



05-08-2015

Vurdering af parkeringsbehov i lokalplan for Faste Batteri III

Ved behandlingen af forslag til lokalplan "Faste Batteri III" på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 22. juni 2015 afgav SF og Enhedslisten følgende protokolbemærkning:

"Enhedslisten og SF ønsker forud for behandlingen i Borgerrepræsentationen at få forelagt forvaltningens konkrete vurdering af behovet for parkering, herunder om der er mulighed for at ændre parkeringsnormen til 1:200."

Forslag til lokalplan "Faste Batteri III"

Da lokalplanen kræver et kommuneplantillæg på grund af ændret bygningshøjder, fastlægges bl.a. parkeringsnormen i overensstemmelse med forslag til Kommuneplan 2015 til 1 plads pr. 150 m² for boliger og serviceerhverv.

Kommuneplan 2015

I forslag til Kommuneplan 2015 er lagt op til en ny parkeringsnorm i C-områderne, således at den faste norm i tætbyen (som Faste Batteri) og byudviklingsområderne er 1 plads pr. 150 m² i lighed med S-områderne. Parkeringsnormen kan dog maksimeres til 1 plads pr. 100 m² eller minimeres til 1 plads pr. 200 m², såfremt der efter en konkret vurdering kan påvises et andet parkeringsbehov. I vurderingen af det konkrete antal pladser indgår blandt andet lokalisering i forhold til kollektiv trafik, vejnet samt projektets karakteristika i forhold til boligstørrelser, bebyggelsesplan, boligtyper, fælles parkeringsanlæg - herunder muligheder for dobbeltudnyttelse af parkeringsanlæg.

Kommuneplanens bestemmelser lægger således op til, at der skal ske en konkret vurdering, som påviser et andet behov, førend udgangspunktet på 1 plads pr. 150 m² fraviges. Det er derfor ikke muligt at lade generelle betragtninger om parkering danne baggrund for en fravigelse, og der vil i sagen skulle redegøres for behovsvurderingen. Udgangspunktet er, at det primært er grundejerens forpligtelse at påvise et andet behov, men kommunen vil dog også selv have denne mulighed.

Sagsnr.

2015-0107674

Dokumentnr.

2015-0107674-9

Sagsbehandler

Vida Christeller

Byens Udvikling

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

Telefon
3366 1365

E-mail
vidchr@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

Konkret vurdering af parkeringsbehovet

Lokalisering i forhold til kollektiv trafik

Lokalplanområdet er relativt stort, hvor afstanden til kollektiv trafik varierer. Særligt ved de vestlige byggefelter er der let adgang til metro, hvilket appellerer til brug af kollektiv transport. På Njalsgade kører der i øjeblikket lokalbuslinjerne 12, 33 og 77/78, samt A-bussen 5A lidt længere væk på Amager Boulevard. Dette taler for et behov for færre parkeringspladser.

Adgang til overordnet vejnet

Området har let adgang til overordnede veje via fordelingsgaderne Ørestads Boulevard og Amagerfælledvej. Boliger lokaliseret nær overordnede veje og motorvej forventes at appellere til beboere med en stor grad af bilejerskab og transportbehov, hvilket taler for flere parkeringspladser.

Adgang til cykelstier

Området har let adgang til cykelsti, herunder 'PLUSnettet' på hhv. Emil Holms Kanal og Njalsgade og på Amager Boulevard, samt til det Grønne Cykelrutenet, som har en planlagt sti igennem lokalplanområdet og som ligeledes forløber via Emil Holms Kanal. På Amager Boulevard findes ligeledes forbindelse til supercykelstinettet. Den centrale placering i forhold til byens arbejdspladser og aktiviteter vil gøre det attraktivt at cykle både korte og længere ture, med både arbejdsrelateret og rekreativt sigte.

Boligstørrelser og boligtyper

Lokalplantillægget giver mulighed for rækkehuse, etageboliger og erhverv. Særligt rækkehustypologien og erhverv forventes at appellere til beboere og brugere med en stor grad af bilejerskab og transportbehov, hvilket taler for flere parkeringspladser.

Erhvervstyper og institutioner

Der er i området mulighed for en kulturfunktion, hotel og en institution. En konkretisering af type vil være nødvendig for at kunne afklare, om disse vil have en højere eller lavere parkeringsbehov. Området rummer ligeledes mulighed for serviceerhverv og detailhandel. Typen og størrelsen af denne vil være afgørende for deres påvirkning af parkeringspladsbehovet, og da dette ikke kendes vurderes det, at det ikke skal have indflydelse på normens størrelse.

Bebyggelsesplan og parkeringsprincipper

Bebyggelsesplan og parkeringsprincipper for området fastholdes som parkeringskælder, som er fordelt under hele bebyggelsen. Dette taler for, at der er en principiel mulighed for en vis dobbeltudnyttelse af pladserne. Dette kan tale for, at der er behov for færre pladser. Dog vil

muligheden reduceres eller helt forsvinde, hvis pladserne har en høj grad af reservation til specifikke formål.

Konklusion

Mange beboere må forventes at bruge kollektiv transport, cykel eller gang i hverdagen. Alligevel forventes relativt mange husstande at have bil, som ofte kun vil blive brugt til fritids- eller weekendkørsel, hvorfor parkeringspladserne kun i begrænset grad vil kunne dobbeltudnyttes i hverdagen.

Forvaltningens faglige vurdering er, at på grund af områdets lette adgang til kollektiv transport, kan områdets parkeringsnorm fastsættes i spændet mellem 1 plads pr. 150 m² til 1 plads pr. 160 m², men at der ikke er basis for en parkeringsnorm på 1 plads pr. 200 m². Det som taler imod at sænke parkeringsnormen yderligere er følgende konkrete forhold:

- områderne er lokaliseret nær de overordnede veje, hvilket appellerer til beboere med stort bilejerskab.
- rækkehusene forventes generelt, at appellere til beboere med stort bilejerskab og transportbehov.
- Der forventes at mindst 25 % af planen udvikles som erhverv og erfaringen er, at erhverv ønsker egne parkeringspladser pga. bl.a. sikkerhed, og derfor er ikke interesseret i dobbeltudnyttelsesprincipper.
- mange boliger får en individuel parkeringsløsning, som ikke kan dobbeltudnyttes.