



Bilag 5 - Parkeringsnotat

Fastsættelse af parkeringsdækning for biler i forslag til lokalplan for Femøren St.

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

1. Bolig og serviceerhverv: Bilparkering
2. Ungdomsboliger: Bilparkering
3. Detailbutikker: Bilparkering
4. Institution: Bilparkering
5. Institution: Af-og påsætningspladser
6. Institution: Cykelparkering

1. Parkeringsnormen for (C) bolig og serviceerhverv i forslag til lokalplan.

Parkeringsnormen i Kommuneplan 2015

Parkeringsdækningen for C-øvrige områder skal være 1 pr. 100 m².

Parkeringsnormen forslag til lokalplan

Forvaltningen foreslår, at parkeringsdækningen for denne lokalplan fastholdes på 1 pr. 100 m².

1.1 Begrundelse

Lokalplangrænsen ligger inden for "Øvrige områder" i forhold til Kommuneplan 15, dermed er parkeringsnormen for biler fastlagt med 1 parkeringsplads pr. 100 m².

6. april 2018

Sagsnr.
2018-0095717

Dokumentnr.
2018-0095717-7

Sagsbehandler
Jakob Matzen

Byplan Syd

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

E-mail
jakmat@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009809452

2. Parkeringsnormen for ungdomsboliger til lokalplan

Kommuneplan 2015

Udgangspunktet for kollegie- og ungdomsboliger/plejeboliger er 1 plads pr. 300 m² 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 m².

2.1 Begrundelse

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

3. Parkeringsnormen for detailbutikker til lokalplan.

Kommuneplan 2015

Udgangspunktet for butikker er 1 plads pr. 100 m² etageareal. For butikker, der alene forhandler pladskrævende varer, kan der efter en konkret vurdering etableres højst 1 plads pr. 50 m² etageareal.

Parkeringsnormen forslag til lokalplan

Forvaltningen foreslår, at parkeringsdækningen for denne lokalplan fastsættes til 1 pr. 100 m².

3.1 Begrundelse

Der planlægges for en butik, der skal forhandle dagligvare. Der er derfor ikke så stort behov for at kunne fragte varerne hjem i bil, og derfor foreslås det, at der stilles krav om 1 plads pr. 100 m² etageareal.

4. 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 3 parkeringspladser for den planlagte daginstitution på 700 m², dette er vurderet til at kunne håndtere behovet for langtidsparkering til ansatte.

4.1 Begrundelse

Daginstitutionen er planlagt på 700 m², og er tiltænkt opdelt i 4 grupper. Det er vurderet at der til institutionen vil være 2 samtidige ansatte på arbejde i bygningen pr. gruppe. Af dem vurderes det, at ca. 1/3 vil ankomme i bil.

Vejnet	Daginstitutionen ligger fint i forhold til det overordnede vejnet. Kastrup og Amagerstrandvej der ligger ca. 500 m væk fungerer begge som primære trafikåre til området og kvarteret. Bilejerskabet i denne bydel ligger dog højere end resten af det nordlige amager og indre by. (Dette taler for gennemsnitligt antal af parkeringspladser i forhold til erfaringer for behov.)
Kollektiv trafik	Området er fint betjent med en metrostation ca. 150-200m væk. Ved metrostationen har buslinjerne 4A og 82N endestation, dette taler for at området er godt betjent med kollektive muligheder med et højt serviceniveau. (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 ligger dog godt betjent kollektivt, og selvom bilejerskabet ligger lidt højere end i sydlig amager og indre by, er der flere områder i kommunen som har et endnu højere bilejerskab. (Taler for at lidt mindre andel end 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 en mindre institution på 700 m ² tiltænkt anvendt til 4 grupper. Det vurderes, at antallet

	af ansatte til administration er mindre end normalt, vurderingen lander derfor på at der vil være ca. 2 samtidige ansatte pr. gruppe til denne type institution.
--	--

4.2 Af-og påsætningspladser til institutioner

Til institutionen vil der endvidere være behov for af-og påsætningspladser. Her er det vurderingen, at der skal anlægges mindst 3 af- og påsætningsplads for daginstitutionen.

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

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, dette ligger som beslutningsgrundlag i beregningen. Derefter der kigges på morgenspidstimen hvor største delen bliver afleveret, samt afsætningsperioden.

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 ligger dog godt betjent kollektivt, og selvom bilejerskabet ligger lidt højere end i sydlig amager og indre by, er der flere områder i kommunen som har et endnu højere bilejerskab. (Taler for at lidt mindre andel end 1/3 af ture sker med bil)</p>
Ejendommens anvendelse	<p>Lokalplanen planlægger for 700 m² med offentlige formål. En daginstitution er tiltænkt benyttet til dette formål, dette scenarie benyttes som udgangspunkt for beregninger.</p> <p>En integreret daginstitution planlægges til at kunne rumme 44 børnehavebørn,</p>

	og 24 vuggestuebørn.
Afsætningsperiode	Faglig vurdering er at en af eller påsætning til en daginstitution tager ca. 10-15min.
Spidstimeperiode	Spidstimerne om morgen og eftermiddagen vurderes til at vare i 2 timer.

4.4 Cykelparkering til institutioner

Cykelparkeringsbehovet til institutionerne fastsættes til 24 pladser, herfra skal 4 af disse pladser dimensioneres til pladskrævende cykler. Dette svarer til 6 pladser for hver gruppe, herfra er en af disse pladser til pladskrævende cykler.

4.5 Begrundelse

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

Området har mindre gode cykelforhold i dag, hvor Amagerstrandvej og Kastrupvej er de eneste veje med cykelstier i dag.

Cykelparkeringspladser til institutionen er tiltænkt brugt af ansatte, forældre der vil aflevere deres børn, børnecykler, besøgende mm.

Kollektiv trafik	Området er fint betjent med en metrostation ca. 150-200m væk. Ved metrostationen har buslinjerne 4A og 82N endestation, dette taler for at området er godt betjent med kollektive muligheder, der begge har et højt serviceniveau. (Dette taler for færre pladser end gennemsnitlige erfaringer for behov)
Cykelnetværk	Daginstitutionen ligger mindre godt i forhold til cykelnetværket. Kastrup og Amagerstrandvej er de eneste veje i nærheden med en dedikeret cykelsti, disse ligger ca. 500m væk. Dog er Jorisvej udpeget som en grøn cykelrute hvilket markant vil forbedre forholdene for cyklister til daginstitutionen i fremtiden. (Dette taler for et lavere 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

	<p>tredjedel af personture sker med cykel, skal dette også understøttes i form af antal cykelparkeringspladser.</p> <p>Jorisvej er allerede udpeget som en fremtidige grøn cykelrute i cykelstiprioriteringsplanen. (Dette taler for et gennemsnitligt antal af cykelparkeringspladser til funktionen)</p>
--	--