogade.

I delområde 3 er nettoresultatet ved en forudsætning om udvidelse af p-pladsen i Vestergade og nedlagt parkering på Theater/Biecenteret en tilvækst af 6 p-båse. Det betyder, at belægningsgraden i spidstimen netop kan holdes inden for målsætningen på maksimalt 85 %.

## 6.4 Fremtidig ny parkering

Ud over de nævnte byudviklingsprojekter Campus, Biblioteket og Biografen foregår der også en byudvikling omkring Føtex. Mariagerfjord Kommune vurderer, at de større byudviklingsprojekter medfører et behov for 390 nye parkeringsbåse i Hobro samt 110 p-båse på Nytorv som følge af projektet omkring Føtex. Udgangspunktet er, at parkering etableres på egen grund i forbindelse med den pågældende byudvikling, og at dette derfor ikke skal påvirke parkeringsbalancen i Hobro.

Pladsmangel på egen grund kan dog i yderste konsekvens medføre, at 1/3 af de 500 nye parkeringsbåse (i alt 167 p-båse) etableres via parkeringsfondsbidrag og dermed som offentligt tilgængelig parkering. Fraregnes en udvidelse på Nytorv på 110 p-båse (37 offentlige tilgængelige) samt 22 p-båse ved opkøb af ejendom, fx Vestergade 6, skal Mariagerfjord Kommune potentielt finde plads 108 nye p-båse.

I forbindelse med denne belægningsanalyse er 1.411 p-båse i Hobro analyseret, heraf 751 p-båse i delområde 1. Analysen har vist, at der er en stor restkapacitet i spidsperioden - også selvom p-pladsen Texacogrunden nedlægges og Theater/Biecenteret indskrænkes. Der vil under hensyn til 85 %-målsætningen på tværs af alle delområder i spidsperioden være en ledig parkeringsreserve på 245 p-båse heraf 121 p-båse i delområde 1.

Kommunen kan derfor disponere et eventuelt udlæg af 108 nye offentlig tilgængelig p-båse uden hensyntagen til belægningsgraden i delområderne (forudsat, at der etableres 22 p-båse i Vestergade i delområde 3). Hvis kommunen skal finde areal til 108 p-båse, er Dyrskuepladsen det mest oplagte sted at etablere ny parkering. Det er skønnet, at der kan etableres op til 250 p-båse på Dyrskuepladsen. Eftersom behovet er mindre end dette, kan der også opretholdes et grønt område.

Der er ikke lavet konkrete undersøgelser af betydningen for trafikafviklingen ved etablering af parkering på Dyrskuepladsen herunder om der er en restkapacitet i krydset Brogade/Horsøvej. Det vurderes dog som muligt at absorbere en mertrafik svarende til udlægget af ny parkering på 250 p-båse på Dyrskuepladsen i krydset Brogade/Horsøvej eftersom at krydset mod syd, Brogade/Havnegade afvikler en større trafikmængde, end krydset med Horsøvej gør. Kommunen har behov for at gennemføre en trafikal undersøgelse, hvis udbuddet af p-båse øst for Brogade med tiltænkt vejadgang via Horsøvej vokser væsentligt ud over nuværende niveau.



## 6.5 Følsomhed i behovet for parkering

Parkeringsoverskuddet gør det muligt at omdanne p-pladser til et by forskønnende formål fx. begrønning, pladsdannelse eller byrum. Der er for eksemplets skyld derfor lavet en analyse af konsekvensen ved at nedlægge parkering i delområderne. Analysen er lavet under hensyn til, at Texacogrunden nedlægges, at Theater/Biecenteret indskrænket og Vestergade udvides.

Tabel 6 viser for hvert delområde i Hobro og Hadsund således:

- > belægningsgraden i den eksisterende situation
- > belægningsgraden i øvrige 3 situationer, hvis der i det enkelte delområde fjernes henholdsvis:
  - > kantstensparkerering
  - > kantstensparkerering og mindre parkeringsanlæg (<15 p-båse)
  - > kantstensparkerering, mindre parkeringsanlæg og parkeringsanlæg (<29 p-båse)
- > eventuelt parkeringsunderskud i antal p-båse under hensyn til 85 %-målsætningen (farvet med rødt tal, hvis underskud).

Bag tabel 6 foreligger der en beregning baseret på et gennemsnit over 4 perioder på dagen, fredag, hhv. formiddag, eftermiddag og aften samt den registrerede spidstime, kl. 12-13. Beregningen af parkeringsbehovet tager ikke højde for den generelle stigning i trafikken eller udbygninger af midtbyområderne med yderligere parkeringskrævende funktioner.

Udregningen ser således ud på formelsprog:

$$P \text{ behov} = \text{antal biler} / 0,85 - (\text{antal p-båse} - ((\text{antal kantstens p}) + (\text{antal p} < 15) + (\text{antal p} < 30)))$$

Tabel 4 afslører ligesom tidligere analyser, at der er en stor restkapacitet af parkering i byerne med undtagelse af delområde 3, hvor kommunen skal være påpasselige med at justere yderligere på parkeringsforholdene end allerede planlagt.

Mariagerfjord Kommune kan derfor overveje at disponere nogle af p-pladserne i delområde 1,2 og 4 i Hobro og alle delområder i Hadsund til andre formål. Dette kan for eksempel bidrage til at forskønne i byerne.

Der kan alternativt tilbydes en øget parkeringsservice, f.eks. kan p-båsene udvides, hvorved komforten ved ind- og udstigning af bilen forøges. Alternativt kan der inddrages areal til en tydeligere skiltning og identitetsfortælling om den enkelte parkeringsplads, såvel som der kan opstilles standere med information og vejledning til parkanterne. Der vil desuden være plads til at etablere ladepladser til elbiler.

|                |               | Belæg-% Behov |    | Belæg-% Behov |    | Belæg-% Behov |    | Belæg-% Behov |    |
|----------------|---------------|---------------|----|---------------|----|---------------|----|---------------|----|
|                |               | Delområde 1   |    | Delområde 2   |    | Delområde 3   |    | Delområde 4   |    |
| <b>Hobro</b>   |               |               |    |               |    |               |    |               |    |
| Formiddag      | Eksisterende  | 53%           | 0  | 60%           | 0  | 58%           | 0  | 32%           | 0  |
|                | Uden kantsten | 53%           | 0  | 67%           | 0  | 58%           | 0  | 57%           | 0  |
|                | <15 båse      | 56%           | 0  | 82%           | 0  | 67%           | 0  | 63%           | 0  |
|                | <29 båse      | 58%           | 0  | 102%          | 45 | 76%           | 0  | 109%          | 9  |
| Eftermiddag    | Eksisterende  | 57%           | 0  | 43%           | 0  | 49%           | 0  | 27%           | 0  |
|                | Uden kantsten | 57%           | 0  | 48%           | 0  | 49%           | 0  | 48%           | 0  |
|                | <15 båse      | 61%           | 0  | 59%           | 0  | 57%           | 0  | 52%           | 0  |
|                | <29 båse      | 62%           | 0  | 74%           | 0  | 64%           | 0  | 91%           | 2  |
| Aften          | Eksisterende  | 28%           | 0  | 30%           | 0  | 35%           | 0  | 28%           | 0  |
|                | Uden kantsten | 28%           | 0  | 34%           | 0  | 35%           | 0  | 49%           | 0  |
|                | <15 båse      | 30%           | 0  | 41%           | 0  | 41%           | 0  | 54%           | 0  |
|                | <29 båse      | 31%           | 0  | 52%           | 0  | 46%           | 0  | 94%           | 3  |
| Spidstime      | Eksisterende  | 68%           | 0  | 61%           | 0  | 85%           | 0  | 39%           | 0  |
|                | Uden kantsten | 68%           | 0  | 68%           | 0  | 85%           | 0  | 70%           | 0  |
|                | <15 båse      | 72%           | 0  | 84%           | 0  | 98%           | 21 | 77%           | 0  |
|                | <29 båse      | 74%           | 0  | 104%          | 53 | 111%          | 37 | 134%          | 19 |
| <b>Hadsund</b> |               |               |    |               |    |               |    |               |    |
| Formiddag      | Eksisterende  | 38%           | 0  | 37%           | 0  | 24%           | 0  | 30%           | 0  |
|                | Uden kantsten | 38%           | 0  | 39%           | 0  | 24%           | 0  | 31%           | 0  |
|                | <15 båse      | 43%           | 0  | 43%           | 0  | 24%           | 0  | 33%           | 0  |
|                | <29 båse      | 56%           | 0  | 85%           | 0  | 24%           | 0  | 55%           | 0  |
| Eftermiddag    | Eksisterende  | 52%           | 0  | 35%           | 0  | 28%           | 0  | 31%           | 0  |
|                | Uden kantsten | 52%           | 0  | 37%           | 0  | 29%           | 0  | 31%           | 0  |
|                | <15 båse      | 59%           | 0  | 41%           | 0  | 29%           | 0  | 34%           | 0  |
|                | <29 båse      | 77%           | 0  | 80%           | 0  | 29%           | 0  | 57%           | 0  |
| Aften          | Eksisterende  | 47%           | 0  | 29%           | 0  | 24%           | 0  | 10%           | 0  |
|                | Uden kantsten | 47%           | 0  | 30%           | 0  | 25%           | 0  | 10%           | 0  |
|                | <15 båse      | 54%           | 0  | 34%           | 0  | 25%           | 0  | 11%           | 0  |
|                | <29 båse      | 70%           | 0  | 66%           | 0  | 25%           | 0  | 19%           | 0  |
| Spidstime      | Eksisterende  | 63%           | 0  | 36%           | 0  | 27%           | 0  | 32%           | 0  |
|                | Uden kantsten | 63%           | 0  | 38%           | 0  | 27%           | 0  | 33%           | 0  |
|                | <15 båse      | 72%           | 0  | 42%           | 0  | 27%           | 0  | 36%           | 0  |
|                | <29 båse      | 93%           | 17 | 82%           | 0  | 27%           | 0  | 60%           | 0  |

Tabel 6 Belægningsgrad og parkeringsunderskud i delområderne 1, 2, 3 og 4 i den eksisterende situation, ved nedlagt kantstensparkering, ved nedlagt kantstensparkering og mindre parkeringsanlæg (<15 p-båse) samt ved nedlagt kantstensparkering og parkeringsanlæg (<29 p-båse). Beregningen tager udgangspunkt i, at belægningsgraden ikke må overstige 85 %.