

## PARKERING PÅ SYDHAVNEN VURDERING AF LOKALPLANENS KRAV

Projekt navn	<b>Nyt plangrundlag til Grenaa Sydhavn</b>
Projektnr.	<b>1100038632-001</b>
Modtager	<b>Kirsten Hvid Schmidt</b>
Dokumenttype	<b>Notat til drøftelse hos Norddjurs Kommune</b>
Version	<b>1</b>
Dato	<b>15-06-2020</b>
Udarbejdet af	<b>FLRS, MAVG</b>
Kontrolleret af	<b>STS</b>
Godkendt af	<b>[Navn]</b>
Beskrivelse	<b>Notat til drøftelse hos Norddjurs Kommune</b>

<b>1.</b>	<b>Notatets formål</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Nuværende anvendelse og parkeringssituation</b>	<b>2</b>
2.1	Nordlig del af Sydhavnen	3
2.2	Sydlig del af Sydhavnen	6
<b>3.</b>	<b>Fremtidig anvendelse og parkeringssituation</b>	<b>8</b>
3.1	Mulige placeringer af parkeringspladser	10
3.2	Områdets karakter	12
3.2.1	Dobbeltudnyttelse	12
3.2.2	Dobbeltshopper-effekt	13
<b>4.</b>	<b>Forslag om lempede parkeringskrav i Sydhavnens delområde III og IV</b>	<b>13</b>
4.1	Parkeringsnormer og -krav i andre havneområder	14

### 1. Notatets formål

Med dette notat ønsker Udviklingselskabet Grenaa Havn A/S at indgå i en dialog med Norddjurs Kommune vedr. parkeringskravet i en ny lokalplan for Sydhavnen. Notatet skal danne basis for en endelig beslutning om, hvilke parkeringskrav den nye lokalplan skal stille for områderne III og IV.

Norddjurs Kommune har i kommuneplanen angivet vejledende parkeringskrav, der som udgangspunkt skal følges i nye lokalplaner. Der er tale om nogle generelle parkeringskrav, og Udviklingselskabet Grenaa Havn A/S ser flere årsager til, hvorfor der i lokalplanen for Sydhavnen skal anvendes lempede parkeringskrav til nye og omdannede bygninger på havnen i forhold til kommuneplanens vejledende parkeringskrav:

- **Eksisterende overkapacitet:** Med den eksisterende anvendelse i området er der en overkapacitet af parkeringspladser.
- **De begrænsede muligheder for parkering på terræn:** Der er ikke umiddelbart mulighed for at etablere yderligere parkeringspladser på terræn i området. Det har sammenhæng med, at man også ønsker at bevare en del af bygningerne i området for at opretholde en del af det eksisterende havnemiljø.

- **Områdets karakter:** Områdets karakter som et område præget af kreativitet og bæredygtighed stemmer ikke overens med, at der udlægges store arealer til parkering. Den type virksomheder, som forventes at flytte ind i den omdannede Sydhavn, vil sandsynligvis heller ikke forvente et stort antal parkeringspladser pr. virksomhed.
- **Dobbeltudnyttelse:** Der kan forventes en vis dobbeltudnyttelse imellem den nordlige og den sydlige del af Sydhavnen pga. områdernes meget forskelligartede brug.
- **Dobbeltshopper-effekt:** Der kan desuden forventes, at en del brugere vil parkere et sted og efterfølgende have flere besøgsmaal i Sydhavnen, hvor de bevæger sig til fods imellem. Parkeringskravet for den enkelte virksomhed vil derved blive reduceret, da det "deles" med øvrige virksomheder.

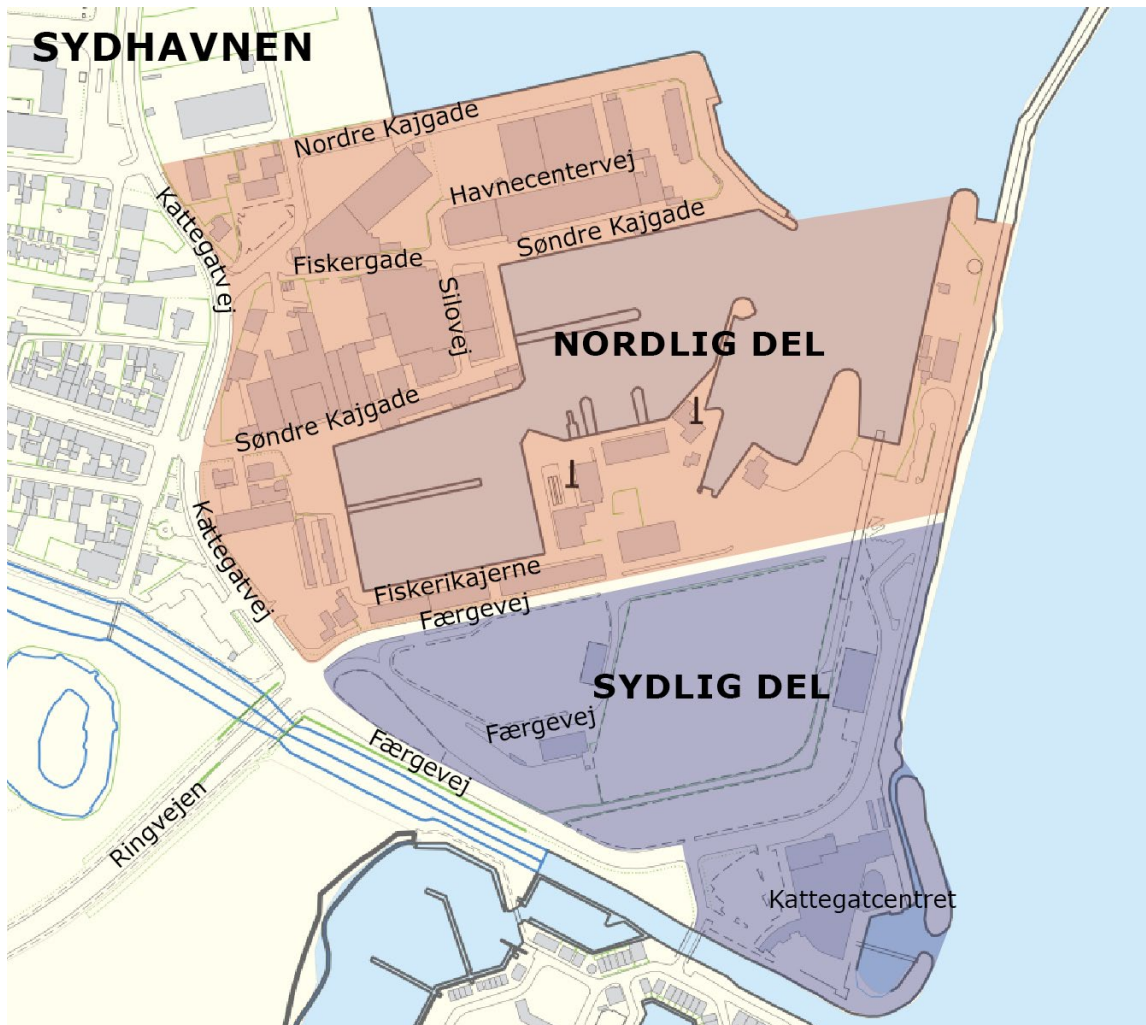
På baggrund af ovenstående overvejelser ønsker Udviklingselskabet Grenaa Havn A/S kravet om antal parkeringspladser i delområde III og IV lempet jf. Tabel 1.

Anvendelse	Parkeringsnorm jf. Norddjurs Kommunes Kommuneplan 2017	Forslag til lempet parkeringskrav
Butiks- og restaurationsareal	1 plads pr. 25 m <sup>2</sup>	1 plads pr. 50 m <sup>2</sup>
Kontorer og værkstedsareal	1 plads pr. 50 m <sup>2</sup>	1 plads pr. 100 m <sup>2</sup>
Lagerareal	1 plads pr. 100 m <sup>2</sup>	1 plads pr. 150 m <sup>2</sup>
Offentligt formål	1 plads pr. 50 m <sup>2</sup>	1 plads pr. 50 m <sup>2</sup>

**Tabel 1. Udviklingselskabet Grenaa Havn A/Ss ønske til lempede parkeringskrav til delområde III og IV.**

## 2. Nuværende anvendelse og parkeringssituation

Grenaa Sydhavn (og lokalplanområdet) er funktionsopdelt i en nordlig og en sydlig del, se Figur 1. Det nordlige område er tæt bebygget med erhvervsbyggeri, som er helt eller delvist i drift. Der er fortsat flest erhverv, der er relateret til havnedrift og fiskeri. I den sydlige del af Sydhavnen ligger Kattegatcentret og færgeterminalerne til Sverige og Anholt.



**Figur 1. Illustration af den funktionelle opdeling af Sydhavnen i en nordlig og en sydlig del.**

## **2.1 Nordlig del af Sydhavnen**

I områdets nordlige del reguleres parkeringskravet i den enkelte virksomheds lejekontrakt med Grenaa Havn, hvoraf det fremgår, at den enkelte virksomhed skal sikre, at de kan parkere tæt på egen grund eller tæt på den pågældende virksomhed. Norddjurs Kommunes parkeringsnorm er her ikke styrende for, hvor mange parkeringspladser der skal etableres af den enkelte virksomhed.

Parkering i området er reguleret med skiltning og skilteopmærkning. Ved indkørsel ad Nordhavnsvej og Søndre Kajgade ses tavlen "Zone med standsning forbudt", og angivet ved undertavle er parkering kun tilladt i afmærkede p-båse eller p-pladser. Af Tabel 2 fremgår det at det samlede antal parkeringspladser i området er cirka 325. Flere steder er der dog ikke afmærkning, og antallet af parkeringspladser her er opgjort på baggrund af et skøn. Placeringen af parkeringen i den nordlige del af Sydhavnen er illustreret af Figur 2, side 5.

Lokalitet	Beskrivelse	Cirka antal p-pladser
Parkeringsområde ved Pakhusvej	Afmærkede p-båse	58
Parkeringsområde ved Kattegatvej	P-tavle og afmærkede p-båse	60
Ved slæbestedet og langs Grenaa Motorfabrik	Et større areal uden afmærkning	50
Mindre parkeringspladser og langs enkelte større erhvervsfacader	Blandet	155
Antal eksisterende p-pladser i alt i den nordlige del af Sydhavnen		323

**Tabel 2. Parkering i den nordlige del af Sydhavnen. Opgørelse på baggrund af besigtigelse og opmålinger.**

Hvis parkeringsbehovet på erhvervsområdet med dets nuværende anvendelse blev opgjort i overensstemmelse med Norddjurs Kommunes parkeringsnorm, er det med en overslagsberegning opgjort til et behov på ca. 500 pladser. Dvs. at området med de nuværende funktioner og etagekvadratmeter kun har ca. 65% af de pladser, som parkeringsnormen fastsætter.

Anvendelse	Antal m <sup>2</sup> på nuværende tidspunkt	Parkeringsnorm jf. Norddjurs Kommunes Kommuneplan 2017	Udløst antal p-pladser jf. parkeringsnorm
Butiks- og restaurationsareal	1.955	1 plads pr. 25 m <sup>2</sup>	78
Kontorer og værkstedsareal	10.715	1 plads pr. 50 m <sup>2</sup>	214
Lagerareal	20.590	1 plads pr. 100 m <sup>2</sup>	206
Offentligt formål	0	1 plads pr. 50 m <sup>2</sup>	0
Antal p-pladser i alt, hvis parkeringsnormen skulle følges			498

**Tabel 3. Hvis parkeringsnormen skulle følges med den eksisterende anvendelse i Sydhavnen, ville kravet til parkeringspladser i området være ca. 500 parkeringspladser. I dag findes der ca. 323 parkeringspladser.**



**Figur 2. Eksisterende parkeringspladser i den nordlige del af Sydhavnen.**

Grenaa Havn oplever, at der med den nuværende anvendelse generelt er en overkapacitet af parkeringspladser i området. På en besigtigelse i lokalplanområdet, mandag den 16. december 2019, vurderedes det, at parkeringssituationen var normal for en hverdag uden for højsæson. I de indre kajområder var cirka halvdelen af parkeringskapaciteten belagt, hvoraf det fordelte sig nogenlunde ligeligt mellem offentlige p-pladser og virksomhedstilknyttede p-pladser.

Der er således allerede i dag med den eksisterende parkeringskapacitet en overkapacitet i den nordlige del af Sydhavnen. Skulle parkeringsnormen følges, ville den foreskrive en parkeringskapacitet, som er langt over det nødvendige.



**Figur 3. Parkeringspladsen ved Kattegatvej var ved besigtigelsen 16. december 2019 næsten tom.**

## **2.2 Sydlig del af Sydhavnen**

Parkering til færgerne og Kattegatcenteret er ikke reguleret af hverken Grenaa Havn/ Udviklingselskabet Grenaa Havn A/S som grundejer eller af Norddjurs Kommunes p-norm. Virksomhederne beregner deres parkeringsbehov selv og forhandler om den tilgængelige plads. I området ligger der store parkeringsarealer, der er forbeholdt rejsende til Anholt og Sverige, samt tidsafgrænset og betalingsparkering til Kattegatcenteret. Derudover er der få p-pladser langs den østlige kajside.

I alt har Kattegatcenteret ca. 370 pladser til rådighed, og Stenaline og Anholtfærgeren har ca. 220 pladser til rådighed uden for opmarchanlægget, se Figur 3, side 6. På besigtigelsen mandag den 16. december 2019 sås der helt tomme parkeringsområder og generelt en meget stor parkeringskapacitet til rådighed ved færgehavnen og Kattegatcenteret. Begge virksomheder har dog udfordringer med parkering i sommerhøjsæsonen, som har flere årsager.

Denne situation undersøger Norddjurs Kommune i øjeblikket en løsning på, som omfatter arealer til langtidsparkering af personbiler uden for lokalplanområdet. Der vil dog være behov for yderligere parkeringspladser end dem, som kan frigives med alternativ langtidsparkering, for at gøre noget ved trængselsproblemerne i sommerhøjsæsonen.



**Figur 4. Eksisterende parkering omkring Kattegatcenteret og færgeterminalen**



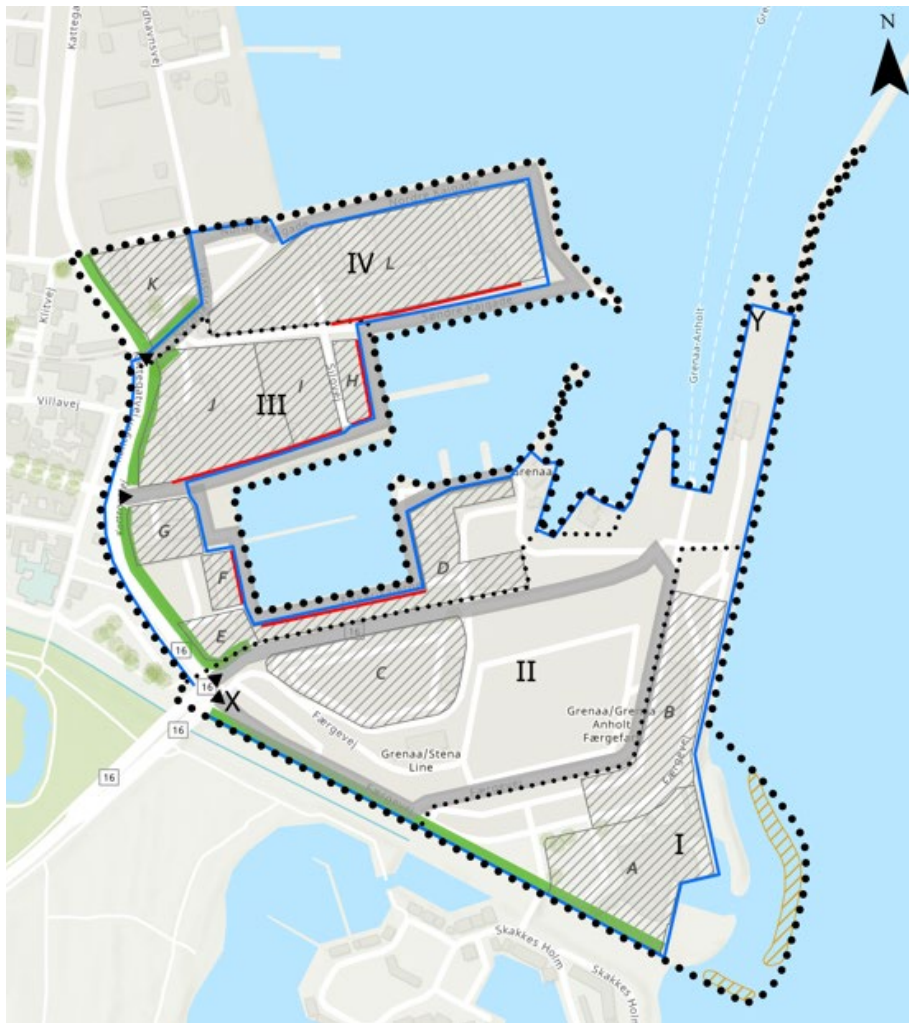
**Figur 5. Stenaline og Anholtfærgens parkeringsplads var ved besigtigelsen 16. december 2019 næsten tom.**

### 3. Fremtidig anvendelse og parkeringssituation

Formålet med den nye lokalplan for Sydhavnen er at sikre et planmæssigt grundlag for, at der kan ske en ændret anvendelse af den nuværende fiskeri- og erhvervshavn. Nedenstående forslag til lokalplankort viser en områdedisponering i 4 delområder. Den sydlige del af området består af delområde I og II, og den nordlige del af området består af delområde III og IV, se Figur 6.

I delområderne III og IV gives mulighed for at omdanne til bl.a. kontorvirksomheder, café og restaurant, arbejdende værksteder (kunsthåndværk), "forsamlingshus", udvalgsvarebutikker (i alt 2.000 m<sup>2</sup>) samt fritidsformål. Disse funktioner medfører med stor sandsynlighed en stigning i parkeringsbehov, og flere af funktionerne vil medføre større udskiftning på den enkelte parkeringsplads i løbet af dagen.

Ud over nye anvendelser giver lokalplanforslaget mulighed for øgede byggemuligheder inden for de allerede bebyggede arealer. Øget byggemulighed tilskynder eventuel omdannelse i form af nedrivning i de tilfælde, hvor nuværende bygninger ikke på rentabel vis kan ombygges til nye formål.



Figur 6. Lokalplankort, der viser delområdegrænser.





Anvendelse	Antal m <sup>2</sup> muliggjort af lokalplanforslag	Parkeringsnorm jf. Norddjurs Kommunes Kommuneplan 2017	Udløst antal p-pladser jf. parkeringsnorm
Butiks- og restaurationsareal	3.115	1 plads pr. 25 m <sup>2</sup>	125
Kontorer og værkstedsareal	20.818	1 plads pr. 50 m <sup>2</sup>	416
Lagerareal	18.180	1 plads pr. 100 m <sup>2</sup>	182
Offentligt formål	3.450	1 plads pr. 50 m <sup>2</sup>	69
Antal p-pladser i alt, hvis parkeringsnormen skulle følges			792

**Tabel 4. Hvis parkeringsnormen skal følges ved den mulige fremtidige anvendelse af delområde III og IV, vil kravet til parkeringspladser i området være næsten 800 parkeringspladser.**

### 3.1 Mulige placeringer af parkeringspladser

Da delområderne III og IV er tæt bebyggede, bliver det ikke i alle tilfælde muligt at etablere parkering "på egen grund" eller tæt på hver enkelt bygning. Det vil være rimeligt at betragte hele havneområdet som parkeringsplad til alle anvendelser på havnen.

Dette understøttes af, at mange af funktionerne i området er arbejdspladser, og det derfor vil være virksomhedernes medarbejdere, der har behov for parkering. Typisk parkerer man af denne grund i længere tid og ofte 7-8 timer ad gangen, og derfor er man også generelt villig til at gå lidt længere fra parkeringspladsen, end hvis man blot skulle stoppe kort for f.eks. at handle.

Nedenstående Figur 8 viser arealer på terræn, som vil kunne anvendes til parkering i en fremtidig situation, hvor lokalplanen er realiseret. Der kan umiddelbart etableres ca. 460 parkeringspladser på terræn inden for delområderne III og IV. På terræn er det således muligt at etablere ca. 54% af parkeringsnormens krav til delområderne III og IV.

Det skal her tilføjes, at der er tale om omtrentlige antal parkeringspladser. Flere steder er der ikke afstribning, så antallet af parkeringspladser er estimeret på baggrund af opmålinger. Med omdannelsen af delområder III og IV vil der desuden skulle afsættes ekstra plads til handicapparkering, og der vil skulle reserveres plads til elladestander jf. ladestanderbekendtgørelsen.

Ses der på den sydlige del af Sydhavnen, delområde I og II, vil der være mulighed for at udvide parkeringskapaciteten både ved Kattegatcentret og parkeringspladsen ved Stenaline og Anholtfærgeren. Konkret kan der etableres et parkeringshus på parkeringspladsen med plads til 380 biler, som vil være til gavn for hele havneområdet. Med

#### KRAV OM LADESTANDERE

– Ved en større ombygning af en eksisterende bygning, der ikke er til beboelse, med mindst 10 parkeringspladser, skal der installeres mindst 1 ladestander og forberedes for ladestander på mindst hver femte parkeringsplads.

– I eksisterende bygninger, der ikke er til beboelse, med mindst 20 parkeringspladser skal der stilles krav om etablering af et minimum af ladestander, der fortolkes til 1 ladestander.

Kravene for større ombygning, nyopførte og eksisterende bygninger gælder fra d. 10. marts 2020, og kravet til el-ladestander i eksisterende bygninger skal senest være gennemført fysisk d. 1. januar 2025.

parkeringshuset og omstruktureringen/udvidelsen af de eksisterende parkeringspladser vil der kunne skabes 1.300 parkeringspladser i alt i Sydhavnen. Med ca. 850 parkeringspladser i den sydlige del af området vil parkeringskapaciteten blive forøget med ca. 50%.



**Figur 8. Forslag til fremtidig parkeringssituation.**

### 3.2 Områdets karakter

Udviklingsselskabet Grenaa Havn A/S ønsker at delområderne III og IV omdannes til et område med bl.a. mindre start-up-virksomheder og små værksteder, hvor kreativitet og bæredygtighed er i højsædet. Samtidig ønsker man at bevare det eksisterende udtryk som havneområde, så mange bygninger bliver omdannet frem for revet ned for at bygge nyt. At netop bæredygtighed er et tema i området, understreger ønsket om et område, hvor de bæredygtige valg tilskyndes - herunder de mere bæredygtige transportmidler som gang, cykel og bussen. Store parkeringsarealer vil være et modsatrettet signal at udsende til bruger af området.



**Figur 9. Referencecase: Hundested Havn er en havn med nye funktioner samtidig med, at mange af havnens eksisterende funktioner opretholdes. Resultatet er et spændende byområde, der er et populært besøgsmaal for både borgere og gæster udefra. Fotos er taget uden for sæsonen. FOTO: Rambøll**

Af denne grund ønsker Udviklingsselskabet Grenaa Havn A/S også et lempet parkeringskrav for aktiviteterne på Sydhavnen. Det vil være hensigtsmæssigt både i forhold til områdets omdannelsespotentiale, men også for at hindre, at området fyldes med store parkeringsarealer med en lav belægningsgrad.

#### 3.2.1 Dobbeltudnyttelse

I det mest sandsynlige scenarie for omdannelse af området omdannes op til 85% af etagearealet i delområde III og IV til kontor/værksted eller lagerfunktion. Som arbejdspladser vil spidsbelastningen på parkeringspladserne være på hverdage mellem kl. 7-17. Dermed vil der i aftentimerne, weekender, ferier og helligdage være en stor parkeringskapacitet tilgængelig for andre formål i disse delområder.

Modsat ligger spidsbelastningen for parkeringsbehovet i delområderne I og II (Kattegatcenteret og færgeterminalen) netop i weekender, ferier og helligdage, hvorfor der i hverdage ligger en stor ledig parkeringskapacitet til rådighed, som delområderne III og IV kan benytte og som dermed vil have tilstrækkelig parkeringskapacitet i hverdage. Det skal derved kunne tåles, at nogle skal gå 100-700m fra parkering i delområde I og II til deres destination i delområde III og IV.

Dette giver mulighed for en dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne i Sydhavnen som hele. Dobbeltudnyttelsen giver en mere dynamisk brug af parkeringskapaciteten og reducerer derved det samlede areal, der skal reserveres til parkering.

Hvis parkeringsbehovet i delområde III og IV alene skal holdes alene inde i deres område, vil det kræve en reduktion i etagearealet eller parkering i flere plan/P-hus. Det kan derfor anbefales at benytte muligheden for dobbeltudnyttelse, således delområde III og IV bevarer karakter af lokalt havnemiljø med blanding af kultur, restauration, kontor- og havneerhverv, mens den resterende parkeringskapacitet hentes i det nærliggende delområde I og II, hvor kapaciteten er tilstede.

Normalt regner man med, at dobbeltudnyttelse kan give en maksimal reduktion i antallet af parkeringspladser på 20 %, når butikker og erhverv ligger sammen. Grenaa Havns beliggenhed ved Kattegatcenteret og færgeterminalen vurderes at ligge på samme niveau.

### **3.2.2 Dobbeltshopper-effekt**

Samtidig er der en mulighed for, at flere af området brugere vil parkere et sted og bevæge sig til fods mellem flere besøgsmaal i området. Dette kaldes også for "dobbeltshopper-effekten", der er et begreb som bruges, når en parkeringsplads bliver brugt til den samme bil med flere ærinder. Der tænkes især på gæster og turister i området, som vil besøge både en café, et eller flere arbejdende værksteder og/eller et kulturtilbud ved benyttelse af samme parkeringsplads. Denne anvendelse af en parkeringsplads reducerer også behovet for parkeringspladser inden for området som et hele.

Dobbeltshopper-effekten forventes normalt at medføre en reduktion på 20%-30% i trafik til og fra et givent område med f.eks. flere butikker eller lignende besøgsmaal samlet og det deraf følgende parkeringsbehov.

## **4. Forslag om lempede parkeringskrav i Sydhavnens delområde III og IV**

Som beskrevet i de foregående afsnit er der flere forhold, der taler for, at kravet til parkering for nye og omdannede virksomheder nedsættes i lokalplanens delområde III og IV:

- Eksisterende overkapacitet
- De begrænsede muligheder for parkering på terræn
- Områdets karakter
- Dobbeltudnyttelse
- Dobbeltshopper-effekt

Ved en dobbeltudnyttelse af parkeringen inden for Sydhavnen vurderes parkeringsbehovet i delområde III og IV at kunne reduceres med 20%. Der vurderes samtidig at være mulighed for, at dobbeltshopper-effekten kan nedsætte behovet for parkering med yderligere 20%.

Af Tabel 4, side 10 fremgår det, at den fremtidige anvendelse af delområde III og IV ville betyde et krav om 792 parkeringspladser inden for delområderne III og IV jf. den vejledende parkeringsnorm. Med reduktion pga. dobbeltudnyttelse og dobbeltshopper-effekt ville det samlede antal parkeringspladser nedbringes til 475 parkeringspladser.

Illustrationsplanen er en maksimal-situation, hvor byggemulighederne i lokalplanen udnyttes i fuld udstrækning. I illustrationsplanens udnyttelse af lokalplanen vil der med et lempet parkeringskrav jf. nedenstående Tabel 5 være behov for ca. 460 pladser. Dvs. at der på terræn omtrent kan etableres det nødvendige antal parkeringspladser, som et lempet parkeringskrav vil betyde.

Det foreslås derfor, at der for delområde III og IV arbejdes med parkeringsnormer som vist af Tabel 5.

Anvendelse	Antal m <sup>2</sup> muliggjort af lokalplan-forslag	Parkeringsnorm jf. Norddjurs Kommunes Kommuneplan 2017	Antal p-pladser jf. parkeringsnorm	Forslag til lempet parkeringskrav	Antal p-pladser med lempet parkeringskrav
Butiks- og restaurations-areal	3.115	1 plads pr. 25 m <sup>2</sup>	125	1 plads pr. 50 m <sup>2</sup>	62
Kontorer og værksteds-areal	20.818	1 plads pr. 50 m <sup>2</sup>	416	1 plads pr. 100 m <sup>2</sup>	208
Lagerareal	18.180	1 plads pr. 100 m <sup>2</sup>	182	1 plads pr. 150 m <sup>2</sup>	121
Offentligt formål	3.450	1 plads pr. 50 m <sup>2</sup>	69	1 plads pr. 50 m <sup>2</sup>	69
I alt	45.563		792		461

**Tabel 5. Forslag til lempede parkeringskrav i forhold til parkeringsnormen i Kommuneplan 2017.**

#### 4.1 Parkeringsnormer og -krav i andre havneområder

Norddjurs Kommune har i Kommuneplan 2017 opstillet en vejledende parkeringsnorm, der skal sikre, at der er et tilstrækkeligt antal parkeringspladser til stede ved forskellige typer anvendelse. Som redegjort for i afsnit 3 kan der dog ved betragtningen af delområde III og IV være god grund til at overveje en lempelse af parkeringskravene.

For at vurdere, hvad der er et passende parkeringskrav, anses det som gavnligt at se på andre kommuners parkeringsnormer. Frederikshavn er medtaget som et eksempel på en havn med færre publikumsorienterede funktioner, men der bør fokuseres på parkeringskrav gældende for havneområder der på lignende vis som Grenaa Havn er under funktionel omdannelse. Her er medtaget eksempler fra Aalborg, Randers og Aarhus.

#### Frederikshavn

Havnen i Frederikshavn er primært indrettet til havnerelaterede erhvervs- og industriformål, herunder virksomheder i tunge miljøklasser. I Lokalplan FRE.H.14.08.02 Udvidelse af Frederikshavn Havn foreskrives:

- Min. parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> virksomhed og min. 1 p-plads pr. 50 m<sup>2</sup> administration i delområde 1
- Min. parkeringsplads pr. 250 m<sup>2</sup> virksomhed og min. 1 p-plads pr. 50 m<sup>2</sup> administration i delområde 2
- Ved lager- og oplagsvirksomheder kan parkeringskravet reduceres

### **Aalborg**

Parkeringsnormen for midtbyen gælder for havneområderne i Aalborg. Her gælder følgende krav som udgangspunkt:

- 1 parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> ved kontor-, fabriks- og værkstedsbygninger
- 1 parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> ved lagerbygninger
- 1 parkeringsplads pr. 20 siddepladser ved restaurationer og lignende
- 1 parkeringsplads pr. 25 m<sup>2</sup> salgsareal og 1 P-plads pr. 100 m<sup>2</sup> øvrigt etageareal for udvalgswarebutikker

### **Randers**

I Randers er midtbyen ligeledes beliggende omkring havnen, hvor følgende parkeringsnorm er gældende:

- 1 parkeringsplads pr. 60 m<sup>2</sup> ved kontorer
- 1 parkeringsplads pr. 200 m<sup>2</sup> ved lagervirksomhed
- 1 parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> ved fremstillingsvirksomhed
- 1 parkeringsplads pr. 10 siddepladser ved restauranter og lign.
- 1 parkeringsplads pr. 50 m<sup>2</sup> udvalgswarebutikker

### **Aarhus**

Aarhus Kommunes parkeringspolitik er også zoneinddelt. For den del af havnen, som ikke er industrihavn, gælder midtbyens parkeringskrav, at der maksimalt må anlægges:

- 1 parkeringsplads pr. 150 m<sup>2</sup> for kontor og liberale erhverv.
- 1 parkeringsplads pr. 300 m<sup>2</sup> for lagerbygninger
- 1 parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> for restauranter
- 1 parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> for udvalgswarebutikker

Som det fremgår ovenfor, er der stor forskel på, hvilke parkeringskrav der bliver benyttet på havnene i de forskellige byer. Ved større byer er der ofte bedre kollektive forbindelser, hvilket skal tages med i betragtningen i vurderingen af parkeringskravene til Grenaa Havn. De foreslåede lempede parkeringskrav for Grenaa Havn lægger sig derfor ikke op ad Aarhus Kommunes, da der er stor forskel på den bymæssige karakter for Aarhus og Grenaa. Forslaget til lempede parkeringskrav for Grenaa Havn adskiller sig dog ikke meget fra de øvrige eksempler på parkeringsnormer.

For at gøre det attraktivt for nye virksomheder at etablere sig på Grenaa Havn, er det vigtigt, at de bliver mødt med et parkeringskrav, som kan opfyldes i lighed med de krav, der stilles i dag, hvor der kan parkeres på terræn, samtidig med at der skal være plads til havnens øvrige drift.

På baggrund af ovenstående anser Udviklingselskabet Grenaa Havn A/S det for rimeligt, at der på trods af lempede parkeringskrav i lokalplanen, vil kunne etableres parkering, som svarer til behovet inden for området.