



Konkret vurdering af behovet for parkering i forbindelse med forslag til tillæg nr. 2 til lokalplan 398-1 Ørestad Syd

Ved behandlingen af forslag til tillæg nr. 2 til lokalplan 398-1 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 tillæg nr. 2 til lokalplan 398-1, Ørestad Syd

Udgangspunktet for lokalplantillægget er resultatet af en planlægningskonkurrence afholdt af By og Havn i efteråret 2014 samt et ønske fra Børne- og Ungeforvaltningen om mulighed for at realisere et ændret projekt til den planlagte skole fastlagt i planen for 'Arenakvarteret' (tillæg nr. 1).

Da lokalplantillægget fastlægger en ny anvendelse af underområderne IIIA, IIIB, XA og XB fastlægges parkeringsnormen for underområderne i overensstemmelse med forslag til Kommuneplan 2015 til 1 plads pr. 150 m² for boliger og serviceerhverv. Anvendelsen af underområde IIIC ændres ikke, hvorfor også parkeringsnormen for området er uændret 1 plads pr. 200 m².

Kommuneplan 2015

I forslag til Kommuneplan 2015 er lagt op til en ny parkeringsnorm i C-områderne, således at den faste norm i tætbyen og byudviklingsområderne (som Ørestad Syd) 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.

05-08-2015

Sagsnr.
2015-0094626

Dokumentnr.
2015-0094626-6

Sagsbehandler
Anders Degn Borg

Byplan Syd

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

Telefon
3366 3098

E-mail
B08A@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149



- Afgrænsning af tillæg nr. 2 til lokalplan 398-1, Ørestad Syd
- Afgrænsning af lokalplan 398-1, Ørestad Syd
- Boliger
- Boliger / serviceerhverv
- Serviceerhverv
- Serviceerhverv med mulighed for indpasning af enkelte boliger i de øverste etager
- Mulighed for detailhandel
- Offentlige formål
- Parkeringshus
- Evt. parkeringshus
- Parkering i plint
- Stueetage med aktiv funktion langs minimum 75 procent af facadelængden
- Stueetage med udadvendt funktion langs minimum 50 procent af facadelængden
- Stueetage med mulighed for aktiv- eller udadvendt funktion. I område XB gælder det alle stueetager
- Stueetage må ikke anvendes til boliger

Illustrationen viser lokalplantillæggets underområder og fastlagte anvendelser. Underområderne IIIA, IIIB og IIIC er underområder oprindeligt fastlagt i lokalplan 398-1, mens underområderne IX, XA og XB er nye underområde fastlagt med tillæg nr. 2.

Konkret vurdering

Lokalisering i forhold til kollektiv trafik

Lokalplanområdet er relativt stort, hvorfor afstanden til kollektiv trafik varierer. Særligt ved de østlige byggefelter (særligt underområde IIIC) er der let adgang til metro og bus, hvilket appellerer til brug af kollektiv transport. Dette taler for et behov for færre parkeringspladser.

Adgang til overordnet vejnet – herunder motorvej

Området har let adgang til overordnede veje - særligt motorvej. Boliger lokaliseret nær overordnede veje og motorvej forventes at appellere til beboere med en stor grad af bilejerskab og et stort transportbehov, hvilket taler for flere parkeringspladser.

Adgang til cykelsti

Området har let adgang til det overordnede cykelstinet, herunder 'PLUSnettet' der forløber via Ørestads Boulevard og det Grønne cykelrutenet, der forløber umiddelbart øst for metroen. Nærheden til det centrale København og både arbejdspladser og andre destinationer i Ørestad gør 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 kun en mindre del erhverv. Særligt de store rækkehustypologier forventes at appellere til beboere med en stor grad af bilejerskab, hvilket taler for flere parkeringspladser.

Erhvervstype

Planen rummer mulighed for, at der kan placeres serviceerhverv i området. Men da typen af erhverv ikke er kendt og omfanget begrænset tillægges det på nuværende tidspunkt ikke nogen ændring i behovet for parkeringsdækning.

Bebyggelsesplan og parkeringsprincipper

Bebyggelsesplan og parkeringsprincipper for område IIIA, IIIB og IIIC fastholdes som i lokalplan 398-1 som større byggefelter og bredde byrum med parkering i fastlagte parkeringshuse.

Bebyggelsesplan og parkeringsprincipper for underområderne XA og XB justeres, så tidligere fastlagte parkeringshuse udgår til fordel for decentral parkering individuelt i forbindelse med de enkelte byggerier og med mulighed for ét større parkeringshus. Dette taler for flere parkeringspladser, da man forventer mindre dobbeltudnyttelse.

Områdets anvendelse

Anvendelsen af områderne IIIA, IIIB og IX, XA og XB ændres, så der kan opføres overvejende boliger, hvor der tidligere var fastlagt en blandet bolig/-erhvervsanvendelse med mulighed for en vis grad af

dobbeltudnyttelse af områdets centrale parkeringsanlæg. Den ændrede anvendelse til en højere grad af boliger taler for flere parkeringspladser. Anvendelsen af område IIIC fastholdes overordnet som fastlagt i lokalplan 398-1 til blandet boliger og erhverv.

Konklusion

Mange beboere må forventes at bruge den kollektive transport eller cyklen 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. Tilsvarende vil der være begrænset dobbeltudnyttelse af parkeringspladser til husstande, hvor bilen bruges til og fra arbejde, og hvor parkeringspladsen i arbejdstiden er ledig, da det forventes, at der i overvejende grad vil blive tale om individuelle (private) parkeringsløsninger tilknyttet de enkelte boliger.

Forvaltningens faglige vurdering er, at selvom området har let adgang til kollektiv transport, skal områdets parkeringsnorm fastsættes til 1 plads pr. 150 m², og at der ikke er basis for en parkeringsnorm på 1 plads pr. 200 m² bortset fra underområdet nærmest metroen (underområde IIIC), hvor den tidligere parkeringsnorm på 1 plads til 200 m² er uændret.

Det, som taler imod at sænke parkeringsnormen for underområder IIIA, IIIB, IX, XA og XB, er følgende konkrete forhold:

- områderne er lokaliseret nær de overordnede veje og motorvej, hvilket appellerer til beboere med stort bilejerskab og transportbehov.
- rækkehusene forventes generelt at appellere til beboere med stort bilejerskab.
- mange boliger får en decentral og individuel parkeringsløsning, som er svær at dobbeltudnytte.
- områdets parkering kan kun i begrænset omfang forventes dobbeltudnyttet grundet områdets anvendelse primært til boligformål.