



## Notat

### Normerne for bilparkering i Kommuneplan 2019

14. april 2020

Kommuneplan 2019 indeholder parkeringsnormer, der er forskellige fra Kommuneplan 2015. Det har betydning for kravet til parkering i alle lokalplaner, der bliver vedtaget efter vedtagelsen af Kommuneplan 2019 den 27. februar 2020.

Sagsnummer  
2018-0147635

Dokumentnummer  
2018-0147635-9

Teknik- og Miljøforvaltningen har igangsat udarbejdelsen af et administrationsgrundlag. Det skal sikre, at forvaltningen har retningslinjer for, hvordan kommuneplanens muligheder for konkret vurdering af parkeringsbehovet skal anvendes.

Forvaltningen forventer at kunne forlægge administrationsgrundlaget til politiske behandling på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 11. maj 2020, men Kommuneplan 2019's rammer for parkeringsnormer bringes allerede nu i anvendelse ifm. udvalgets behandling af lokalplaner.

Nedenfor er parkeringsnormerne i Kommuneplan 2019 overordnet refereret, og nederst fremgår de samlede parkeringsnormer i Kommuneplan 2019.

#### Standardnormer

Parkeringsnormerne i Kommuneplan 2019 indeholder en standardnorm for parkering, der afhænger af den konkrete anvendelse og geografisk placering i byen. F.eks. er standardnormen for boliger i centrum én plads pr. 357 m<sup>2</sup> etageareal, i tætbyen og byudviklingsområder én plads pr. 250 m<sup>2</sup> etageareal og i øvrig by én plads pr. 214 m<sup>2</sup> etageareal. Der er et kort nederst i notatet, der viser byen opdelt i centrum, tætbyen, byudviklingsområder og øvrig by (de områder uden farvemarkering).

#### Mulighed for konkret vurdering af behovet for parkering

Udover standardnormerne indeholder Kommuneplan 2019 mulighed for, i en lokalplan, konkret at vurdere parkeringsbehovet i særlige situationer. Disse situationer er beskrevet i en række særlige bemærkninger til parkeringsnormerne i Kommuneplan 2019.

De særlige bemærkninger fremgår i notatet efter gengivelsen af standardnormerne. Bemærkning 0 og 6 har en mere generel karakter.

#### *(0) Mulighed for et minimum af kørende til byudviklingsområder*

Bemærkning 0 gælder kun for byudviklingsområder, da den åbner mulighed for, at der i lokalplaner i byudviklingsområder efter konkret vurdering kan fastsættes en lavere parkeringsnorm (færre parkeringspladser), som sikrer et minimum af kørende adgang til området.

PARC  
Sekretariat (PARC)  
Njalsgade 13  
Postboks 348  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

Parkeringsnormen skal "fastsættes på baggrund af ejendommens / områdets anvendelse, beliggenhed i byen herunder nærhed til kollektiv transport og cykelinfrastruktur mv."

*(6) Mulighed for krav om flere eller færre p-pladser end standardnormen*

Bemærkning 6 gælder i hele byen og åbner mulighed for konkret at vurdere, om der er behov for at stille krav om flere eller færre parkeringspladser end standardnormen:

"Parkeringsdækningen kan fastsættes efter en konkret vurdering, således, at der kan fritages for at bygge parkeringspladser i konstruktion, hvis det vurderes, at der ikke er behov for andet end aflæsning på vejen. Samtidig kan der være steder med meget dårlig offentlig transportbetjening uden metro, letbane, S-tog eller BRT-betjening, hvor det kan være relevant med en konkret vurdering, hvor der tilvejebringes tilstrækkeligt med p-pladser alt efter hvilken funktion, der planlægges for."

De øvrige bemærkninger gælder for bestemte anvendelser som f.eks. husbåde eller bygninger til offentligt formål eller kontorbrug.

*Anvendelse med krav om konkret vurdering*

Endelig er der en række anvendelser, hvor parkeringsbehovet altid skal vurderes konkret. Det er blandt andet bygninger til offentlige formål som f.eks. kulturhuse, museer, uddannelsesinstitutioner og til hoteller.

Karsten Biering Nielsen  
Vicedirektør

## Parkeringsnormer i Kommuneplan 2019

Standardnormerne for parkering fremgår af nedenstående skema. Tallene dækker over parkeringspladser pr. kvadratmeter etageareal.

Funktion/ bydel	Centrum	Tætby & byudviklingsområder (0)	Øvrig by
Bolig (1,6)	1:357	1:250	1:214
Erhverv (2,6)	1:214	1:214 (3)	1:143
Grundskoler (4,5,6)	1:714	1:607	1:464
Daginstitutioner (4,6)	1:286	1:286	1:179
Kollegie- og ungdomsboliger	1:857	1:857	1:857
Plejecentre/ plejeboliger (6)	1:714	1:714	1:714
Butiksformål (6,7)	1:143	1:143	1:143

### Offentlige og almene formål

Ved byggeri til brug for offentlige og almene formål, herunder f.eks. uddannelse (erhvervsskoler, universiteter m.v.), døgninstitutioner, kulturelle og rekreative funktioner (museer, biblioteker, koncerthuse m.v.) fastsættes parkeringsdækningen efter en konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.

### Husbåde

Parkeringsdækningen ved husbåde fastsættes med udgangspunkt i husbådens funktion og beliggenhed, jf. ovenstående tabel. Kravene til parkering kan dog reduceres, hvis anlæg af parkering kan vanskeliggøre adgang til vandet, hindre skabelsen af attraktive havnemiljøer mv. Parkering på private kajer, veje og grundarealer kan indgå i parkeringsdækningen.

### Funktioner af ekstensiv karakter

Ved etablering af funktioner af ekstensiv karakter med hensyn til antal ansatte og besøgende, f.eks. lagerhoteller, arkivbygninger, tekniske anlæg m.v. fastsættes parkeringsdækningen efter konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.

### Ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse

Ved ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse kan parkeringsbehovet fastsættes efter en konkret vurdering. Anvendelsen, stationsnærhed og begrænsede friarealer er elementer, der blandt andet kan indgå

i den konkrete vurdering. Det kan konkret vurderes, at der ikke stilles krav om yderligere parkeringspladser til bebyggelsen.

### **Etablering af boliger eller erhverv i tagetager og etablering af mindre tilbygninger**

Ved etablering af boliger eller erhverv i tagetager i eksisterende bebyggelse eller oven på eksisterende bebyggelse og ved opførelse af mindre tilbygninger kan parkeringsbehovet til de nye boliger/erhvervsenheder og til de mindre tilbygninger fastsættes efter en konkret vurdering med mulighed for at reducere til 0. Stationsnærhed, begrænsede friarealer og byggeprojektets mindre omfang i forhold til den eksisterende bebyggelse kan blandt andet indgå i vurderingen.

### **Generelle krav**

Parkeringspladser skal tilvejebringes på egen ejendom. I lokalplaner kan det efter konkret vurdering tillades, at parkeringsdækningen finder sted i kvarteret, f.eks. på private fællesveje eller i parkeringsanlæg.

Der kan i lokalplaner stilles krav om, at en andel af parkeringspladserne forberedes for eller forsynes med el til opladning af elbiler.

### **Særlige bemærkninger**

0) I alle byudviklingsområder, der er udpegede i retningslinjer for byudvikling, kan parkeringsdækningen efter en konkret vurdering i lokalplan fastsættes med lavere parkeringsnorm for alle funktioner. Parkeringsdækningen fastsættes efter en konkret vurdering som sikrer et minimum af kørende adgang til området. Parkeringsnormen fastsættes på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse, beliggenhed i byen herunder nærhed til kollektiv transport og cykelinfrastruktur mv.

1) Enfamiliehuse 1 pl. pr. bolig

2) Parkering til hotel fastlægges efter konkret vurdering.

3) Ved kontorbyggeri kan parkeringsdækningen i tætbyen og byudviklingsområderne efter en konkret vurdering maksimeres til 1 plads pr. 143 m<sup>2</sup> eller minimeres til 1 plads pr. 286 m<sup>2</sup>, såfremt der kan påvises højere/lavere parkeringsbehov. I vurderingen af det konkrete antal pladser indgår bl.a. lokalisering i forhold til kollektiv trafik, vejnet, virksomhedens behov samt projektets karakteristika mv.

4) Afsætningsplader kan undtagelsesvist placeres på vejarealer.

5) Der stilles ikke krav om parkering ved etablering af idrætshal, mad-skole mv. i tilknytning til en grundskole.

6) Parkeringsdækningen kan fastsættes efter en konkret vurdering, således, at der kan fritages for at bygge parkeringspladser i konstruktion, hvis det vurderes, at der ikke er behov for andet end aflæsning på vejen. Samtidig kan der være steder med meget dårlig offentlig transportbetjening uden metro, letbane, S-tog eller BRT-betjening, hvor det kan være relevant med en konkret vurdering, hvor der tilvejebringes tilstrækkeligt med p-pladser alt efter hvilken funktion, der planlægges for.

7) Butikker med pladskrævende varer 1:71 m<sup>2</sup>

### Kort over centrum, tætbyen og udpegede udviklingsområder

