

Arkitema

Udvikling af Lygten

Vurdering af parkeringsbehov

NOTAT
13. december 2017
TVO/JKD

1 Indledning

DSB Ejendomme og Bispebjerg Kollegie påtænker at udvikle det ubebyggede område ved Lygten til et område med familieboliger, ungdomsboliger og erhverv.

Området er beliggende i rammeområde C (bolig og serviceerhverv). I henhold til Københavns Kommunes retningslinjer skal der etableres 1 parkeringsplads pr. 100 m² boliger, 1 p-plads pr. 300 m² ungdomsboliger og 1 p-plads pr. 100 m² erhverv.

Det medfører et samlet krav om at etablere 207 parkeringspladser på området.

Funktion	m ²	P-norm	Parkeringskrav
Erhverv	2.000	100	20
Boliger	16.740	100	168
Ungdomsboliger	5.580	300	19
I alt	24.320		207

Tabel 1. Parkeringskrav i projektområdet jf. gældende normer.

Hertil kommer, at der skal tilvejebringes 18 p-pladser til Nørrebro Centeret og bibeholdes 25 p-pladser til det eksisterende kollegie. Det medfører et samlet parkeringskrav på 250 parkeringspladser.

Området ved Lygten er beliggende umiddelbart udenfor områdetypen Tætbyen, der afgrænses af S-banen. I tætbyen er der mulighed for at anvende mere restriktive parkeringsnormer på 1 pr. 200 m² for boliger, hvilket under anvendelse for området vil kunne reducere parkeringskravet fra 207 nye p-pladser til 123 p-pladser.

Da området i vid udstrækning har samme karakteristika som områderne i Tætbyen, er det bygherres vurdering, at der er belæg for at anvende mere restriktive normer i udviklingsområdet.

Bygherre har således gennem Arkitema anmodet Via Trafik om at vurdere det fremtidige parkeringsbehov i området. Der er i vurderingen rettet fokus på behovet for parkering til de almindelige boliger, da det vurderes, at der ikke er behov for at justere på normerne for erhverv og ungdomsboliger.

2 Parkeringsbehov

2.1 Bilrådighed

Boligtypen og hvem, der kommer til at bo i lejlighederne, har meget stor betydning for bilrådigheden. Således vil ejerboliger typisk generere højere bilrådighed end lejeboliger, mens familier med børn har større bilrådighed end familier uden børn.

På landsplan har 88 % af familierne i ejerboliger bil, mens det kun er tilfældet for 38 % af familierne i lejeboliger. Tilsvarende har 83 % af børnefamilierne bil, mens det kun er tilfældet for 53 % af familierne uden børn. (Danmarks Statistik, 2017)

I København er det gennemsnitlige antal biler pr. bolig 0,41 (Danmarks Statistik, 2017). Det vides endnu ikke, hvordan bolig og familiesammensætningen bliver i det nye område. I det følgende tages udgangspunkt i, at bilrådigheden for familieboliger i et nybygget område vil ligge i spændet mellem 0,4-1,0 biler pr. bolig.

Gns. Boligstørrelse	Antal boliger	Antal biler pr. bolig						
		0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1
80	209	84	105	126	146	167	188	209
90	186	74	93	112	130	149	167	186
100	167	67	84	100	117	134	151	167

Tabel 2. Parkeringsbehov baseret på boligstørrelse og antal biler pr. bolig. Parkeringskravet jf. gældende parkeringsnorm er 168 p-pladser.

Af tabel 2 ses, at parkeringsbehovet kan variere fra 67 p-pladser til 209 p-pladser afhængig af boligstørrelse og forventet antal biler pr. bolig. Det ses, at parkeringsnormens krav på 168 p-pladser ligger i den høje ende.

I forbindelse med opgaven er der udført en analyse af bilrådigheden ved et tilstødende boligbyggeri. I 2004 vedtog Borgerrepræsentationen lokalplan nr. 380 "Bygmestervej". Lokalplanen beskriver etablering af ca. 22.000 m² boligbebyggelse svarende til ca. 250 boliger (gennemsnitlig boligstørrelse på ca. 85 m²). Der er anvendt en parkeringsnorm på 1 p-plads pr. 100 m².

I henhold til Skat er der i november 2017 på adresserne Bygmestervej 11-53 (svarende til området i lokalplanen) indregistreret 125 personbiler. Det svarer til ca. 0,5 biler pr. bolig eller 1 bil pr. 175 m² boligbebyggelse. Det reelle parkeringsbehov vil sandsynligvis ligge lidt over 125 parkeringspladser for at tilgodese gæster, delebiler og firmabiler.

2.2 Sammenhæng til kollektiv trafik

Forskning viser, at der er betydelige trafikale effekter af stationsnær lokalisering af boliger. Ligger boliger tæt på en station, er der flere, der benytter kollektiv transport i den daglige pendling i myldretiden, mens færre

benytter bil. (Trafikale effekter af stationsnær lokalisering i hovedstadsområdet, 2017)

Området er særdeles godt betjent af kollektiv trafik. Der er under 200 m til Bispebjerg Station og Tagensvej, hvor der er henholdsvis S-togsforbindelse og A-bus forbindelse. På Tagensvej planlægges endvidere højklasset busforbindelse og Supercykelsti. Herudover er der kun ca. 600 m til Nørrebro Station, hvor der fra 2019 vil være forbindelse med Metrocityringen.

Til sammenligning har det undersøgte boligområde ved Bygmestervej ca. 500-600 m til nærmeste station (Bispebjerg). Alt andet lige vurderes det således, at området ved Lygten vil få et lavere antal biler pr. bolig end boligområdet ved Bygmestervej. Det vurderes således, at antallet af biler pr. familiebolig i udviklingsområdet ikke vil overstige 0,5 biler pr. bolig. Afhængig af boligstørrelsen og forventet antal biler pr. bolig vil det jf. tabel 2 medføre, at parkeringsbehovet til det nye boligområde vil ligge mellem 67 og 105 p-pladser.

Herudover skal det nævnes, at den nye bebyggelse (studieboligprojektet "Uptown Nørrebro", der er under opførelse på Borgmestervangen, etableres med en parkeringsnorm på 1 p-plads pr. 200 m² familiebolig. Området ligger ca. 150 m fra Nørrebro Station og har derfor i vid udstrækning samme trafikale karakteristika som projektområdet ved Lygten. Anvendes en parkeringsnorm på 1 p-plads pr. 200 m² familiebolig for projektområdet vil det medføre et parkeringskrav på 84 parkeringspladser til familieboligerne.

2.3

Dobbeltudnyttelse

Med henblik på at undgå at etablere unødvendige parkeringspladser kan der tages højde for dobbeltudnyttelse af pladserne. Med dobbeltudnyttelse hentydes til at forskellige funktioner har forskellige parkeringsbehov i løbet af døgnet, hvorfor de i et vist omfang kan dele de samme parkeringspladser.

Ved blanding af bolig og butikker vil der typisk kunne opnås en 20 % reduktion i det samlede behov. (Vejdirektoratet, 2009).

Det skal bemærkes at princippet kun finder anvendelse ved parkeringsanlæg, der anlægges og reguleres således, at de er offentlige tilgængelige for alle de funktioner, der indgår i beregningen.

Tabel 3 på næste side viser beregningsværdier for dobbeltudnyttelse. Værdierne er som udgangspunkt baseret på hollandske erfaringstal og efterfølgende reguleret til danske forhold, fx lange åbningstider for dagligvarebutikker.

Parkeringsbehovet fastlægges ved at beregne den forventede efterspørgsel i de forskellige tidsrum, hvorefter behovet fastsættes som den største samlede forventede efterspørgsel.

På baggrund af arealfordelingen mellem boliger og erhverv i projektområdet vurderes det, at det største parkeringsbehov vil være om aftenen på hverdage.

I henhold til parkeringskravet, jf. tabel 1 på side 1, vil det medføre, at parkeringsbehovet for området kan reduceres med $0,6 \times 20$ p-pladser = 12 p-pladser.

Anvendelse	Hverdage			Lørdag		Søndag
	Morgen	Middag	Aften	Middag	Aften	Middag
Boliger	50%	60%	100%	60%	60%	70%
Dagligvare	30%	70%	40%	100%	10%	40%
Udvalgsvarer	30%	70%	40%	100%	0%	40%
Kontor og liberalt erhverv	100%	100%	5%	5%	0%	0%

Tabel 3. Reduktion for dobbeltudnyttelse. Tabellen angiver hvor stor en del af parkeringen, der kan forventes belagt om morgenen, middag (kl. 12-13) samt om aftenen og i weekenden. I projektområdet forventes det største parkeringsbehov at være på en hverdag om aftenen.

2.3.1

P-plads ved Silvan (Nørrebro Bycenter)

Den 8. november 2017 gennemførte Via Trafik en registrering af belægningen på parkeringspladsen og i parkeringskælderen ved Silvan (Nørrebro Bycenter) med henblik på at vurdere muligheden for at dobbeltudnytte disse parkeringspladser, da ligger i umiddelbar nærhed til projektområdet.

Registreringen viser, at der i tidsrummet mellem kl. 16 og 20 er minimum 70 ledige pladser. Dette indikerer dels, at der er potentiale for at dobbeltudnytte parkeringspladserne ved Silvan, og dels, at det bør genovervejes, om der skal stilles krav om, at projektområdet skal tilvejebringe 18 parkeringspladser til Nørrebro Bycenter.

Område	Kapacitet	Belægning			
		16-17	17-18	18-19	19-20
P-plads terræn (Silvan)	50	34	39	34	22
Parkeringskælder (lukket efter kl. 19.30)	98	32	38	21	10
Samlet	148	66	77	55	32

Tabel 4. Parkeringsregistrering ved Nørrebro Bycenter onsdag d. 8. november 2017.

2.4

Delebiler

Der ses en vis vækst i delebilordninger, der typisk hænger sammen med, om det er vanskeligt at finde parkering.

Københavns Kommune har et mål om, at der i 2020 skal være mindst 750 delebiler med fast stamplads i byen mod 250 delebiler i dag. Københavns Kommune har tidligere på baggrund af en række danske og internationale undersøgelser vurderet, at en delebil typisk erstatter 5-10 andre privatejede biler. (Delebiler. Muligheder og potentialer. Annette Kayser, 1. okt. 2012, Notat til Teknik og Miljøudvalget, Københavns Kommune)

På trods af væksten i delebilordninger udgør delebiler fortsat en marginal del af bilparken i København. Det vurderes derfor, at det er en begrænset del af de nye indflyttere, der vil være interesseret i at benytte en delebilordning.

Hvis det antages, at der reserveres 3-5 pladser til delebiler i projektområdet vil det på baggrund af kommunens erfaringer reducere behovet for parkering med 15-50 p-pladser.

2.5 Samlet vurdering

Det vurderes, at parkeringsbehovet til familieboligerne ligger i spændet mellem 0,4-0,5 biler pr. boliger. Afhængig af boligstørrelse svarer det til mellem 67 og 105 p-pladser. Det svarer til 1 p-plads pr. ca. 160-250 m².

Tages der højde for dobbeltudnyttelse og delebiler kan parkeringsbehovet reduceres med ca. 27 p-pladser (forsigtigt skøn). Det svarer til 1 p-plads pr. ca. 215-420 m². Tabel 5 viser det forventede parkeringsbehov til familieboligerne, mens tabel 6 viser parkeringsbehovet omsat til en tilsvarende parkeringsnorm for familieboliger i området.

Gns. Boligstørrelse	Antal boliger	Uden dobbeltudnyttelse og delebiler		Med dobbeltudnyttelse og delebiler	
		0,4	0,5	0,4	0,5
80	209	84	105	57	78
90	186	74	93	47	66
100	167	67	84	40	57

Tabel 5. Parkeringsbehov til 16.740 m² familieboliger afhængig af boligstørrelse, forventet antal biler pr. bolig (0,4/0,5) og muligheden for at dobbeltudnytte og allokere pladser til delebiler.

Gns. Boligstørrelse	Antal boliger	Uden dobbeltudnyttelse og delebiler		Med dobbeltudnyttelse og delebiler	
		0,4	0,5	0,4	0,5
80	209	199	159	294	215
90	186	226	180	356	254
100	167	250	199	419	294

Tabel 6. Parkeringsbehovet omsat til p-norm 1 plads pr. x m².

På baggrund af ovenstående og i betragtning af, at området har samme nærhed til den kollektive trafik som området ved Borgmestervangen, hvor der anvendes en parkeringsnorm på 1 p-plads pr. 200 m² familiebolig, vurderes det hensigtsmæssigt at anvende tilsvarende norm for området ved Lygten. En norm på 1 p-plads pr. 100 m² vil medføre en overkapacitet af parkering, hvilket vil kunne tilskynde brugen af bil frem for kollektiv trafik og cykel.