



9. april 2018

Sagsnr.  
2018-0103365

Dokumentnr.  
2018-0103365-7

Sagsbehandler  
Kim Florian Rahbek

## Bilag 5

### Fastsættelse af parkeringsdækning for biler og cykler i forslag til lokalplan for Kvarteret ved Bella Center II

I det følgende dokument gennemgås forvaltningens vurderinger på parkeringsnormer for de enkelte elementer:

- Bella Center og Bella Sky: Bilparkering
- Bella Center og Bella Sky: Cykelparkering
- Bolig og serviceerhverv: Bilparkering
- Detailbutikker: Bilparkering
- Institution: Bilparkering
- Institution: Af- og påsætningspladser
- Institution: Cykelparkering
- Ungdomsboliger: Bilparkering

#### Samlet oversigt

Funktion	Type	Norm / Antal
Bella Center	Bilparkering	1.300 anlagte pladser. 500 reserverede pladser til større arrangementer. 300 pladser vil kunne dobbeltudnyttes.
Bella Center	Cykelparkering	800 anlagte pladser. 700 reserverede pladser til større arrangementer. 500 pladser vil kunne dobbeltudnyttes.
(B) og (S) ramme	Bilparkering	1 pr. 200 m <sup>2</sup>
Ungdomsboliger	Bilparkering	1 pr. 300 m <sup>2</sup>
Detailbutikker	Bilparkering	1 pr. 100 m <sup>2</sup>
Institutioner	Bilparkering	Mindst 20 pladser i alt, til 2 daginstitutioner på 20 grupper. Plads til mindst 1 udflytter bus pr. institution
Institutioner	Af- og påsætningspladser	Mindst 12 pladser i alt, til 2 daginstitutioner på 20 grupper.
Institutioner	Cykelparkering	Mindst 140 pladser i alt, til 2 daginstitutioner på 20 grupper. Ca. 7 pladser pr. gruppe Herfra skal mindst 1 plads være til pladskrævende cykler.

#### Byplan Syd

Njalsgade 13  
Postboks 348  
2300 København S

EAN nummer  
5798009809452

## **Bella Center og Bella Sky - Bilparkering**

### **Parkeringsnormen i Kommuneplan 2015**

Ved byggeri til brug for messer og konference, samt kulturelle aktiviteter fastsættes parkeringsdækningen efter en konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.

### **Parkeringsbehov for Bella Center og Bella Sky i forslag til lokalplan**

Forvaltningen foreslår, at parkeringsbehovet for Bella Center og Bella Sky på 2.300 faste pladser, samt 500 reserverede pladser, nedsættes med 1.000 pladser i alt. Det fremtidige behov vil skulle dækkes i form af 1.300 faste parkeringspladser, samt mulighed for 500 ekstra reserverede pladser til større arrangementer.

Det er derudover vurderet, at mindst 300 pladser i de nærliggende p-huse vil kunne dobbeltudnyttes.

Denne ekstra kapacitet vil ikke være et krav i udkastet til lokalplan, men har indgået i overvejelserne om at fastsætte kravet til 1.300 faste parkeringspladser samt 500 reserverede

### **Begrundelse**

Den 11. december 2014 vedtog Borgerrepræsentationen lokalplan nr. 508 "Kvarteret ved Bella Center", hvor parkeringsbehovet for Bella Center (BC) blev vurderet til at være på 2.800 pladser, hvori 500 pladser kunne anvendes som reservekapacitet med ekstra parkeringspladser til dækning af parkeringsbehovet under større arrangementer. I forbindelse med lokalplanen blev der vedtaget en partnerskabsaftale, hvor parterne var enige om, at Bella Centers parkeringsbehov kan revurderes med udgangspunkt i en ny analyse, der kan dokumentere et ændret parkeringsbehov, og i en analyse af centerets forventede fremtidige udvikling af konference-, udstillings- og messeaktiviteter.

Den fremtidige udvikling for BC vil i særlig grad have fokus på at tiltrække internationale kongresser og corporate arrangementer, idet publikumsmesser er nedadgående i hovedstadsområdet, hvor digitalisering i særlig grad har overtaget det historiske messebehov.

Bella Center har en transporthistorik, der har henvendt sig til en ældre trafikadfærd, der understøttede bilisme. Det vil forvaltningen gerne ændre ved at understøtte bedre forhold for byliv, cyklister, og kollektiv betjening af området. Forvaltningen ønsker med dette lokalplanforslag at fremme bedre transportvaner, der allerede er kendt i den resterende del af Ørestad, og København.

Bella Centers messe-, udstillings- og konferenceaktiviteter tiltrækker nationale og internationale gæster, og deres nutidige og fremtidige aktiviteter skal kunne afvikles uden trafikale gene for bydelen. Det betyder, at rammerne skal kunne håndtere det nuværende behov og samtidig være fleksible nok til, at Bella Centers aktiviteter er fremtidssikrede.

### *Analyse*

Bygherres rådgiver udførte en analyse af parkeringsbehovet til Bella Center i slutningen af 2013. Analysen dannede grundlag for fastsættelsen af parkeringskravet i Lokalplan 508, der blev vedtaget i slutningen af 2014.

Denne analyse er i forbindelse med lokalplanprocessen blevet udvidet og opdateret. Analysen er baseret på en række data:

1. Solgte parkeringsbilletter.
2. Sammenligning med andre kulturfaciliteter
3. Baseret på en parkeringsnorm
4. Parkeringsbehov baseret på ønsker til transportmiddelvalg
5. Fælles parkeringsanlæg med mulighed for dobbeltudnyttelse.

### *1. Parkeringsbehov baseret på solgte parkeringsbilletter*

Data baseret på solgte parkeringsbilletter viser et godt billede af det nuværende behov, samtidig med at det giver et lille indblik i udviklingen. BCHP (Bella Center Hospitality Group) har skiftet leverandør, og derfor er det kun data fra 2015 og frem, der kan benyttes, da datagrundlaget dermed er sammenligneligt.

I tabel 1 nedenfor fremgår antallet af solgte billetter pr. år 2015-2017, hvilket er en indikation af parkeringsbehovet i disse år. Antallet af solgte billetter dækker både billetter fra automater og mobilsalg, men er kun for Bella Centers eget areal, og ikke de 500 pladser i reservekapacitet ved golfklubben, der benyttes under større arrangementer. De 500 ekstra pladser medregnes i en senere opgørelse.

Antallet af solgte parkeringsbilletter har været stigende de seneste par år, hvilket formentlig skyldes fremgangen og bekvemmeligheden med mobilbilletter.

**Tabel 1:** Antal solgte billetter pr. år, 2015-2017.

<b>Solgte billetter</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017*</b>
Billetautomater	84.708	77.275	56.000
Mobilbilletter	12.107	31.823	41.000
<b>I alt</b>	<b>96.815</b>	<b>109.098</b>	<b>97.000</b>
Gennemsnit	265 pr. dag	299 pr. dag	322 pr. dag

*\*Tallet for 2017 er for årets første 10 måneder. Det anslås, at der samlet vil blive solgt 115-120.000 billetter i 2017.*

Selvom der bliver solgt flere parkeringsbilletter, og Bella Center har et stigende antal årlige gæster på ca. 625.000, viser tallene for samtidige parkanter, at antallet af tidspunkter med et højt antal samtidige parkanter dvs. over 1.000 og 1.500 parkanter, er støt faldende, jf. tabel 2 nedenfor.

**Tabel 2:** Antal samtidige parkanter baseret på antal solgte billetter, 2015-2017.

<b>Samtidige parkanter</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Dage over 1.000 samtidige parkanter	22	18	19
Dage over 1.500 samtidige parkanter	7	3	4
Maksimalt antal samtidige parkanter	<b>1.800</b>	<b>2.000</b>	<b>1.800</b>

Baseret på data fra antal solgte parkeringsbilletter, har der på intet tidspunkt i perioden 2015-2017 været behov for et antal parkeringspladser, der svarer til det nuværende parkeringskrav på 2.300. Gennemsnittet af solgte parkeringsbilletter er stigende, men antallet af tidspunkter med et højt antal samtidige parkanter er faldende. Det understøtter argumentet for, at der afvikles færre nationale messer og flere aktiviteter i form af kongresser og udstillinger. Det giver flere gæster fordelt over hele året.

Tabel 2 viser også, at antallet af tidspunkter med et højt antal samtidige parkanter er færre og mindre. Derudover er de generelt fordelt over hele året, med et gennemsnit på 250-350 daglige udnyttede parkeringspladser. Dette taler for, at parkeringskravet for faste parkeringspladser skal sænkes, og erstattes af parkeringspladser, der er reserveret til afvikling af større messer.

På baggrund af disse data vedr. antallet af solgte parkeringsbilletter vurderes det således, at 2.000 pladser kunne dække alle parkeringsbehov, men her vil kapaciteten højst blive udnyttet én gang om året, og måske slet ikke i fremtiden. En maksimal kapacitet på ca. 1.000 pladser vil med dagens parkeringssøgning blive udnyttet ca. 20 gange om året.



## *2. Parkeringsbehov baseret på ønsker til transportmiddelvalg*

Til store arrangementer som fx LEGO World, kan der komme op til ca. 12.000 besøgende på en dag. I følge Kommuneplan 2015s vision omtransportmiddelvalg ønskes der, at højst 1/3 af alle ture sker i bil. Det betyder, at højst 4.000 gæster bør komme i bil til Bella Center til de større arrangementer. Arrangementer som LEGO World tiltrækker primært familier med børn, der også kan anses for de gæster, der har størst behov for at tage bilen til Bella Center.

Familier er typisk 3-5 personer i bilen, men det antages her, at der i gennemsnit er 3 personer i bilerne. Det er den samme vurdering, der er blevet anvendt til parkeringsbehovet for Royal Arena. Det betyder, at de 4.000 gæster ankommer i ca. 1.350 biler. Antages det, at antallet af samtidige parkeringer er 20 % lavere end det samlede antal daglige besøgende, bliver behovet for parkeringspladser 1.080 pladser, eller ca. 1.100 pladser.

Dette antal er faste parkeringspladser inklusiv reservekapaciteten til større arrangementer. Dertil kommer et mindre antal pladser til ansatte samt parkering til Bella Sky, så det vurderes, at det samlede antal bør være 1.500 pladser.

Det skal dog bemærkes igen, at forvaltningen vurderer, at reduktionen skal nedsættes trinvis, så den eksisterende parkeringsadfærd til Bella Center kan nedreguleres uden større gener for området.

## *3. Parkeringsbehov ud fra sammenligning med andre kulturfaciliteter*

Københavns trafikadfærd er anderledes og unik. Parkeringsbehovet for BC er dermed ikke sammenligneligt med andre kongres-, og messe haller i udlandet. Analyse for parkeringsbehovet til Bella Center er derfor sammenlignet med andre kulturfaciliteter i København, Forum Copenhagen og Royal Arena.

Til Forum Copenhagen findes der ingen dedikeret parkering eller større nærliggende parkeringsanlæg, der kan håndtere en øget parkeringssøgning i forbindelse med arrangementer. Al parkering foregår som almindelig gadeparkering sammen med den øvrige daglige parkering på Frederiksberg. I praksis betyder det, at man som besøgende til Forum ikke kan forvente at kunne parkere. Der er ikke tilknyttet byggelovspladser. Gæsternes trafikadfærd og transportvaner har derfor reguleret sig og indordnet sig mulighederne. Situationen ved Forum er dog generelt ikke ønskelig, heller ikke ved Bella Center, da både besøgende og naboer oplever parkeringsmulighederne som problematiske.

Forum er sammenligneligt, da de afholder mange af de samme typer aktiviteter, en nærliggende Metro station og god bus betjening. Forum har dog ikke lige så gode forbindelser til det overordnede vejnet, som BC har.

Royal Arena i Ørestad kan også bruges som et sammenligneligt scenarie, da byggeriet er relativt nyt og parkeringskravet til dette byggeri giver en god indikation på kommunes vision for emnet. Til Arenaen blev det vurderet, at der med maksimalt 18.000 gæster vil kunne komme 6.000 gæster i bil. Det følger visionen fra Kommuneplan 2015 med, at 1/3 i bil, 1/3 på cykel, og 1/3 med kollektiv.

Det blev vurderet, at der til arrangementer med 18.000 gæster kommer 3 personer i bil sammen, og derfor blev der stillet krav om 2.000 parkeringspladser. Da størstedelen af disse aktiviteter i Arenaen ligger i aftentimerne, blev der kun vurderet et behov på 500 faste anlagte pladser. 1.500 pladser kan findes i form af eksisterende omkringliggende parkeringshuse til erhverv.

Aktiviteterne til Bella Center ligger mere spredt end for Arenaen, og mange af dem strækker sig over en hel dag eller en weekend. Til de største arrangementer har BC haft op til 12.000 dagsgæster. Dette taler for ca. det samme parkeringskrav, men med en større andel faste anlagte parkeringspladser, og en mindre andel, der kan optages i det eksisterende netværk.

#### *4. Parkeringsbehov baseret på en parkeringsnorm*

Vejdirektoratet har udgivet en håndbog med anbefalinger til parkeringsnormer. Spændet i disse anbefalinger er bredt, og kan derfor ikke bruges i direkte forstand, men kan give en indikation på parkeringsbehovet til centre i byer.

Gennemsnittet er i bred forstand en gennemsnitlig parkeringsnorm for alle type centre i hele landet, og er vurderet til at være at være ca. 2 pladser pr. 100 m<sup>2</sup> for centre i byer.

Med Bella Centers placering i København og dets størrelse, der er langt over middel, bør normen her sættes højere til ca. 1,5 pladser pr. 100 m<sup>2</sup>. Det giver et parkeringsbehov på 1.500 pladser.

Resultaterne viser et billede af, hvordan et nyt byggeri kan reguleres til at have en ønsket trafikadfærd. Bella Centers trafikale historie har henvendt sig mere til bilister, og denne adfærd vurderes til hensigtsmæssig at skulle nedreguleres trinvis, så der ikke opstår uønskede situationer med parkering i en allerede presset Ørestad.

### *5. Projektets karakteristika i forhold til fælles parkeringsanlæg*

I henhold til vejreglerne vil op til 90 % af erhvervsparkering og op til 60 % af beboerparkering kunne dobbeltudnyttes. Vejreglernes tal for dobbeltudnyttelse stammer fra analyser af den faktiske udnyttelse af forskellige parkeringsanlæg tilknyttet forskellige by funktioner, og vurderes derfor at give en realistisk vurdering af udnyttelsesgraden.

Til fastsættelse af p-normen for bolig og serviceerhverv på 1: 200 m<sup>2</sup>, bliver der allerede vurderet på muligheden for dobbeltudnyttelse imellem parkeringspladserne til bolig og erhverv. Vejreglernes analyse og resultat reflekterer ikke dette scenarie, derfor har forvaltningen vurderet, at der er mulighed for dobbeltudnyttelse af parkeringspladser imellem BC parkeringsbehov, og bolig/erhverv i kvarteret på 300 stk.

Udnyttelsen er afhængig af, at besøgende kan finde pladserne. Det vurderes dog ikke at være et problem, da der vil blive etableret et parkeringshenvisningssystem i hele Bella Kvarter.

### ***Konklusion***

I nedenstående skema fremgår en samlet oversigt over vurderingsparametre for fastsættelse af parkeringsnorm for Bella Center og Bella sky. I vurderingen bliver der taget stilling til placering i forhold til kollektiv trafik, og vejnet. Der bliver lavet en kort opsummering for alle vurderinger indgået i analysen, og deres betydning i forhold til beslutningsgrundlaget for fastsættelsen af bilparkeringsbehovet.



Vurderingsparametre:	Bemærkninger:
Lokalisering i forhold til kollektiv trafik	Området er godt betjent kollektivt med metrostationen Ørestad st. Samtidig er der planlagt 4 busstoppesteder på Martha Christensens Vej, hvilket vil skabe en god bus betjening til området i form af 4 linjer, der vil have ca. 17 afgang i timen. (Det taler for et mindre parkeringsbehov.)
Lokalisering i forhold til vejnet	Bella Center ligger godt i forhold til det overordnede vejnet. Amagermotorvejen, samt fordelingsgaderne Vejlands Allé og Ørestads Boulevard skaber en god tilgængelighed samt fremkommelighed til lokalplanområdet. (Dette taler for et større parkeringsbehov.)
Parkeringsbehov baseret på solgte parkeringsbilletter de seneste 3 år. <i>(Baseret på solgte billetter på eget areal, der rådes over 500 pladser ved Royal Golf Center hvilket vurderes fuldt udnyttet under større arrangementer.)</i>	<p><b>2015:</b> 22 dage over 1.000 samtidige parkanter, 7 af dem er over 1.500. Maksimalt ca. 1.800 samtidige parkanter.</p> <p><b>2016:</b> 18 dage over 1.000 samtidige parkanter, 3 af dem er over 1.500. Maksimalt ca. 2.000 samtidige parkanter.</p> <p><b>2017:</b> 19 dage over 1.000 samtidige parkanter, 4 af dem er over 1.500. Maksimalt ca. 1.800 samtidige parkanter.</p> <p>(Dette taler for ca. 1.000-1.400 anlagte p-pladser, samt 400-800 pladser der <u>kan rådes</u> over til større arrangementer.)</p>
Parkeringsbehov ud fra sammenligning med andre kulturfaciliteter.	Bella Centers messe-, udstillings- og konferenceaktiviteter kan bedst sammenlignes i anvendelse med Arenaen på Hannemanns Allé. Arenaen vil maksimalt kunne have 18.000 samtidige gæster, og her blev der vurderet et behov på 2.000 parkeringspladser hvori 500 pladser bliver etableret, og 1.500 pladser vil kunne optages i de eksisterende omkringliggende p-huse pga. at arrangementer blev vurderet til at ligge i aftentimerne.

	<p>De store arrangementer i Bella Center er heldagsarrangementer, og har tiltrukket op til 12.000 daglige gæster. (Dette taler for ca. samme behov, men flere anlagte parkeringspladser og mindre andel i reserverede pladser til større arrangementer.)</p>
<p>Parkeringsbehov baseret på en parkeringsnorm.</p>	<p>Ses der på vejreglernes parkeringsnormer kan der anslås et behov på ca. 1.000-1.500 parkeringspladser totalt set. (Dette taler for at parkeringsbehovet på 2.800 pladser godt kan reduceres længere ned.)</p>
<p>Parkeringsbehov baseret på ønsker til transportmiddelvalg</p>	<p>Ønskes parkeringsdækningen dimensioneret efter Københavns Kommunes ønsker om en transportfordeling med en tredjedel biler, vil der skulle etableres ca. 1.500 parkeringspladser, for at dække det samlede behov for gæster og ansatte til Bella Center. (Dette taler for at parkeringsbehovet på 2.800 pladser godt kan reduceres længere ned.)</p>
<p>Projektets karakteristika i forhold til fælles parkeringsanlæg herunder mulighed for dobbeltudnyttelse.</p>	<p>I henhold til vejreglerne vil op til 90 % af erhvervsparkering og op til 60 % af beboerparkering kunne dobbeltudnyttes. Men da dobbeltudnyttelse allerede er indtænkt imellem bolig og erhverv, er det blevet vurderet at 300 pladser vil kunne dobbeltudnyttes mellem Bella Center og erhverv/ bolig.</p>

## **Cykelparkeringsnormen i Kommuneplan 2015**

### **Kommuneplan 2015**

I Kommuneplan 2015 er der fastlagt cykelparkeringsnormer for boliger, ungdomsboliger, ældre og plejeboliger, arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner og butikker. Ved andre end de nævnte funktioner, kan der i fornødent omfang stilles krav om cykelparkering på baggrund af en konkret vurdering.

### **Parkeringsnormen i forslag til lokalplan**

Forvaltningen foreslår, at der mindst skal etableres 800 faste cykelparkeringspladser, hvoraf mindst 400 stk. skal placeres i nærheden af indgangspartier til Bella Center. Den resterende del kan placeres i konstruktion i parkeringshuset nord for Bella Center og fordelingsvejen.

Halvdelen af de faste parkeringspladser skal overdækkes. Derudover skal der til større arrangementer kunne reserveres og henvises til nærliggende områder inden for lokalplangrænsen, der kan håndtere 700 ekstra cykelparkeringspladser.

Det er vurderet, at der i lokalplansområdet vil være mulighed for, at 500 cykelparkeringspladser på terræn og i parkeringshuse vil kunne dobbeltudnyttes. Dermed vil der til større arrangementer sammenlagt kunne dækkes et cykelparkeringsbehov på 2.000 pladser.

### **Begrundelse**

Erfaringer fra Royal Arena omkring cykelparkering fra tidligere tællinger har vist, at der har været arrangementer med over 1.200 samtidige parkerede cykler.

Lokalplanen forudsætter en ønsket ændring i transportvanerne, og brugen af det kommende område (*for mere information se i begrundelsen: Parkeringsbehov for Bella Center og Bella Sky*). Til seneste LEGO World i 2018, hvor der var ca. 12.000 daglige besøgende, blev der ikke registreret over ca. 150-200 samtidige parkerede cykler i området. Bedre og mere nærliggende cykelparkeringspladser vil være med til at ændre transportvalget. Beslutningsgrundlaget er derfor et fremtidsscenario, hvor kommunes infrastrukturelle planer tages med i overvejelserne.

Der er en større hul imellem antallet af gennemsnitlige daglige besøgende til Bella Centeret på ca. 250-350 daglige besøgende, og antal daglige besøgende til større arrangementer på ca. 1.500-1.800.

En logik med faste anlagte pladser, samt henviste reserverede områder, anvendes derfor til fastsættelse af cykelparkeringen. Dette vil sikre, at der ikke vil stå større tomme områder til cykelparkering det meste af året, og at der til større arrangementer stadig kan håndteres det forøgede behov.

## **Parkeringsnormen for (C) bolig og serviceerhverv i forslag til lokalplan**

### **Kommuneplan15**

Parkeringsdækningen kan efter en konkret vurdering maksimeres til 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> eller minimeres til 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup>, såfremt der kan påvises højere/lavere parkeringsbehov.

I vurderingen af det konkrete antal pladser skal ifølge kommuneplanen indgå bl.a. lokalisering i forhold til kollektiv trafik, vejnet samt projektets karakteristika i forhold til boligstørrelser, bebyggelsesplan, boligtype, fælles parkeringsanlæg, herunder mulighed for dobbeltudnyttelse.

### **Parkeringsnormen i forslag til lokalplan**

Forvaltningen foreslår, at parkeringsdækningen for denne lokalplan fastsættes til 1 pr. 200 m<sup>2</sup>.

### **Begrundelse**

Området ligger rigtig godt i forhold til det overordnede vejnet, men den kollektive betjening har et højt serviceniveau. Metroen ligger centralt i forhold til området, og der er gjort plads til busbetjening på tværs af området i lokalplanen. Bebyggelsesplanen er sammenlignelig med den øvrige del af Ørestad, hvor parkeringsnormen ligeledes er 1 pr. 200 m<sup>2</sup>.

Vurderingsparametre:	Bemærkninger:
Lokalisering i forhold til kollektiv trafik	Lokalplanområdet er godt betjent kollektivt med metrostationen Ørestads st. Samtidig er der planlagt 4 stoppesteder på Martha Christensens Vej, hvilket vil skabe en god bus betjening til området i form af 4 linjer, der sammenlagt vil have ca. 17 afgangene i timen. (Det taler for en høj P-norm.)
Lokalisering i forhold til vejnet	Lokalplansområdet ligger godt i forhold til det overordnede vejnet. Amagermotorvejen, samt fordelingsgaderne Vejlands Allé, og Ørestads Boulevard skaber en god tilgængelighed samt fremkommelighed til lokalplansområdet. (Det taler for en lavere P-norm.)
Projektets karakteristika i forhold til bebyggelsesplan	Bebyggelsesplanen ligner det, der er eksisterende i Ørestadsområdet. Parkeringsnormen på 1 pr. 200 m <sup>2</sup> er velkendt og anvendt for området. (Det taler for en p-norm på 1 pr. 200 m <sup>2</sup> .)
Projektets karakteristika i forhold til anvendelse	Ca. 2/3 af bebyggelsens anvendelse skal være bolig, resten skal være til erhverv. Lokalplansområdet ligger bynært, hvilket både taler for gode muligheder for at arbejdskørsel kan ske med cykel og kollektiv transport. (Dette taler for en normal p-norm.)
Projektets karakteristika i forhold til fælles parkeringsanlæg herunder mulighed for dobbeltudnyttelse.	Parkeringsløsningen for biler er planlagt med centrale parkeringshuse, der skal håndtere behovet for forskellige bygningsfunktioner i lokalplanen.  Derudover er der planlagt for arealer til korttidsparkering på terræn, samt reservede arealer til delebils ordninger. (Det taler for en høj p-norm.)

## **Ungdomsboliger**

### ***Kommuneplan 2015***

Udgangspunktet for kollegie- og ungdomsboliger/plejeboliger er 1 plads pr. 300 m<sup>2</sup> etageareal. Efter konkret vurdering kan der fastsættes en anden dækning på baggrund af ejendommens beliggenhed i forhold til kollektiv trafik og projektets karakteristika, herunder bebyggelsesplan og ejendommens anvendelse og beliggenhed i byen m.v.

### ***Parkeringsnormen i forslag til lokalplan***

Forvaltningen foreslår, at parkeringsdækningen for denne lokalplan fastsættes til 1 pr. 300 m<sup>2</sup>.

### ***Begrundelse***

Forvaltningen finder ikke, at der er forhold der taler for, at der fastsættes en anden parkeringsnorm end udgangspunktet i kommuneplanen.

## **Detailbutikker**

### **Parkeringsnormen i Kommuneplan 2015**

Udgangspunktet for butikker er 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal. For butikker, der alene forhandler pladskrævende varer, kan der efter en konkret vurdering etableres højst 1 plads pr. 50 m<sup>2</sup> etageareal.

### **Parkeringsnormen i forslag til lokalplan**

Forvaltningen foreslår, at parkeringsdækningen for denne lokalplan fastsættes til 1 pr. 100 m<sup>2</sup>.

### **Begrundelse**

Der har ikke været et ønske om anlæggelse af detailbutik med pladskrævende varer, dermed fastholdes udgangspunktet fra kommuneplan 2015.

## **Byggeri til offentlige og almene formål**

### **Kommuneplan 2015**

Parkeringsdækningen for daginstitutioner 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 foreslår at parkeringsdækningen for denne lokalplan fastsættes til mindst 18 parkeringspladser for de planlagte daginstitutioner på ca. 3.600m<sup>2</sup>.

Dette svarer til en p-norm på 1 pr. 180 m<sup>2</sup>.

## 4.1 Begrundelse

Daginstitutionerne planlagt til 3.600 m<sup>2</sup>, og er tiltænkt opdelt i 2 institutioner på 10 grupper hver. Det er vurderet at der til institutionen vil være 3 samtidige ansatte på arbejde i bygningen pr. gruppe, af dem vurderes det, at en mindre andel end 1/3 vil ankomme i bil.

Vejnet	Lokalplansområdet ligger godt i forhold til det overordnede vejnet. Amagermotorvejen, samt fordelingsgaderne Vejlands Allé, og Ørestads Boulevard skaber en god tilgængelighed samt fremkommelighed til lokalplansområdet. (Dette taler for et højere antal af parkeringspladser i forhold til erfaringer for behov.)
Kollektiv trafik	Lokalplanområdet er godt betjent kollektivt med metrostationen Ørestads st. Samtidig er der planlagt 4 stoppesteder på Martha Christensens Vej, hvilket vil skabe en god bus betjening til området i form af 4 linjer, der sammenlagt vil have ca. 17 afgang i timen. (Dette taler for færre pladser end gennemsnitlige erfaringer for behov)
Parkeringsbehov baseret på transportmiddelvalg	Ved en parkeringsdækning der er dimensioneret efter Københavns Kommunes ønsker om at højst en tredjedel af personture sker med biler, bruges dette scenarie som udgangspunkt.  Området er betjent med et højt serviceniveau kollektivt, og selvom kvarteret ligger godt i forhold til det overordnede vejnet, taler en høj parkeringsnorm i Ørestaden for en mere bæredygtigt transportvalg i området. (Taler for en mindre andel end at, 1/3 af ture sker med bil)
Ejendommens anvendelse	Generelt til institutioner vil der vil være 2-3 samtidige ansatte på arbejde i bygningen pr. gruppe. Lokalplanen planlægger for større institutioner tiltænkt anlagt på henholdsvis 10 og 12 grupper. Det vurderes at institutionernes størrelse indfrier et behov egne for ansatte med administrations opgaver. Vurderingen lander derfor på at der vil være ca. 3 samtidige ansatte pr. gruppe.

## Af-og påsætningspladser til institutioner

Til institutionerne vil der endvidere være behov for af-og påsætningspladser. Her er det vurderingen, at der skal anlægges mindst 12 af- og påsætningsplads for daginstitutionerne.

Disse af- og påsætningspladser skal håndtere behovet for afsætning og afhentning af børn til institutionen i morgen og eftermiddagsspilstimerne.

### 4.3 Begrundelse

Når forvaltningen skal vurdere behovet for af-og påsætningspladser i forbindelse med en institution, bruges der en faglig vurdering baseret på erfaringer og tidligere tællinger.

Kommuneplanens vision omkring transportmiddelvalg der siger at højst 1/3 tager biler, her er det vurderet at en lidt mindre kommer i bil. Derefter der kigges på afsætningsperioden, samt morgenspidstimen hvor største delen bliver afleveret.

Parkeringsbehov baseret på transportmiddelvalg	<p>Ved en parkeringsdækning der er dimensioneret efter Københavns Kommunes ønsker om at højst en tredjedel af personture sker med biler, bruges dette scenarie som udgangspunkt.</p> <p>Området er betjent med et højt serviceniveau kollektivt, og selvom kvarteret ligger godt i forhold til det overordnede vejnet, taler en høj parkeringsnorm i Ørestaden for en mere bæredygtigt transportvalg i området. (Taler for en mindre andel end at, 1/3 af ture sker med bil)</p>
Ejendommens anvendelse	<p>Lokalplanen planlægger for ca. 3.600 m<sup>2</sup> med offentlige formål. Daginstitutioner er tiltænkt benyttet til dette formål, dette scenarie benyttes som udgangspunkt for beregninger.</p> <p>En integreret daginstitution på 10 grupper, planlægges til at kunne rumme 88 børnehavebørn, og 72 vuggestuebørn.</p>
Afsætningsperiode	<p>Faglig vurdering er, at en af eller påsætning til en daginstitution tager ca. 10-15min.</p>
Spidstimerperiode	<p>Spidstimerne om morgen og eftermiddagen vurderes til at vare i 2 timer.</p>



## Cykelparkering til institutioner

### *Kommuneplan 2015*

Parkeringsdækningen for institutioner fastsættes efter en konkret vurdering

### *Cykelparkeringsnormen i forslag til lokalplan*

Cykelparkeringsbehovet til institutionerne fastsættes til 140 pladser, herfra skal 20 af disse pladser dimensioneres til pladskrævende cykler. Dette svarer til 7 pladser for hver gruppe, herfra er en af disse pladser til pladskrævende cykler.

### **Begrundelse**

Når forvaltningen skal vurdere behovet for cykelparkering i forbindelse med en institution, bruges der en faglig vurdering baseret på erfaringer og tidligere tællinger.

Kollektiv trafik	Lokalplanområdet er godt betjent kollektivt med metrostationen Ørestads st. Samtidig er der planlagt 4 stoppesteder på Martha Christensens Vej, hvilket vil skabe en god bus betjening til området i form af 4 linjer, der sammenlagt vil have ca. 17 afgangene i timen. (Dette taler for normalt antal pladser i forhold til erfaringer for behov.)
Cykelnetværk	Daginstitutionerne ligger godt i forhold til cykelnetværket. Ørestads boulevard, Center boulevard, C. F. Møllers Allé, samt Vejlands Allé er alle udstyret med cykelstier. Derudover ligger begge institutioner placeret lige op til de to primære stiforbindelser i kvarteret. (Dette taler for et højere antal af cykelparkeringspladser i forhold til erfaringer for behov.)
Parkeringsbehov baseret på transportmiddelvalg	Ved en parkeringsdækning der er dimensioneret efter Københavns Kommunes ønsker om at mindst en tredjedel af personture sker med cykel, skal dette også understøttes i form af antal cykelparkeringspladser. Området er betjent med et højt serviceniveau kollektivt, og selvom kvarteret ligger godt i forhold til det overordnede vejnet, taler en høj parkeringsnorm i Ørestaden for en mere bæredygtigt transportvalg i området. (Taler for en højere andel end at, 1/3 af ture sker med cykel)