



Notat

Bilag 7 Parkeringsnotat

28. april 2022

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. 500 p-pladser for etape 1 og 2.

Sagsnummer
2022-0057271

Dokumentnummer
2022-0057271-11

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 1000 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 S-togstation, og da letbanen endnu ikke indgår i de vedtagne planer, er hele lokalplanområdet ikke stationsnært (defineret ved 1000 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 byggepladser) 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.

Plan, Analyse, Ressourcer og
CO2-reduktion
Byplan Øst
Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

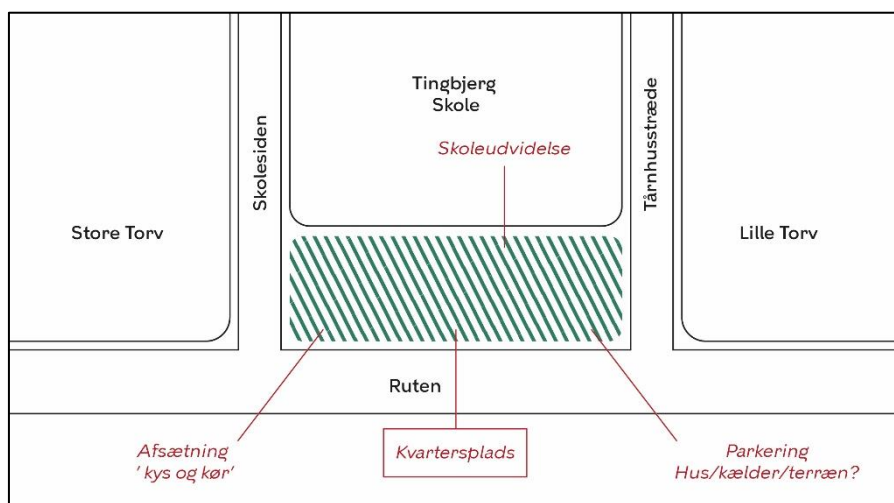
Udvikler har et ønske om, i tråd med principperne for etape 1, at parkering til den nye bebyggelse primært placeres på terræn og enkelte steder i p-hus og evt. p-kælder.

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 kvartersplads.

Dilemmaet er, at arealet foran skolen samtidig potentielt skal kunne rumme både et større antal parkeringspladser (på terræn eller i konstruktion), en mulig fremtidig skoleudvidelse, og en 'kys og kø' løsning med 8-9 afsætningspladser til skolen.



Løsningen på parkering i den sydlige del af Tingbjerg er ikke på nuværende tidspunkt afklaret. 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 vil det, alt efter hvor højt p-huset skulle være, muligvis komme til at skygge ned på skolens legeplads. Dels ligger HOFORs hovedledning til varmforsyning af Tingbjerg på arealet, og det er omkostningstungt at flytte den.

Som alternativ er det blevet undersøgt om parkeringen kan etableres i en p-kælder. Kælderen vil skulle 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. Parkering i konstruktion, i p-hus eller -kælder, vil være i tråd med planerne for udvikling af Ruten, hvor de store parkeringsarealer foran Store

Torv og Lille Torv er fjernet og der i stedet er planlagt, og opført ny bebyggelse, der bidrager til at fortætte og koncentrere bylivet langs en mere aktiv og tryk hovedgade, end det brede udflydende vejrum Ruten tidligere har været.

P-kælderløsningen er dog også forbundet med nogle udfordringer. Det er en omkostningstung løsning, og udvikler og grundejer ønsker ikke en p-kælder, idet den anses som utryk for brugere og belastende for miljøet.

Forvaltningen vurderer ikke, at parkering i konstruktion syd for skolen vil være mere utryk end de øvrige p-anlæg i konstruktion, der er planlagt i Tingbjerg. Der etableres p-kælder på Ruten i forbindelse med realisering af lokalplanen på Store Torv, i etape 1 blev planlagt p-kælder i det nordlige Tingbjerg, nord for Tingbjerg Ås, og i det nordøstlige hjørne af Tingbjerg planlægges i etape 2 også parkering i konstruktion. Parkering i konstruktion kan indrettes trykt ved bl.a. at sikre god belysning, god oversigt over parkeringsarealet og placering i et område, hvor der naturligt færdes mennesker.

I stedet for det planlagte p-hus eller en p-kælder ønsker udvikler, at etablere parkeringen på terræn forskellige steder i Tingbjerg, bl.a. på arealet hvor p-huset var planlagt. En større parkeringsplads på terræn er netop fjernet på Store Torv og Lille Torv for at fortætte gaderummet for at omdanne Ruten til en tryggere og mere aktiv hovedgade ved at trække den nye bebyggelse frem til vejen. En bylivsanalyse udviklet af Gehl (figur 1) peger på, at man i et område som Tingbjerg, bør arbejde med at koncentrere bylivet på en mindre og klart defineret hovedgade, og at der bør være én kvarterplads foran skolen, i stedet for et stort udflydende vejrum.

Forvaltningen anbefaler, at der i det videre forløb skal være særlig fokus på, at parkeringsløsning ved Ruten afklares, så det i videst muligt omfang muliggør en pladسدannelse foran skolen med karakter af kvarterplads jf. Tingbjerg-Husum Byudviklingsstrategi.



Figur 1 Principper for udvikling af Ruten fra Bylivsanalyse for Ruten i Tingbjerg udarbejdet af Gehl, 2017