



## Notat

### Bilag 9 Notat om råderum til politisk at vedtage anden parkeringsnorm

Dette notat redegør for det retlige grundlag for fastsættelse af parkeringsnormer og det politiske råderum til at fastsætte parkeringsnorm i Lokalplan Nuuks Plads Metroforplads.

#### **Retlig grundlag og administrationsgrundlag**

Det retlige grundlag er, at parkeringsnormerne i lokalplaner skal overholde Kommuneplan 2019 og konkrete vurderinger skal være saglige og fagligt funderet.

Borgerrepræsentationen kan indenfor disse rammer foretage en anden tolkning af blandt andet kommuneplanens bemærkning 6, der handler om muligheden for efter konkret vurdering at reducere antallet af parkeringspladser, så der fritages for at bygge parkeringspladser i konstruktion. Denne mulighed kan anvendes, hvis det vurderes, at der ikke er behov for andet end aflæsning på vejen.

Teknik- og Miljøudvalget har vedtaget et administrationsgrundlag, der skal sikre, at forvaltningen har retningslinjer for, hvordan kommuneplanens muligheder for konkret vurdering af parkeringsbehovet skal anvendes. Administrationsgrundlaget blev vedtaget af Teknik- og Miljøudvalget den 11. maj 2020 og fremgår sidst i dette notat.

I administrationsgrundlaget fremgår, at en nedsættelse af parkeringsnormen til tilnærmelsesvis nul kan ske ved gennem en analyse at påvise, at der udelukkende er behov for aflæsning på vejen for en konkret funktion. Ved aflæsning forstås afsætning (herunder kys og kø), varelevering og renovation. Det kan eksempelvis være i forbindelse med skoler eller daginstitutioner i centrum, hvor det er udfordrende at finde plads til parkeringspladser pga. eksisterende forhold. Det kan også være mindre serviceerhverv, der er placeret langs en strøggade, hvor der kun er vejadgang for gående og cyklende.

#### *Forvaltningens vurdering af parkeringsbehovet*

Forvaltningen har ved udarbejdelse af lokalplanforslaget vurderet

26. august 2020

Sagsnummer  
2019-0163389

Dokumentnummer  
2019-0163389-22

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

EAN-nummer  
5798009809452

[www.tmf.kk.dk](http://www.tmf.kk.dk)

ud fra administrationsgrundlaget, at der er behov for parkering i konstruktion til bl.a. boliger, kontorarbejdspladser og butikker. Udover almindelige parkeringspladser er der også behov for parkering i konstruktion til varelevering og afhentning af erhvervsaffald, som er nødvendig for projektets realisering.

Der foreligger ingen analyse fra bygherre af konsekvenserne af at erstatte parkeringspladser med aflæsningspladser til de forskellige anvendelser i lokalplanen. Forvaltningens faglige vurdering er, at det vil være vanskeligt at få parkeringsnormen sat til nul. I forhold til butikker, hvor afsætning er mest oplagt, muliggør lokalplanen i alt 2.800 m<sup>2</sup> butiksareal til bla. et supermarked og et antal mindre butikker, der ikke er placeret langs en strøggade, og som servicerer udover lokalområdet, hvor forvaltningen vurderer, at der ikke kun vil være behov for afsætning.

### **Det politiske råderum**

Borgerrepræsentationen kan vælge en anden fortolkning end vedtaget med administrationsgrundlaget og vedtage en delvis fritagelse for parkering i konstruktion. Der vil dog stadig være behov for at etablere plads til handicapparkering, varelevering og renovation og afsætningspladser, som det kun er muligt (bortset fra plads til handicpabus) at etablere i konstruktion inden for rammerne af den foreslåede plan.

### *Bemærkning 6*

Forvaltningen anbefaler, at såfremt Borgerrepræsentationen vedtager en anden tolkning af kommuneplanens bemærkning 6 end vedtaget i administrationsgrundlaget og vedtager en parkeringsnorm på tilnærmelsesvis nul, så bør administrationsgrundlaget for parkering ligeledes efterfølgende revideres af hensyn til ligebehandling i parkeringsspørgsmål.

Forvaltningen gør opmærksom på, at der vil være en procesrisiko forbundet med en anden tolkning af bemærkning 6 i tilfælde af en evt. klagesag, idet afsætning til eksempelvis boliger vil være en yderligere udvidet fortolkning af kommuneplanens bestemmelse om aflæsning, og da der ikke foreligger konkrete vurderinger og analyser, der påviser, at der kun er behov for afsætning.

### *Mulighed for ingen parkering til eksisterende bebyggelse*

Borgerrepræsentationen kan også vælge at gøre brug af mulighederne i Kommuneplan 2019 for evt. ikke at stille krav til yderligere parkering ved ændret anvendelse i eksisterende bebyggelse. Muligheden anvendes efter en konkret vurdering. Forvaltningens praksis er dog, at der stilles krav om parkering, når anvendelsen ændres fra ekstensiv anvendelse til intensiv, som i

forslaget til lokalplan for Nuuks Plads, hvor anvendelsen ændres fra arkiv til butikker, boliger og serviceerhverv. Der foreligger ingen analyse fra bygherre af, at der ikke skulle være behov for parkering. Den eksisterende bygningsmasse som bevares udgør 59 % af det samlede antal etagemeter, der muliggøres i lokalplanen. Heri er medregnet ca. 1.000 m<sup>2</sup> til supermarked i kælder. Der er ingen parkering på ejendommen i dag. Forvaltningens faglige vurdering er, at det vil være vanskeligt at få parkeringsnormen sat til nul.

Forvaltningen anbefaler, at såfremt Borgerrepræsentationen vedtager en anden tolkning og vedtager en parkeringsnorm på tilnærmelsesvis nul (når der ses bort fra afsætning, afhentning, varelevering samt handicapparkering), så bør kommunes praksis i lignende sager efterfølgende revideres af hensyn til ligebehandling i parkeringsspørgsmål.

#### *Konsekvenser for parkering på omkringliggende gader*

Det skal bemærkes, at gadeparkeringen i området i aftentimerne ligger mellem 90 og (over) 100 %, og der er allerede nedlagt parkeringspladser i forbindelse med anlæg af metroen. For at realisere byggemuligheden i lokalplanen vil det også være nødvendigt at nedlægge 12 offentlige tilgængelige parkeringspladser på Florsgade og Hiort Lorenzens Gade for at gøre plads til varelevering og adgang til parkeringskælder. Hvis udvalget benytter sig af mulighederne for at reducere parkeringen som nævnt ovenfor vil det give et øget pres på gadeparkeringen i området.

## Administrationsgrundlag for parkeringsnormer for bilparkering i Kommuneplan 2019

(Vedtaget af Teknik-og Miljøudvalget den 11. maj 2020)

### Nye parkeringsnormer i Kommuneplan 2019

I forbindelse med Kommuneplan 2019 blev der vedtaget nye rammer for parkeringsnormer for bilparkering. Der er indført funktionsopdelte parkeringsnormer (bolig, erhverv, grundskole, ungdomsboliger mv.), og der gøres således op med de tidligere parkeringsnormer fordelt på områdetyper. Normerne varierer alt efter om ejendommen er beliggende i Centrum, Tætby og Byudviklingsområderne eller Øvrig by.

Parkeringsnormerne i Kommuneplan 2019 fremgår af nedenstående skema. Derudover er der indført mulighed for at foretage en konkret vurdering af parkeringsnormen i forbindelse med en række funktioner og områder.

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 (6)	1:857	1:857	1:857
Plejecentre/ plejeboliger (6)	1:714	1:714	1:714
Butiksformål (6,7)	1:143	1:143	1:143

### Parkeringsnormer i Kommuneplan 2019

Bilparkeringsnormerne i Kommuneplan 2019 fastlægger rammerne for lokalplanlægningen, som skal være i overensstemmelse med kommuneplanen. Parkeringsnormerne anvendes ligeledes i byggesager i ikke lokalplanlagte områder, hvis lokalplaner ikke indeholder bestemmelser om parkering og ved dispensationer fra parkeringsbestemmelser i lokalplaner.

De nye bilparkeringsnormer medfører et behov for, at der udarbejdes et nyt administrationsgrundlag, der fastlægger hvordan normerne administreres i forbindelse med lokalplanlægningen. Administrationsgrundlaget skal sikre, at forvaltningen har retningslinjer

for, hvordan kommuneplanens muligheder for konkret vurdering af parkeringsbehovet skal anvendes samtidig med at de forvaltningsretlige grundsætninger overholdes.

### **Retningslinjer for konkrete vurderinger**

Parkeringsnormerne i Kommuneplan 2019 er i udgangspunktet faste, men der er dog en række funktioner og særlige bemærkninger, der giver mulighed for en konkret vurdering. Administrationsgrundlaget beskriver grundlaget for at afvige fra parkeringsnormerne. Derudover beskrives hvilket råderum for afvigelse der er, samt hvornår der udarbejdes et parkeringsnotat. I de tilfælde, hvor der ikke udarbejdes et parkeringsnotat, vil det fremgå af indstillingen, at parkeringsnormen er den fastsatte norm i Kommuneplan 2019.

### **Mulighed for konkrete vurderinger**

#### **Funktioner**

Følgende funktioner er i Kommuneplan 2019 omfattet af mulighed for konkret vurdering:

#### **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.*

**Administrationsgrundlaget**

**Offentlige og almene formål**

Der er ikke fastsat en standardnorm for byggeri til offentlige og almene formål. Der foretages således altid en konkret vurdering.

Vurderingen foretages primært på baggrund af stationsnærhed, antal ansatte og besøgende.

Der er principielt ingen øvre eller nedre grænse for fastsættelse af parkeringsnormen.

Der udarbejdes parkeringsnotat i forbindelse med de nævnte funktioner.

**Husbåde**

I udgangspunktet følger parkeringsdækningen parkeringsnormen i forhold til funktion og beliggenhed. Hvis det påvises, at anlæg af parkering vanskeliggør adgang til vandet eller hindrer skabelsen af attraktive havnemiljøer kan der vedtages en lavere parkeringsnorm.

Den øvre grænse er parkeringsnormen, mens der principielt ikke er nogen nedre grænse.

Der udarbejdes parkeringsnotat hvis standardnormen reduceres.

**Funktioner af ekstensiv karakter**

Der er ikke fastsat en standardnorm for funktioner af ekstensiv karakter. Der foretages således altid en konkret vurdering.

Vurderingen foretages på baggrund af anvendelse, antal ansatte og besøgende.

Der udarbejdes parkeringsnotat i forbindelse med de nævnte funktioner.

**Ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse**

Vurderingen foretages på baggrund af anvendelsen, stationsnærhed og begrænsede friarealer.

Den øvre grænse er parkeringsnormen og den nedre grænse kan fastsættes til 0.

Der udarbejdes parkeringsnotat hvis parkeringsnormen for den planlagte funktion fraviges.

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

Vurderingen foretages på baggrund af stationsnærhed, højklasset cykelparkering, cykelstinetværk, omfanget af friarealer samt byggeriets størrelse.

Den øvre grænse er standardnormen og den nedre grænse kan fastsættes til 0.

Der udarbejdes parkeringsnotat hvis standardnormen fraviges.

### **Særlige bemærkninger**

Følgende særlige bemærkninger er i Kommuneplan 2019 omfattet af mulighed for konkret vurdering:

*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.*

*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.*

*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.*

### **Administrationsgrundlaget**

Generelle bemærkninger:

Når bemærkning 0 vedrørende byudviklingsområder anvendes, vil der ikke samtidig kunne foretages en vurdering efter bemærkning 6.

Bemærkning 3 vedrørende kontorbyggeri kan anvendes i tætbyen og byudviklingsområder. Anvendes bemærkningen til at øge antallet af p-pladser i et byudviklingsområde, hvor der arbejdes med helt eller delvis bilfrie byområder, skal der samlet set ikke tilvejebringes flere pladser end parkeringsnormen.

### **Bemærkning 0, byudviklingsområder**

Det er med Kommuneplan 2019 muliggjort at alle byudviklingsområder, der er udpeget i retningslinjer for byudvikling, kan etableres som helt eller delvis bilfri. Ved et helt eller delvist bilfrit byområde forstås et område med ingen eller færre parkeringspladser. Der er således ikke tale om et fuldstændigt bilfrit område, men et område med mindre biltrafik og lavere parkeringsnorm.

Der kan således foretages en vurdering i alle udpegede byudviklingsområder. Når det vurderes, om et byudviklingsområde skal have færre pladser til parkering end parkeringsnormen kan elementer der indgår i vurderingen være:

- Hovedparten af lokalplanområdet skal ligge indenfor det stationsnære område, dvs. maksimalt 1.000 meter til en station.
- Der skal være god infrastruktur tilgængelig for fodgængere og cyklister, samt god adgang til kollektiv transport. Hvis det ikke forefindes i den eksisterende kontekst, skal dette tilvejebringes i planlægningen. Samtidig bør der tages stilling til p-restriktioner i de omkringliggende områder.

Da bemærkningen giver mulighed for at reducere antallet af pladser til parkering, er den øvre grænse parkeringsnormen. Der er principielt ikke en nedre grænse, men der skal altid etableres et antal pladser til handicapparkering. Jf. bemærkning 3 kan der dog vurderes et øget behov for parkering til kontorbyggeri, under forudsætning af, at området samlet set ikke får flere pladser end det antal som følger af de faste normer.

Der udarbejdes parkeringsnotat, når der foretages en konkret vurdering. Når der ikke er gjort brug af den konkrete vurdering, vil begrundelsen herfor fremgå af indstillingen.

Hvis der alene planlægges for enkelte bebyggelser i et eksisterende byudviklingsområde der allerede er bebygget, og derfor ikke planlagt som bilfrit eller delvist bilfrit område, kan parkeringsnormen fastholdes.

### **Bemærkning 2, hotel**

Der kan foretages en konkret vurdering for hoteller i alle byområder.



Parkeringsbehovet fastsættes efter en konkret vurdering ud fra antallet af hotellets ansatte og gæster. Dette gælder både for bil og cykelparkering.

Parkeringsdækningen fastsættes på baggrund af en analyse som skal redegøre for stationsnærhed, antal gæster og ansatte, højklasset cykelparkering, nærhed til cykelstinetværk mv.

Der udarbejdes parkeringsnotat, når der planlægges for et konkret hotelbyggeri.

### **Bemærkning 3, kontorbyggeri**

Den konkrete vurdering foretages kun, hvor bygherre har ønske om at fravige parkeringsnormen. Bygherre skal udarbejde en analyse hvor stationsnærhed, det overordnede vejnet, højklasset cykelparkering, nærhed til cykelstinetværk, funktioner og virksomhedens behov indgår.

Der udarbejdes parkeringsnotat, når der foretages en konkret vurdering. Når der ikke er gjort brug af den konkrete vurdering, vil parkeringsnormen fremgå af indstillingen.

### **Bemærkning 6, aflæsning og områder med dårlig offentlig trafikbetjening**

#### 6.1

Forvaltningen foretager en konkret vurdering i det tilfælde, hvor bygherre har ønske om at fravige udgangspunktet.

Det skal gennem en analyse påvises, at der udelukkende er behov for aflæsning på vejen for en konkret funktion. Ved aflæsning forstås afsætning (herunder kys og kø), varelevering, renovation. I det tilfælde kan parkeringsnormen fastsættes til 0.

Der udarbejdes parkeringsnotat, når der foretages en konkret vurdering.

#### 6.2

Forvaltningen foretager en konkret vurdering i det tilfælde, hvor bygherre har ønske om at fravige udgangspunktet.

Det er kun i de tilfælde, hvor det vurderes, at der er meget dårlig offentlig transportbetjening, at antallet af pladser til parkering kan øges. Derfor indgår i vurderingen kun områder, der ligger udenfor det stationsnære område, dvs. hvor størstedelen af området har minimum 1000 meters afstand til en station. Derudover indgår anvendelse, bebyggelsens karakteristika, højklasset cykelparkering / cykelstinetværk og funktioner.

Der skal minimum etableres det antal pladser som parkeringsnormen angiver, mens der principielt ikke er en øvre grænse.

Der udarbejdes parkeringsnotat, når der foretages en konkret vurdering.

