



## Notat

### Bilag 6 - Parkeringsnotat

Sagsnummer  
2021-0008123

### Fastsættelse af bilparkeringsdækning i lokalplanen for Godsbaneterrænet

Dokumentnummer  
2021-0008123-8

#### Byudviklingsområder i Københavns Kommuneplan 2019

I alle udpegede byudviklingsområder kan parkeringsdækningen i lokalplanen fastsættes efter en konkret vurdering med en lavere parkeringsnorm for alle funktioner. Den konkrete vurdering skal sikre, at der kun er 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.

#### Parkeringsnormen i startredegerelsen - 3 scenarier

Beregningen af scenarier tager udgangspunkt i bolig og (kontor-)erhverv, som de to største anvendelser, der planlægges for. Byudviklingsområdet indeholder en række andre funktioner, såsom skole, butikker, kultur, erhverv mv., som ikke indgår i beregningen af scenarierne på nuværende tidspunkt. Herudover vil der også være parkering tilknyttet eksisterende funktioner, som fortsat skal være tilgængelige. TMF foretager en konkret vurdering af parkeringsbehovet til disse funktioner. I lokalplanforslaget vil parkeringsdækningen for alle funktioner fremgå.

1. *Scenarie 1: Parkeringsnormen reduceres til et absolut minimum ca. 90% ift. Kommuneplan 2019 norm*
2. *Scenarie 2: Parkeringsnormen reduceres med 50 % ift. Kommuneplan 2019 norm*
3. *Scenarie 3: Parkeringsnormen reduceres med 20 % ift. Kommuneplan 2019 norm (grundejernes ønske)*

#### Opsamling

I tabellen herunder opsummeres parkeringsdækningen for de forskellige scenarier på baggrund af det nuværende forslag til helhedsplan, dog med den forenkling, at den kun omfatter boliger og erhverv i almindelighed og ikke de forskellige typer boliger og erhverv med afvigende p-norm, som plejehjem og detailhandel mv. samt skole og institutioner.

Plan, Analyse, Ressourcer og  
CO2-reduktion  
Byplan Vest  
Njalsgade 13  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

Anvendelse/ scenarie	KP15	KP19	90 % scenarie (0 scenarie)	50 % scenarie	20 % Scenarie (Grundejernes bud)
<i>P-norm bolig</i>	1:150	1:250	1:2.390	1:500	1:312
<i>Antal pladser ved 334.600 m<sup>2</sup></i>	2.230	1.339	140	669	1.071
<i>Boliger pr. p-plads</i>	1 pl. pr 2 bolig	1 pl. pr 3 bolig	1 pl. pr 32 bolig	1 pl. pr 7 bolig	1 pl. pr 4 bolig
<i>P-norm erhverv</i>	1:150	1:214	1:2.143	1:428	1:268
<i>Antal pladser ved 143.400 m<sup>2</sup></i>	956	670	67	335	536
<i>Andel medarbejdere i bil (kontor- erhverv)</i>	ca. 13 %	ca. 9 %	ca. 1 %	ca. 4 %	ca. 7 %
<i>Samlet antal pladser</i>	3.186	2.009	207	1.004	1.607

*Tabel 1: Oversigt over parkeringsdækningen i de forskellige scenarier. Tallet er eksklusive 20% delebilparkering*

### Anbefaling

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler, at parkeringsnormerne nedsættes med 50 % for alle funktioner i forhold til normerne i Kommuneplan 2019 i det videre arbejde med lokalplanlægning af Godsbaneterrænet. Reduktionen er begrundet ud fra kriterierne opsat i det politisk godkendte *Administrationsgrundlag for helt eller delvist bilfrie byområder*. Forvaltningen vurderer, at nærheden til stationer, adgangen hertil og stinettet i øvrigt, samt det forhold at Godsbaneterrænet udvikles med en infrastruktur, som i høj grad tilgodeser de bløde trafikanter, giver mulighed for en reduceret parkeringsnorm. Samtidig ligger Godsbaneterrænet med god adgang til det overordnede vejnet via Vasbygade. Derfor vil der være gode adgangsforhold for biltrafik herfra, hvilket taler i mod, at bydelen vil kunne etableres som helt bilfri. Parkeringsnormen vurderes på den baggrund at kunne reduceres med 50 %.

Forvaltningen gør opmærksom på, at der er et bredt politisk råderum ift. at fastsætte parkeringsnormen for området, som spænder fra et absolut minimum af parkering til kommuneplanens norm.

Grundejerne er ikke enige i forvaltningernes anbefaling, som de finder vil medføre for få parkeringspladser til områdets betjening. Grundejerne foreslår en reduktion af kommuneplanens parkeringsnorm på 20 %. I dette notat præsenteres tre scenarier for parkeringsnorm.

### Administrationsgrundlaget for bilfrie byområder

Helhedsplanen for Godsbaneterrænet indeholder ca. 480.000 m<sup>2</sup> eksisterende og ny bebyggelse, fordelt på 30 % erhverv (143.400 m<sup>2</sup>) og 70 % bolig (334.600 m<sup>2</sup> inkl. 25 % almene boliger). Lokalplanområdet udgør byudviklingsområdet Godsbaneterrænet i bydelen Vesterbro-Kongens Enghave.

På Borgerrepræsentationens møde den 8. oktober 2020 blev administrationsgrundlaget for helt eller delvis bilfri byudviklingsområder vedtaget. Administrationsgrundlaget fastsætter hvilke kriterier, der skal vurderes efter.

Kriterierne omhandler stationsnærhed, forbindelser til omkringliggende infrastruktur og lokalplanområdets placering og indhold. Følgende kriterier skal indgå i vurderingen af, om et byudviklingsområde kan gøres helt eller delvis bilfrit:

Stationsnærhed:

- Helt bilfrit: 1/3 af lokalplanområdet skal ligge i det såkaldte stationsnære kerneområde, dvs. indenfor et 600 meter cirkelslag til en station.
- Delvist bilfrit: 1/3 af lokalplanområdet skal ligge i det såkaldte stationsnære område, dvs. indenfor et 1000 meter cirkelslag.
- Ej bilfrit: Hvis 2/3 af lokalplanområdet ligger udenfor det såkaldte stationsnære område, dvs. uden for 1000 meter cirkelslaget, kan der ikke arbejdes videre med at gøre området helt eller delvis bilfrit.

Øvrige kriterier:

- Opkobling og forbindelser til/fra området skal være attraktive. Hvis dette ikke findes i forvejen, skal det etableres.
- Området skal have attraktive forbindelser til den nærmeste station. Hvis dette ikke findes i forvejen, skal det etableres.
- Der skal være restriktioner på parkeringspladser i de omkringliggende områder for at sikre, at bilparkeringen ikke blot flyttes dertil.

Rammebetingelser der skal indgå i vurderingen:

- Byudviklingsområdets beliggenhed ift. den omkringliggende by og den overordnede infrastruktur ift. vejnet, cykelstinet mv.
- Byudviklingsområdets størrelse og funktioner ift. det trafikale behov.

## Scenarier

### Vurdering af muligheden for bilfrihed for Godsbaneterrænet

Godsbaneterrænet ligger mellem jernbanen og Vasbygade. Ca. 2/3 af området er inden for det stationsnære kerneområde dvs. inden for 600 meter cirkelslag til en station. Derudover kan det indarbejdes i lokalplanen, at der skal være gode forbindelser til stationerne og til byens omkringliggende cykel- og fodgængernet. Området bliver med decentralt placerede mobilitetshuse, som indeholder parkering placeret langs Vasbygade og ved Carsten Niebuhrs Gade som også fungerer som støjafskærmning. Der vil derfor være et minimum af kørsel internt i området, og de interne veje planlægges derfor på de gåendes og cyklendes præmisser. Herudover vil områderne omkring lokalplanområdet blive omfattet af parkeringsrestriktioner, som forventes udrullet i marts 2023.

Lokalplanområdet ligger både stationsnært og tæt på det overordnede vejnet. Der er mulighed for at nærheden til Vasbygade og det overordnede vejnet tildeles en højere vægtning ift. nærheden og adgang til stationer og stinet. Det vil sige, at det kan begrunde, at der kommer flere parkeringspladser. Derfor vurderer forvaltningen, at det kan indgå som alternativ til det bilfrie scenarie. Der er derfor udarbejdet to scenarier ud fra *Administrationsgrundlag for bilfrie byområder* hhv. Parkeringsnorm, som er reduceret mest muligt (ca. 90 %), samt en parkeringsnorm, som er reduceret med 50 %. Derudover fremgår grundejernes ønske om en reduceret norm på 20 % af notatet.

Der skal endvidere tages stilling til, hvordan planen skal forholde sig til de eksisterende terrænparkeringspladser, der findes i området.

### Scenarier for parkeringsvurdering

#### Dele-biler og status på evt. ændring af planloven

Regeringen har spillet ud, at kommunerne i lokalplanlægningen kan få mulighed for at regulere flere typer af parkering, herunder pladser til dele- og el-biler. Ændringen af planloven kan muligvis forventes i løbet af 2022. Det betyder, at der kan blive mulighed for at bestemme i lokalplanen, at en andel af parkeringspladserne skal være til dele- og el-biler frem mod endelig vedtagelse af lokalplanforslaget for Godsbaneterrænet.

Herunder er der vist tre forskellige scenarier for, hvordan parkeringsnormen for Godsbaneterrænet evt. kan sammensættes. Andelen af pladser til dele- og el-biler vil variere alt efter hvilket scenarie, der arbejdes med. Der lægges op til en fordeling, som vist herunder i tabellen:

Scenarie	Andel dele-biler
1. Parkeringsnormen reduceres til et absolut minimum	0 %*
2. Parkeringsnormen reduceres med 50% ift. Kommuneplan 2019 norm	20 %
3. Parkeringsnormen reduceres med 20% ift. Kommuneplan 2019 norm (bygherres ønske)	20 %

*Tabel 2: Andel dele-biler fordelt på de forskellige scenarier. \* i det bilfrie scenarie lægges der ikke op til, at der etableres dele-biler, da parkeringsdækningen er fastsat til et absolut minimum.*

En andel af pladser til el-biler vil blive kvalificeret frem mod lokalplanforslaget.

#### Scenarie 1: Parkeringsnormen reduceres til et absolut minimum

Kravet til antal parkeringspladser reduceres med ca. 90 % i forhold til parkeringsnormerne i Kommuneplan 2019. Antallet af parkeringspladser vil begrænse sig til i alt 207 pladser, hvoraf 59 pladser vil være handicapparkering. Handicapparkeringen udgør samme antal som ved fuld parkeringsdækning ved kommuneplanens norm for at sikre tilstrækkelig tilgængelighed til

boligerne. Herudover vil der være i alt 148 pladser til afsætning og gæsteparkering. Parkering og standsningsforhold for varelevering og renovation kan ligge ud over normen.

Med en reduceret norm på ca. 90 % vil der ikke være mulighed for at langtidsparkere i området, hverken for personale til erhverv, eller gæster til boligerne.

Det er uvist, hvordan området vil komme til at fungere, da byområder af denne størrelse ikke tidligere er udviklet med så lav en parkeringsdækning. Med lokalplanen kan forvaltningen ikke forhindre beboerne i at eje en bil, og derved kan der opstå afledte konsekvenser af en restriktiv parkeringsnorm. Af konsekvenser kan nævnes: at parkeringsproblematikken flyttes til andre områder, hvor der er privat udlejning af p-pladser, samt øget trafik i den sammenhæng og øget parkeringskontrol på offentlige veje med p-zone.

Der lægges ikke op til, at delebiler indgår i parkeringsnormen, da normen er fastsat efter et absolut minimum. Det vil være en mulighed at inkludere delebilbiler i normen. Disse pladser vil således skulle lægges til det skønnede minimumsbehov.

### **Scenarie 2: Parkeringsnormen reduceres med 50 % ift. Kommuneplan 2019 norm (forvaltningens anbefaling)**

Kravet til antal parkeringspladser reduceres med 50 % i forhold til parkeringsnormerne i Kommuneplan 2019 for alle funktioner. Antallet af parkeringspladser vil begrænse sig til i alt 1.004 pladser, hvoraf 59 pladser vil være handicapparkering.

Handicapparkeringen udgør samme antal som ved fuld parkeringsdækning ved kommuneplanens norm for at sikre tilstrækkelig tilgængelighed til boligerne. Herudover vil der være i alt 945 pladser til bolig og erhverv. Parkering og standsningsforhold for varelevering og renovation ligger ud over normen.

Ift. erhverv vil der med den reducerede norm være ca. 4 % af medarbejderne, som kan komme i bil. Også her vil der være mulighed for at etablere en delbilsordning for de typer erhverv, som vil finde det attraktivt.

Andelen af delebiler i det delvist bilfrie scenarie er på nuværende tidspunkt ikke kvalificeret yderligere, men læner sig op ad grundejernes intentioner om at reservere ca. 20 % af parkeringspladserne til delebiler. Det betyder, at ca. 535 boliger kan have tilgang til privat bil (ca. 12 % af alle boliger), mens ca. 1/4 af de øvrige boliger kan være med i en delebilsordning. Antallet af delebiler vil udgøre ca. 134, og der vil være ca. 7 boliger pr. delebil.

### **Scenarie 3: Parkeringsnormen reduceres med 20 % ift. Kommuneplan 2019 norm (grundejernes ønske)**

Kravet til antal parkeringspladser reduceres med 20 % i forhold til parkeringsnormerne i Kommuneplan 2019 for bolig og erhverv. De 20 % reduktion svarer til dobbeltudnyttelsen mellem bolig og erhverv. Overordnet set svarer dette niveau til, at ca. hver fjerde husstand har adgang til en p-plads. Antallet af parkeringspladser vil i alt være ca.

1.607 pladser, fordelt med ca. 1.071 pladser til bolig og ca. 536 til erhverv. Ca. 59 af disse pladser vil være handicapparkering.

Grundejerne fremhæver, at Københavns Kommune har de mest restriktive parkeringsnormer sammenlignet med andre lignende storbyer. Grundejerne ønsker at bidrage ved at reducere normen yderligere med 20 %. Med dette niveau og placering af parkering i periferien vil dele af området ifølge grundejerne opleves som helt bilfrit, og samtidig vil der være mulighed for at sikre adgang for de fremtidige medarbejdere i området.

Grundejerne argumenterer for, at størstedelen af området ikke er stationsnært i samme grad, som forvaltningen vurderer. Der er ikke en central station i området, men seks stationer i nærheden af lokalplanområdet. Disse stationer har forskellige destinationer, og gangafstandene hertil øges udover 600 meter, hvis passagererne vil undgå uhensigtsmæssige togsift. Forvaltningen gør opmærksom på, at der i Administrationsgrundlag for bilfri byområder alene ses på cirkelslagene.

Grundejerne ønsker at reservere op til 20 % af parkeringspladserne til delebiler. Det betyder, at ca. 22 % af alle boliger vil have adgang til privat bil, mens ca. halvdelen af de øvrige boliger kan være med i en delbilsordning. Antallet af delebiler vil udgøre ca. 290, og der vil være ca. 7 boliger pr. delebil.

Endelig pointerer grundejerne, at, hvis parkeringsomfanget på Godsbaneterrænet bliver presset for langt ned, kan det belaste eksisterende parkering i de omkringliggende byområder. Der vil fx komme et stigende behov for gæsteparkering, som vil belaste især terrænparkeringen på de omliggende gader, samt i de private parkeringshuse langs Vasbygade.

### **Eksisterende parkeringspladser**

Der kan udover parkering til det muliggjorte byggeri være eksisterende parkeringspladser, som knytter sig til eksisterende lovlige anvendelser, der ligger ud over parkeringsnormen. Eksempelvis er der i byggetilladelser stillet krav om samlet ca. 30 parkeringspladser til "Banegaarden" og til CPH Village. Disse pladser skal genetableres.

Grundejerne har opgjort arealer med plads til ca. 380 parkeringspladser, der vil kunne benyttes i forbindelse med den eksisterende anvendelse af "Lokomotivværkstedet". Grundejerne forventer, at den eksisterende anvendelse til konferencer mv. fortsættes fremadrettet. Disse pladser er ikke byggelovspladser, og det er derfor ikke et krav, at de skal genetableres, men det er en mulighed. Grundejerne ønsker disse pladser fastholdt til aktiviteten. Med realisering af helhedsplanen vil pladserne skulle flyttes fra terræn til et parkeringshus, og de vil i så fald ligge udover antallet, der skal etableres for opfyldelse af parkeringsnormen.

Den eksisterende terrænparkering ved Den Gule By forudsættes opretholdt. Det samme gælder den eksisterende terrænparkering, der er knyttet til Banedanmarks aktiviteter i perspektivområdet, indtil disse arealer måtte komme i spil til byudvikling.

