



30-01-2015

Sagsnr.
2014-0063979

Dokumentnr.
2014-0063979-4

Sagsbehandler
Christina Aagesen

Notat vedrørende behovet for ændrede parkeringsnormer

Bilag 6

Baggrund

Der er fastsat normer for bilparkering i kommuneplanen. Kommuneplannormerne udstikker rammerne for lokalplanlægningen, som skal være i overensstemmelse med kommuneplanen. Parkeringsnormerne anvendes ligeledes i de rene byggesager i forbindelse med nybyggeri, tilbygning og ændret anvendelse.

Københavns Kommune har siden indførslen af p-normerne i kommuneplanen haft et generelt krav om 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal, men dette blev ændret med kommuneplan 2009 (Videreført i Kommuneplan 2011).

De seneste års erfaringer med de nye p-normer viser, at det er vanskeligt at dobbeltudnytte bilparkeringspladser i forbindelse med blandede bolig- og erhvervsbebyggelser. Samtidig indrettes moderne kontorbyggerier i dag således, at der arbejder flere mennesker i bygningerne end tidligere. Forvaltningen har derfor undersøgt behovet for en revision af parkeringsnormerne for erhvervsbyggeri.

Forvaltningen har ligeledes undersøgt behovet for differentierede normer, idet de nuværende p-normer i nogle tilfælde afviger væsentligt fra behovet ved opførelsen af forskellige projekter, f.eks. plejeboligprojekter og institutioner mv.

Anbefaling – Forslag til revision af parkeringsnormerne i Kommuneplan 2015

På baggrund af en evaluering med de gældende parkeringsnormer anbefales følgende ændringer:

A. Parkeringsnormer i S- og C-rammerne i tætbyen og byudviklingsområderne

Parkeringsnormen til blandede bolig og erhverv (C-områder) i tætbyen og byudviklingsområderne fastlægges til 1 parkeringsplads pr. 150 m², og bliver dermed identisk med parkeringsnormen i områder til serviceerhverv (S-områderne), der fastholdes til 1 plads pr. 150 m².

Parkeringsnormen kan 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 p-behov.

B. Offentlige og almene funktioner

Parkeringsdækningen ved offentlige funktioner fastlægges efter en konkret vurdering.

C. Differentierede parkeringsnormer for forskellige boligtyper

Ved tilvejebringelse af plejeboliger fastsættes parkeringsnormer til 1 plads pr. 300 m².

Center for Byudvikling,

Rådhuset, 3. sal, vær. 10
1599 København V

E-mail
caa@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800176

Parkeringsnormen kan dog fastsættes efter en konkret vurdering.

Forslag til ændrede parkeringsnormer i kommuneplan 2015

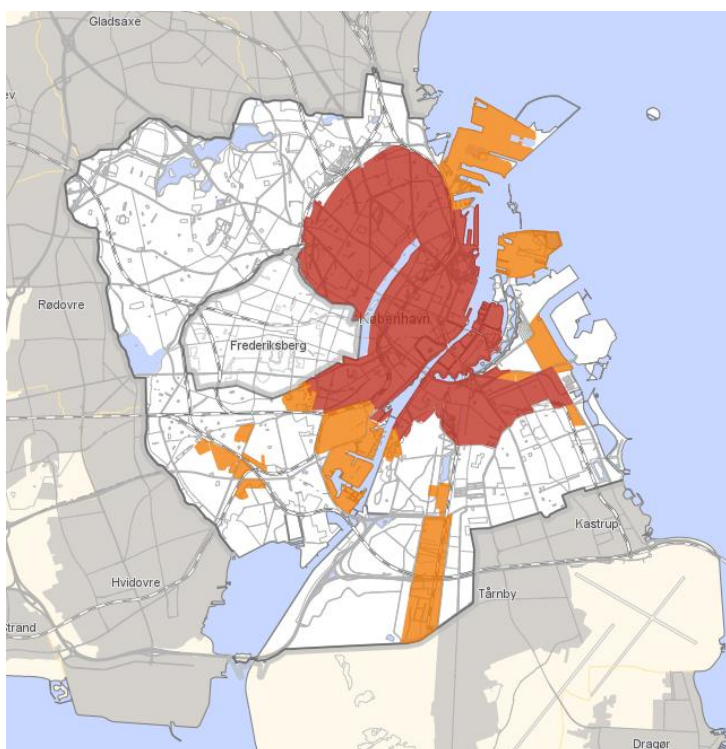
Tekst med rødt er ændringer i forhold til kommuneplan 2011.

I forbindelse med nybyggeri, [tilbygninger](#) eller [ændret anvendelse ombygninger](#) af eksisterende bebyggelse skal der etableres [det antal](#) parkeringspladser, [der fremgår af i henhold til bestemmelserne i](#) nedenstående tabel.

Parkeringspladser skal tilvejebringes på egen ejendom. I lokalplaner kan det efter konkret vurdering tillades, at parkeringsdækningen finder sted i kvarteret, f.eks. på private fællesveje eller i parkeringsanlæg.

Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m2 etageareal)		
Områdetype	Tætbyen og udpegede byudviklingsområder	Øvrige områder
B (boliger)	Mindst 1 pr. 200 m ² , højst 1 pr. 100 m ²	
C (boliger og serviceerhverv)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 150 m ²	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m ²
S (serviceerhverv)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 150 m ²	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m ²
E (blandet erhverv)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m ²	
J (Industri)	I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m ²	
H (havneformål)	Højst 1 pr. 100 m ²	
T (tekniske anlæg)	Højst 1 pr. 100 m ²	
O (institutioner og fritidsområder)	Højst 1 pr. 100 m ²	

Se kort over tætbyen og udpegede byudviklingsområder



Parkeringsdækningen i B-områder fastsættes efter konkret vurdering på baggrund af ejendommens / områdets beliggenhed i forhold til kollektiv trafik samt projektets karakteristika i forhold til boligstørrelser, bebyggelsesplan, boligtype. ~~I B1-områder kan der efter en konkret vurdering etableres op til 2 parkeringspladser pr. boligenhed.~~

Parkeringsdækningen i S og C-områder i tætbyen og byudviklingsområderne er 1 pr. 150 m². Parkeringsdækningen kan efter en konkret vurdering maksimeres til 1 plads pr. 100 m² eller minimeres til 1 plads pr. 200 m², såfremt der kan påvises højere/lavere parkeringsbehov. I vurderingen af det konkrete antal pladser indgår bl.a. lokalisering i forhold til kollektiv trafik, vejnet samt projektets karakteristika i forhold til boligstørrelser, bebyggelsesplan, boligtype, fælles parkeringsanlæg, herunder mulighed for dobbeltudnyttelse.

~~Lokalplaner fastsættes der i fornødent omfang bestemmelser om parkeringsforhold.~~

Parkeringsdækningen i V-områder (husbåde) fastsættes med udgangspunkt i normerne for C-områder. 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.

I forbindelse med byggeri til butiksformål skal der etableres ~~i størrelsesordenen og højst~~ 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal. For butikker, der alene forhandler pladskrævende varer, kan der dog efter konkret vurdering etableres højst 1 parkeringsplads pr. 50 m² etageareal.

Ved byggeri til brug for offentlige og almene formål, herunder f.eks. uddannelse (grund- og erhvervsskoler, universiteter m.v.), daginstitutioner, plejehjem og 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.

I forbindelse med tilvejebringelse af kollegie- og ungdomsboliger og plejeboliger skal der etableres i størrelsesordenen 1 parkeringsplads pr. 300 m² etageareal. Krav til parkeringspladser i tilknytning til kollegie- og ungdomsboliger og plejeboliger kan dog fastsættes efter en konkret vurdering på baggrund af ejendommens beliggenhed i forhold til kollektiv trafik og projektets karakteristika, herunder bebyggelsesplan og ejendommens anvendelse og beliggenhed i byen m.v.

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.

Indretning af boliger i tagetager, der er indrettet med pulterrum, vaskerum, tørreloft eller tilsvarende og er opført før 1940, er undtaget fra krav om etablering af parkeringspladser.

Der kan i lokalplaner stilles krav om, at en andel af parkeringspladserne forberedes for eller forsynes med el til opladning af elbiler.

Evaluering af parkeringsnormer i henholdsvis S og C rammerne i tætbyen og byudviklingsområderne

Parkeringsnormerne i Kommuneplan 2011 er i de blandende byområder henholdsvis 1 plads pr. 150 m² (S-områder) og 1 pr. 200 m² (C-områder). Parkeringsnormen er i begge områder fast uden mulighed for at nedsætte/øge parkeringsdækningen efter en konkret vurdering. Dette har skabt nogle udfordringer de seneste år.

For det første har det vist sig, at antallet af ansatte pr. etageareal i kontorerhverv er forøget. I dag er der ca. 5 personer pr. 100 m² mod de forventede ca. 5 personer pr. 150 m², som ligger til grund for de hidtidige normer. Der er således behov for at p-normen tilpasses arbejdspladstætheden i moderne kontorbyggeri, idet der ellers vil komme en større mangel på parkeringspladser til arbejdstagere. I S-områder, hvor normen på 1 plads pr. 150 m² fastholdes, vil der reelt kunne ske et fald i antal parkeringspladser pr. ansat på op til 50 % i forhold til de forventninger, man havde ved de hidtidige normer. For at opretholde muligheden for den hidtidige parkeringsdækning med 1 parkeringsplads pr. 4-5 ansatte foreslås det, at der gives mulighed for at p-normen kan maksimere til 1 plads pr. 100 m² eller minimere til 1 plads pr. 200 m² etageareal, såfremt det efter en konkret vurdering kan påvises et andet p-behov.

For så vidt angår de gældende normer i C-områderne er normen i dag 1 plads pr. 200 m², idet det endvidere blev forudsat, at det ville være muligt at dobbeltudnytte parkeringspladserne, således at virksomhederne fortrinsvist

benytter pladserne om dagen og beboerne fortrinsvist om natten og i weekenderne, således at den effektive norm svarer til 1 plads pr. 150 m².

Det har imidlertid vist sig vanskeligt at dobbeltudnytte p-pladser i blandede bolig- og erhvervsområder. Årsagen hertil er en kombination af at mange kontorvirksomheder mv. ønsker reservede p-pladser, som er et væsentligt parameter, når virksomhederne skal finde en passende lokalisering og at mange beboere ikke benytter deres bil dagligt/i dagtimerne. Bilen står således i mange tilfælde stille i løbet af dagen, hvor virksomhederne skulle anvende p-pladserne. Dette kan umuliggøre en dobbeltudnyttelse af pladsen. Endvidere vil en dobbeltudnyttelse forudsætte, at der etableres fælles p-huse. Det kan være vanskeligt, særligt i de situationer hvor der er flere grundejere, som bygger tidsmæssigt forskudt af hinanden, og hvor man ikke opfører erhverv og boliger samtidigt. Dette betyder, at dobbeltudnyttelsen ikke altid kan opgøres i en fast norm, som sket ved fastlæggelse af normen for C-rammerne. I stedet bør muligheden for dobbeltudnyttelse indgå i den konkrete vurdering af, hvorvidt normen f.eks. kan sættes ned, idet man så har mulighed for at se på bebyggelsesplanen, parkeringsanlæggets beliggenhed, herunder muligheden for dobbeltudnyttelse osv.

Vanskeligheden ved at kunne dobbeltudnytte p-pladser ved samtlige byggerier sammenholdt med det faktum, at der i dag sidder flere ansatte pr. m² moderne kontorareal medfører, at der er behov for at justeres p-normen fra 1 pr. 200 til 1 pr. 150. Der vil med den forslåede ændring ske en forsimpning af parkeringsbestemmelserne, idet S- og C-rammerne er ens og som udgangspunkt fast (1 plads pr. 150 m²).

Da byggerier og de konkrete forventede anvendelser af bygningerne er forskellige, vil det være en fordel at sikre en vis fleksibilitet i de generelle bestemmelser for parkering således, at det efter en konkret vurdering f.eks. i lokalplanlægningen vil være muligt at maksimere/minimere normen til henholdsvis 1 pr. 100 og 1 pr. 200 m², såfremt der kan påvises et andet parkeringsbehov.

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

De nye p-normer på 1 plads pr. 150 m² etageareal vil fortsat understøtte de politiske grønne trafikmål om mindst 1/3 cyklister, 1/3 kollektiv trafik og højst 1/3 biler, idet der fortsat som udgangspunkt kun vil være en 1 p-plads pr. 5 ansatte.

Lignende erfaringer er ikke set i de øvrige områder (områderne udenfor tætbyen og byuviklingsområderne), hvor de gældende normer har fungeret godt. Parkeringsbestemmelserne for de øvrige områder forslås således videreført i Kommuneplan 2015.

Behov for differentierede parkeringsnormer for forskellige boligtyper

I kommuneplan 2011 stilles der de samme krav til parkeringspladser til plejeboliger som til andre boliger. Kravet afhænger i dag af

kommuneplanrammen og beliggenhed i byen, og vil typisk være mellem 1 plads pr. 100 og 1 plads pr. 200 m².

Erfaringer har vist, at disse ikke har det samme parkeringsbehov som ved almindelige boliger f.eks. familieboliger og kan udgøre en barriere for opførelse af fremtidige plejeboliger. Erfaringer peger således på, at parkeringsbehovet ved plejeboliger er begrænsede i forhold til andre boliganvendelser, i lighed med ungdomsboliger.

Kommunen ændrede den 10. april 2014 ved kommuneplantillæg for kollegie- og ungdomsboliger (til Kommuneplan 2011) bl.a. parkeringsnormen for ungdomsboliger til 1 plads pr. 300 m² bl.a. med den begrundelse, at de unge ikke i samme omfang, som f.eks. familier med børn har bil.

Det anbefales at der, i lighed med differentierede parkeringsnormer for ungdomsboliger, indføres en bestemmelse om en lavere parkeringsdækning i forbindelse med tilvejebringelsen af plejeboliger på 1 plads pr. 300 m².

Krav til parkeringspladser i tilknytning til plejeboliger kan i lighed med kollegie- og ungdomsboliger fastsættes efter en konkret vurdering på baggrund af ejendommens beliggenhed i forhold til kollektiv trafik og projektets karakteristika, herunder bebyggelsesplan og ejendommens anvendelse og beliggenhed i byen m.v.

Den nye p-norm for plejeboliger vil gælde i alle områder i byen.

Offentlige og almene funktioner

Offentlige funktioner blev tidligere primært opført i områder udlagt til offentlige formål (O-områder), hvor normen fastsættes efter en konkret vurdering, hvilket er hensigtsmæssigt, idet parkeringsbehovet ved offentlige funktioner som oftest vil afhænge af den konkrete bygnings anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v. Der er med tiden sket en udvikling heraf, idet offentlige funktioner nu ofte opføres i blandende byområder f.eks. C og S-rammer, hvor parkeringsnormen efter de nuværende normer er fast og ikke kan fraviges. Dette har skabt u hensigtsmæssige og ufleksible krav til nogle funktioner/bygninger.

Parkeringsbehovet ved offentlige funktioner vil afhænge af den konkrete bygnings anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v., og det er derfor vigtigt, at der i tråd med tidligere praksis altid foretages en konkret vurdering af parkeringsbehovet uanset hvilket område i byen, ejendommen er beliggende i.

Den nye p-norm for offentlige og almene funktioner vil gælde i alle områder i byen.