Klima og Byudvikling
Teknik- og Miljøforvaltningen

Bilag 4 Parkeringsnotat

Tillæg 1 til Lokalplan 609 Tingbjerg

1. november 2023

Sagsnummer
2022-0065805

Dokumentnummer
2022-0065805-13

Det byggeri, der muliggøres i lokalplan 609 Tingbjerg og tillæg 1 til lokalplan 609 udløser tilsammen krav om ca. 400 parkeringspladser, heraf er ca. 181 pladser udløst af tillæg 1 til lokalplan 609.

Parkering til den nye bebyggelse placeres hovedsageligt på vejareal på de private fællesveje og på parkeringspladser på terræn.

I tillæg 1 til lokalplan 609 samles 110-150 parkeringspladser i et parkeringshus ved Vingegavl. Området er støjbelastet og parkeringshuset kan samtidig fungere som støjskærm.

Syd for Tingbjerg Skole samles ca. 70 parkeringspladser inklusive parkering til Tingbjerg Skole på arealet øst for hovedindgangen, så der skabes en mere sikker og tryg ankomst til skolen for fodgængere. Dermed kan arealet vest for hovedindgangen friholdes for bilparkering, så det på sigt kan udvikles til en kvarterplads.

Der planlægges en daginstitution på et areal nord for Tingbjerg Skole hvor der i dag ligger 36 parkeringspladser. Disse pladser kan ved realisering af byggeriet flyttes til Tingbjerg Idrætsparks arealer.

Baggrund

Parkeringsnorm

Tingbjerg er et byudviklingsområde. I kommuneplanen er normen for Tingbjerg én parkeringsplads pr. 175 m2 etageareal med mulighed for konkret vurdering. Parkeringskravet er i lokalplanen for etape 1 fastlagt til én parkeringsplads pr. 175 m2 bruttoetageareal, da Teknik- og Miljøforvaltningen har vurderet, at normen er i overensstemmelse med områdets parkeringsbehov og beliggenhed i byen. Parkeringskravet til nybyggeriet svarer med en norm på 1 plads pr. 175 m2 til ca. 400 p-pladser for etape 1 og 2 og ca. 140 pladser i etape 3.

Ej bilfri eller delvis bilfri bydel

Tingbjerg er som byudviklingsområde omfattet af bemærkningen om bilfri eller delvis bilfri bydel, men området opfylder ikke betingelserne for hel eller delvis bilfrihed. Ifølge administrationsgrundlaget for bilfri byudviklingsområder (BR den 8. oktober 2020) kan der ikke arbejdes videre med en bilfri eller delvis bilfri bydel, hvis ikke mindst 2/3 af lokalplanområdet ligger indenfor det såkaldte stationsnære område (defineret ved 1.000 m cirkelslag omkring en station). I kommuneplanen nævnes, at der kan være steder med meget dårlig offentlig transportbetjening, dvs. uden metro, letbane, S-tog eller BRT-betjening, hvor det kan være relevant med en konkret vurdering. Tingbjerg ligger mellem 1,3 km og 2,2 km fra den nærmeste

Klima og Byudvikling
Område for Byplanlægning
Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

S-togstation, og da letbanen endnu ikke indgår i de vedtagne planer, er hele lokalplanområdet ikke stationsnært (defineret ved 1.000 m cirkelslag). Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler derfor ikke, at Tingbjerg udvikles som bilfrit eller delvist bilfrit område.

Samlet parkeringsstrategi
Der er, i forbindelse med lokalplan for etape 1, udviklet en samlet parkeringsstrategi for eksisterende funktioner og nybyggeri i Tingbjerg.

Parkeringsbelægningen i Tingbjerg er lav – 63 % af parkeringspladserne er i brug. Det er dog ikke ensbetydende med, at der ikke i dele af Tingbjerg er mangel på p-pladser – særligt i den sydlige del omkring Ruten, er der pres på parkeringen. Belægningsgraden baserer sig på en optælling af samtlige parkerede biler i Tingbjerg foretaget på tre forskellige dage i marts 2018, samt en kontroltælling i oktober 2018. Den relativt lave belægningsgrad viser, at der er et samlet overskud af p-pladser. En andel af de overskydende p-pladser (som ikke er byggelovspladser) kan benyttes til at opfylde dele af parkeringskravet til nybyggeriet, mens resten af p-pladserne til nybyggeriet skal etableres som nye pladser på terræn eller i konstruktion.

Udvikler har et ønske om, i tråd med principperne for etape 1, at parkering til den nye bebyggelse i etape 1 primært placeres på terræn og i et p-hus.

Parkering ved Ruten
I Tingbjerg-Husum Byudviklingsstrategi og Helhedsplan for Ruten, er Ruten udpeget som Tingbjergs centrale hovedgade, hvor styrket byliv med koncentration af udadvendte bylivsfunktioner skal skabe et trygt boligområde med flere mennesker i byrummet.

På Ruten er der fortættet med boliger og butikker på Lille Torv, og på Store Torv fortættes nu også med nye boliger, plejecenter og butikker placeret på det, der tidligere var en stor parkeringsplads. Når byggeriet er etableret, bliver Tingbjerg Skoles forplads den primære pladsdannelse langs Ruten og bliver dermed et vigtigt samlingspunkt som kvarterplads.

Arealet foran skolen kan rumme både et større antal parkeringspladser, en mulig fremtidig skoleudvidelse og en kvarterplads.

Der blev i etape 1 planlagt et p-hus på hjørnet af Tårnhusstræde og Ruten, sydøst for Tingbjerg skole, idet der, særligt i den sydlige del af Tingbjerg omkring Ruten, er mangel på parkering.

Placeringen er forbundet med nogle udfordringer; dels skygge på skolens legeplads, og dels flytning af HOFOR's hovedledning til varmeforsyning af Tingbjerg. Parkering i en p-kælder eller på terræn har derfor været undersøgt nærmere i udviklingen af lokalplanen.

P-kælderen kunne ligge under både SAB's matrikel (hvor det oprindelige p-hus skulle ligge) og skolens forplads, og evt. under vejareal på Ruten hvis man vil undgå at flytte HOFORs hovedledning. Etablering af p-kælder på dette sted er dog dels omkostningstungt, enten i form af flytning af HOFOR's hovedledning eller erhvervelse af

vejareal. Dels er det belastende for miljøet idet det koster en stor del CO_2 at etablere kælderen.

Der er i stedet fundet en løsning på terræn, hvor der etableres parkering på ca. halvdelen af forpladsen, øst for hovedindgangen. På den anden halvdel, vest for hovedindgangen, kan der etableres en kvarterplads i tråd med Tingbjerg-Husum Byudviklingsstrategi og Helhedsplan for Ruten.