



20. juni 2018

Bilag 4 Fastlæggelse af parkeringsdækning for biler

I dette notat redegøres først for fastlæggelse af parkeringsdækning for biler. Dernæst redegøres for lokalplanforslagets løsning af renovation m.m., herunder omdannelse af vejareal på Kornblomstvej.

1. Fastlæggelse af parkeringsdækning for biler

B-områder

Parkeringsnormen i Kommuneplan 2015

Parkeringsdækningen for B-områder skal være mindst 1 pr. 200 m² og højst 1 pr. 100 m². Hvis det aktuelle lokalplansområde ligger inden for 300 m fra en station, kan dækningen være mindst 1 pr. 250 m² og højst 1 pr. 100 m².

I vurderingen af det konkrete antal pladser skal ifølge kommuneplanen indgå ejendommens/områdets beliggenhed i forhold til kollektiv trafik samt projektets karakteristika i forhold til boligstørrelser, bebyggelsesplan og boligtype.

Parkeringsnormen i forslag til lokalplan

Forvaltningen foreslår, at parkeringsdækningen for denne lokalplan fastsættes til 1 pr. 175 m². Forvaltningen forslår, at beboerhuset fraviger lokalplanens parkeringsdækning og fastsættes til 0 pladser.

1.1 Begrundelse

Området ligger ca. 500m fra Amagerbro metrostation, hvorfor parkeringsdækningen fastsættes til mindst 1 pr. 200 m² og højst 1 pr. 100 m².

Området ligger op til gode kollektive transportmuligheder med et højt serviceniveau i form af en A-buslinje og to metrostationer, dog ligger disse ca. 500m fra området. Når man medregner gå- eller cykelafstanden til krydsningsmulighederne op til de nærliggende veje, bliver afstanden og barrieren større.

Desuden ligger området ud til Sundholmsvej, som i visse perioder kan have kapacitetsproblemer, derfor vil forvaltningen ikke fastsætte en høj p-norm, så projektet forværrer eksisterende vejnet. Både Sundholmsvej og Amagerbrogade er anlagt med cykelstier, og dermed giver cykelnetværket op til området også gode muligheder for et andet transportvalg.

Byplan Syd

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

Forvaltningen vurderer på denne baggrund, at serviceniveauet på de kollektive muligheder er meget højt, men forholdene ikke er til den laveste p-norm pga. afstanden.

Det vurderes, at der ikke er behov for nye parkeringspladser til beboerhuset i forslaget, da dette er en eksisterende funktion i området, som ikke vurderes til at tiltrække et nævneværdigt antal af besøgende.

Vurderingsparametre:	Bemærkninger:
Lokalisering i forhold til kollektiv trafik	Buslinje 5A ligger ca. 400m væk fra lokalplansgrænsen, Amagerbro metro st. ligger ca. 500m fra lokalplansgrænsen. Derudover ligger området lige i grænsen for stationsnærhed. (Taler for en lavere p-norm end udgangspunktet på 1 pr. 150m ²)
Karakteristika i forhold til boligstørrelser, bebyggelsesplan og boligtype	Der bygges lejligheder med en boligstørrelse for enhederne, der ligger mellem 65 m ² og 110 m ² . Gennemsnittet for boligstørrelserne ligger på 95 m ² . Det er forvaltningens faglige vurdering at parkeringsbehovet i områder med denne boligtype vil være ca. 1 plads pr. 150-200m ² . (Taler for en lavere p-norm end udgangspunktet på 1 pr. 150m ²)

Byggeri til offentlige og almene formål.

Kommuneplan 2015

Parkeringsdækningen for offentlig anvendelse herunder bemandende legepladser fastsættes efter en konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.

Parkeringsnormen i forslag til lokalplan

Forvaltningen forslår, at parkeringsdækningen fastsættes til 0 pladser.

Begrundelse:

Forvaltningen har en eksisterende praksis for ikke at kræve parkeringspladser til de ansatte på en bemandet legeplads, fordi antallet af samtidige ansatte er minimalt, og dermed ikke vil have en mærkbar effekt på det omkringliggende vejnet.

De omkringliggende parkeringspladser i området har i dag en belægningsgrad på ca. 55% i formiddagstimerne og på ca. 70% i eftermiddagstimerne.

2. Løsning af renovation og varelevering på kommunal vej med forventning om nedlæggelse af offentlige parkeringspladser

Det har vist sig at være vanskeligt at løse renovation og varelevering på egen grund i forbindelse med lokalplanens matr.nr. 143 og 168, da kommuneplanens bestemmelser om huludfyldning stiller krav om friarealer med en tilfredsstillende kvalitet. Udfordringerne skyldes, at løsning af renovation og varelevering på egen matrikel vil optage 30-50 % af friarealerne til gennemkørende renovationsbil op til 2 gange dagligt, hvilket ikke vil give tilfredsstillende kvalitet af friarealer for beboerne.

Derudover vurderes løsning af renovation på egen matrikel at være en trafikal løsning, som er meget usikker og utryk for bløde trafikanter, da renovationsbilen i disse scenarier krydser både cykelsti og fortov.

I forhold til at finde en løsning, har forvaltningen gennemgået en lang række scenarier (se nedenfor) og vægtet følgende parametre højest:

- Friarealernes kvalitet i overensstemmelse med kommuneplanens bestemmelse om huludfyldning.
- Trafiksikre løsninger til parkering, renovation og varelevering.
- Eventuel forskønnelse af området og merværdi for byen.

2.1 Løsning i lokalplanforslag

Forvaltningen har på denne baggrund vurderet, at renovation, varelevering og overkørsel til parkeringskælder bedst løses på Kornblomstvej, som er kommunal vej (Se løsning A neden for). Parkering løses på egen matrikel.

2.2. Begrundelse

Begrundelserne for at løsning A vurderes bedst er:

- Løsning A opfylder huludfyldningsbestemmelsens krav om tilfredsstillende kvalitet af friarealerne, da disse friholdes for gennemkørende trafik.
- Løsning A er den mest trafiksikre i forhold til at skabe mest hensyn til bløde trafikanter og bedst mulige oversigtsforhold for udkørende biler fra parkeringskælder.
- Løsning A vil desuden forskønne strækningen langs Kornblomstvej og styrke bylivet og trygheden i området, der er udpeget til udsat by.

En forudsætning for løsning A er, at bygherre anlægger ny kantzone og bredere fortov på Kornblomstvej langs ny bebyggelse, som løfter området og sikrer udsyn for opkørsel fra parkeringskælder.

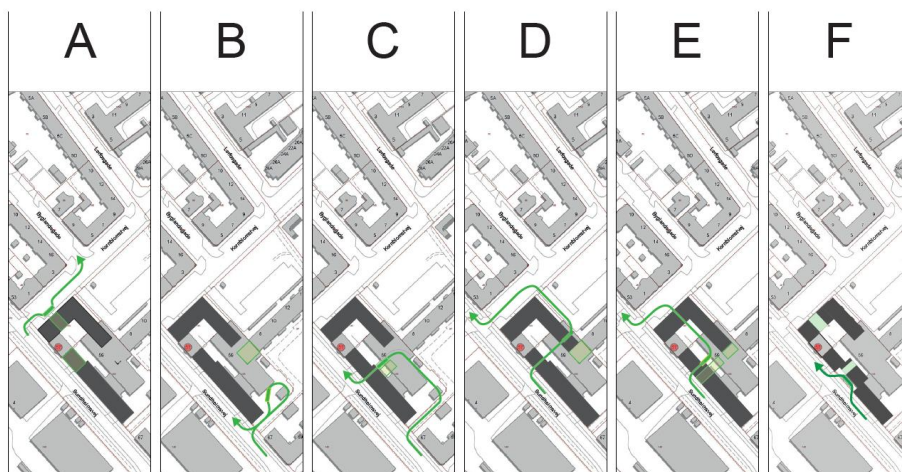
Forvaltningen vurderer, at dette vil bidrage til at give værdi tilbage til byen i form af bedre vilkår for byliv samt bevægelse gennem området, som er udepeget til udsat by.

Bygherre står desuden for reetablering af vejforholdene på Kornblomstvej, som ligger inden for blå parkeringszone, hvor de eksisterende 9 skråparkeringspladser vil blive omdannet til længdeparkering, hvilket vil betyde nedlæggelse af offentlige parkeringspladser. Forvaltningen har undersøgt belægningsgraden i området, som ligger mellem 60-80 %. Derfor vil man kunne finde erstatningspladser for de få nedlagte pladser i nærområdet, hvorfor forvaltningen ikke vurderer, at løsningen vil betyde et mærkbart indtægtstab. Nogle af parkeringspladserne vil desuden kunne opretholdes i aftentimerne og kun være reserveret i dagtimerne. Den endelige udformning af vejarealet og omfanget af nedlæggelse af parkeringspladser kendes først i forbindelse med projekteringen af vejprojektet.

Forvaltningen vil gerne understrege, at dette er en særlig situation, hvor kommuneplanens mulighed for huludfyldning anvendes i en særlig kontekst, og at renovation på egen matrikel fortsat vil være forvaltningens praksis fremadrettet.

2.2 Afklaring af muligheder

Følgende scenarier er gennemgået:



	Beskrivelse af løsning, herunder princippet om løsning på egen grund	Vurdering
A	Renovation løses på Kornblomstvej, som er offentlig vej. Parkering løses på egen grund med op- og nedkørsel via Kornblomstvej. Fraviger princippet om løsning af	1. Planmæssig og juridisk vurdering: Forvaltningen vurderer, at de ubebyggede arealer vil være af en tilfredsstillende kvalitet, da friarealet friholdes for gennemkørende trafik.

	renovation på egen grund.	<p>2.Trafikal vurdering: Forvaltningen vurderer, at dette er den mest trafiksikre løsning, da Kornblomstvej er mindre trafikeret end Sundholmsvej og renovationsbilen ikke vil krydse fortov eller cykelsti.</p> <p>3.Eventuel merværdi: Omlægningen af skråparkering til bredere fortov giver kvalitet tilbage til byen i form af ny kantzone.</p>
B	Renovationsbil har én ind- og udkørsel via Sundholmsvej til ny bebyggelses gårdrum. Renovation løses på egen grund.	<p>1.Planmæssig og juridisk vurdering: Er ikke i overensstemmelse med bestemmelsen om huludfyldning, da 30 % af friarealet optages til vej og parkering til renovationsbil op til 2 gange dagligt. Arealet vil have begrænset kvalitet som friareal for boligerne.</p> <p>2.Trafikal vurdering: Forvaltningen kan ikke anbefale denne løsning, da renovationsbilen skal krydse cykelsti og fortov på Sundholmsvej, som er klassificeret som bydelsgade med en stor del kørende cykel- og biltrafik.</p> <p>3. Eventuel merværdi: -</p>
C	Renovationsbil har adskilt ind- og udkørsel via Sundholmsvej til ny bebyggelses gårdrum. Renovation løses på egen grund.	<p>1.Planmæssig og juridisk vurdering: Er ikke i overensstemmelse med kommuneplanens bestemmelse om huludfyldning, da ca. 50% af friarealet optages til vej og parkering til renovationsbil op til 2 gange dagligt.</p> <p>Trafikal vurdering: Kan ikke anbefales – se løsning B.</p> <p>3. Eventuel merværdi: -</p>
D	Renovationsbil kører via Sundholmsvej, krydser gårdrummet og kører via matr.nr. 27. Renovation løses på egen grund.	Dette scenarie er ikke muligt, da grundejer af matr.nr. 27 ikke ønsker, at stille arealet til disposition.
E	Renovationsbil kører via Sundholmsvej, krydser gårdrummet og kører via Kornblomstvej. Renovation løses på egen grund.	<p>1.Planmæssig og juridisk vurdering: Er ikke i overensstemmelse med kommuneplanens bestemmelse om huludfyldning, da ca. 1/3 af beboerne</p>

		<p>i stueetagen ikke vil have udgang til friarealet. Løsningen vil optage ca. 20% af friarealet til vej og parkering til renovationsbil op til 2 gange dagligt.</p> <p>Trafikal vurdering: Kan ikke anbefales – se løsning B.</p>
F	<p>Renovationsbil holder på Sundholmsvej. Krydser cykelsti og fortov. Renovationsbil holder på egen grund.</p>	<p>1. Planmæssig og juridisk vurdering: De ubebyggede arealer vil være af en tilfredsstillende kvalitet, da friarealet friholdes fra gennemkørende trafik.</p> <p>2. Trafikal løsning: Kan ikke anbefales. Dette er en trafikal løsning, der er meget usikker og utryk for trafikanterne.</p> <p>3. Eventuel merværdi: -</p>