



**Til:** Trafik- og Miljøudvalget

**Fra:** Ole Bach

**Vedr.:** Parkering i København generelt og i Ørestaden

4. maj 2006

Journalnr.

ps/ps

Ved nybyggeri kræves i Københavns Kommune, at der anlægges det nødvendige antal parkeringspladser til at opfylde det parkeringsbehov, som er knyttet til den nye bebyggelse. De konkrete krav stilles enten på baggrund af bestemmelserne i en lokalplan eller på baggrund af byggelovens bestemmelser. Generelt stilles der krav om 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup>. Det er bygherrens ansvar, at der anlægges det antal P-pladser, der er krævet i byggetilladelsen.

I Ørestaden – som er planlagt som en tæt by med god kollektiv trafikbetjening – er det generelle parkeringskrav nedsat til 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> subsidiært 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup> afhængigt af arealanvendelsen. I Ørestaden varetager Ørestadsparkering etablering af det krævede antal parkeringspladser, som placeres i parkeringsanlæg, der som hovedregel er fælles for flere ejendomme.

Selvom parkeringskravene af overordnede trafikpolitiske årsager er forskellige, er der ikke principiel forskel på, hvordan nye byggerier parkeringsbetjenes i de forskellige byområder. Der skal anlægges nye parkeringspladser og de skal betales af ejerne/lejere.

Parkeringsforholdene i Ørestaden er reguleret af kommuneplanen samt beslutninger om etablering af Ørestaden, Ørestadsselskabet og Ørestadsparkering. I vedlagte underbilag er beskrevet parkeringsstrategien for Ørestaden.

Man kan ikke sammenligne parkeringsordningen i den gamle by med ordningen i Ørestad. Den parkeringsstrategi for de indre brokvarterer, der er vedtaget i juni 2005 er fastlagt på grundlag af en historisk udvikling, hvor det ældre byggeri er opført uden krav om parkeringsforsyning og hvor parkeringsbehovet næsten udelukkende har været tilgodeset med gadeparkering. De 4.000 kommunale parkeringspladser i underjordiske P-anlæg, der etableres som led i parkeringsstrategien, bidrager således til at afhjælpe de parkeringsproblemer, der skyldes at en stor del af bebyggelsen er opført, inden der blev stillet krav om etablering af parkeringspladser. Parkeringslicensen på 170 kr. om året kan derfor ikke sammenlignes med parkeringspriserne i parkeringshusene i Ørestad. Men man kan spørge

**Parkeringssekretariatet**

Njalsgade 13  
2300 København S

Telefon  
33 66 33 66

Telefax  
33 66 71 05

Direkte  
33 66 35 83

E-mail  
sokas@tmf.kk.dk

www.vejpark.kk.dk

om bilejere der bor i "gammel" bebyggelse slipper for billigt i forhold til bilejere der bor i ny bebyggelse?

Det skal tilføjes, at siden begyndelsen af 1970'erne har det været praktiseret at dispensere delvist for opfyldelse af parkeringskravet ved nybyggeri mod tinglysning af en deklaration med pligt til senere opfyldelse af den resterende del parkeringsnormen i tilfælde, hvor det er forbundet med urimeligt store omkostninger at opfylde den fulde parkeringsnorm på bygherrens egen grund. Der er i alt udstedt deklarationer omfattende ca. 11.000 P-pladser.

Der er siden vedtagelsen af Københavns Kommunes parkeringsstrategi sket en stramning af dispensationspraksis, således at der nu kun gives dispensation ved huludfyldning i karrébebyggelse.

Nedenfor sammenlignes i skemaform parkeringsstrategien for Ørestaden med de regler, der gælder generelt i Københavns Kommune.

	<b>Ørestaden</b>	<b>København generelt</b>
P-norm ved nybyggeri	1:200 m <sup>2</sup> /1:100 m <sup>2</sup> afhængig af arealanvendelse	1:100 m <sup>2</sup> Generel norm
Ansvar for etablering af P-pladser ved nybyggeri	Ørestadsparkering A/S	Bygherren
Placering af P-pladser ved nybyggeri	Fælles P-huse	På bygherrens grund
Finansiering af P-anlæg ved nybyggeri	Brugerbetaling	Bygherrefinansiering
Parkering på offentlige veje	Tidsbegrænset (korttidsparkering)	Betalingsparkering for alle, der ikke kan få licens indenfor Jagtvejslinien. Gratis parkering udenfor.
Parkering på private veje	Tidsbegrænset (korttidsparkering)	Kan være tidsbegrænset
Private betalingsordninger	Findes kun i P-anlæg, f.eks. Fields	Godkendes kun med tydelig afmærkning på privat grund, som ikke er udlagt som vej. Findes derudover i P-anlæg.



## Ørestadsselskabets parkeringsstrategi

### 1. Udvikling af en moderne by

Ørestad er en moderne by under udvikling. I Ørestad skal byggeriet koncentreret i fire selvstændige bykvarterer. Der er tale om en by, hvor bykvartererne støder op til fredede grønne arealer.

Den grundlæggende ide bag Ørestad er en tæt by med gader, pladser og parker i modsætning til en forstad, hvor parkeringsarealerne ofte dominerer. Derfor skal de grønne arealer i Ørestad naturligvis ikke anvendes til store parkeringsarealer, der skæmmer byens rum. Bilerne, som er et naturligt indslag i en moderne by, skal derimod indpasses i parkeringshuse og parkeringskældre. Dette er også tilfældet i andre byudviklingsområder, f.eks. i Havnen.

### 2. Rammer for parkering

I plangrundlaget for de enkelte områder fastsættes parkeringsnormer, herunder hvor stor en del af parkeringsdækningen, der skal foregå i konstruktion. Som eksempel på parkeringsnormer kan nævnes plangrundlaget for Ørestad Syd vedtaget af Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune i december 2005. Heri er det for den sydlige halvdel af området anført: "Der kan etableres op til 5.000 parkeringspladser i området under ét, og der skal etableres mindst 1 parkeringsplads pr. 200 m<sup>2</sup> etageareal. Ca. 90 pct. af parkeringspladser skal placeres i parkeringsanlæg/parkeringshuse." Med plangrundlaget har kommunen således et værktøj til at sikre, at intentionerne for byens parkering bliver realiseret.

Som følge af den gode kollektive trafikforsyning til Ørestad har kommunen fastsat mindre parkeringsnormer her end i andre byudviklingsområder. I Ørestad er parkeringsnormen 1 parkeringsplads pr. 100-200 m<sup>2</sup> etageareal afhængig af anvendelsesbestemmelserne, mens den i andre byudviklingsområder typisk er 1 parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal.

Parkeringsnormerne følges op i forbindelse med udstedelse af ibrugtagningstilladelse til de enkelte byggerier. I de tilfælde, hvor parkeringsnormerne ikke kan opfyldes på egen matrikel tinglyses en deklaration, hvor ejerne er forpligtede til at finansiere etableringen af p-pladserne andet steds.

Ørestadsselskabet har i Ørestad City og Syd valgt meget aktivt at gå ind i tilvejebringelsen af parkeringspladser. Det 100 pct. - ejede

datterselskab ØrestadsParkering har således ansvaret for opførelse, udlejning vedligeholdelse og drift af parkeringsanlæggene. Selskabet har i den forbindelse til opgave at sikre, at parkeringsnormerne opfyldes, så de enkelte byggerier kan opnå ibrugtagningstilladelse.

Parkeringsstrategien har været forelagt bygge- og teknikudvalget i Københavns Kommune d. 30. august 2000 og 6. juni 2001. Udvalget tilsluttede sig i den forbindelse strategien med henblik på at den kunne danne grundlag for kommunens administration af bygge Lovgivning og lokalplanbestemmelser.

### **3. Ørestadsselskabets parkeringsstrategi**

Baggrunden for Ørestadsselskabets parkeringsstrategi er følgende:

#### *Høj udnyttelsesgrad*

For at begrænse arealer til parkering og parkeringssystemer tilstræbes en dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne. I den forbindelse udnyttes det, at efterspørgslen fra erhverv og boliger delvis er forskellig på de forskellige tidspunkter af døgnet. Den valgte strategi giver den største fleksibilitet mht. udnyttelse af det forskellige efterspørgselsmønster og giver derfor den største udnyttelsesgrad af p-anlæggene.

#### *Lave priser*

En parkeringsplads, der udlejes skal indbringe en samlet leje på mindst 1700 kr. om måneden, for at forrente etableringsomkostninger, drift og vedligehold samt et mindre risikotillæg.

Jo højere udnyttelsesgrad jo lavere er prisen for den enkelte bruger. Dette er baggrunden for, at en p-plads kan udlejes til beboere for 975 kr. om måneden.

#### *Brugerne skal betale*

Modellen er klar. Brugerne af p-pladserne skal betale. De beboere, der ikke har bil og alene benytter den kollektive trafikbetjening i Ørestad, skal således ikke belastes økonomisk af p-anlæg.

#### *Bebyggelsens udformning stiller krav til fælles parkeringsanlæg*

En hensigtsmæssig planlægning af parkering indebærer naturligvis, at hver ejendom ikke kan have sit eget parkeringsanlæg inden for matriklen. En situation, hvor hver ejendom forpligtes til at deltage i finansieringen af etablering og drift af fælles p-anlæg, uden at der er en overordnet organisering heraf, vil give en dårligere udnyttelse af p-pladserne og en risiko for, at en del af omkostningerne overføres på ikke brugere af p-anlæg.

*Prisen på parkering kan afspejles i markedsvilkårene for salg/udleje af boligen*

Når der meget nøjagtigt oplyses om parkeringsforholdene, herunder om priserne, i forbindelse med køb af boliger og indgåelse af lejekontrakter, vil dette blive afspejlet i markedsværdien for boligen. Ingen vil således tabe på en kollektiv ordning. Dette kræver, at der lægges et betydeligt arbejde i at informere korrekt og tydeligt. Ørestadsselskabet er opmærksom på, at selskabet bør spille en aktiv rolle i den forbindelse.

#### **4. Parkeringsløsninger i andre byudviklingsområder**

En ofte anvendt model ved ejerboligbyggerier er en ordning, hvor hver ejerbolig køber sin egen parkeringsplads, typisk etableret som kælderparkering. Ved køb af ejerlejlighed har køberen således også skullet købe en parkeringsplads i konstruktion. Prisen har tidligere typisk ligget på ca. 150 – 200.000 kr. pr. p-plads mens der nu er eksempler på en pris på over 200.000 kr. pr. p-plads.

Den annoncerede pris er imidlertid ikke et udtryk for, hvad det reelt koster at opføre en parkeringsplads i konstruktion, men et udtryk for, hvordan udvikleren fordeler prisen på henholdsvis bolig og parkering. Således ligger prisen pr. p-plads typisk under opførelsesomkostningerne, idet betaling for en parkeringsplads vækker modstand blandt potentielle købere. Derfor er det ikke muligt umiddelbart at sammenligne denne model med en model, hvor p-pladserne lejes af beboerne.

Modellen med køb af parkeringsplads har følgende fordele:

- Den er forholdsvis enkel
- I forhold til en model, hvor parkeringspladsen lejes, vil renteudgifterne for beboerne være fradragsberettigede. Dog skal der tages højde for en eventuel ejendomsværdibeskatning af p-pladsen.

Ulempen ved modellen er:

- Løsningen forudsætter at parkeringsdækningen kan ske inden for egen matrikel, hvilket ikke vil give en hensigtsmæssig løsning i Ørestad.
- Parkeringspladsen skal købes uanset om beboeren har bil eller ej.
- Modellen er ikke anvendelig for lejeboliger
- Modellen forudsætter i mange tilfælde, at parkeringspladser kan handles mellem beboerne indbyrdes for at få en hensigtsmæssig udnyttelse.

Erfaringer fra andre udviklingsområder, hvor der er etableret løsninger med udleje af p-pladser viser, at prisen for en beboerparkering er relativ lav i Ørestad.

En vurdering af parkeringsordninger for andre nybyggerier i København kræver en fuld indsigt i regnskaberne. Ofte finansieres de ikke alene af brugerne, men også gennem prisen på lejlighede-

den/bidrag til ejerforeningen for ejerboligers vedkommende og via lejen for lejeboligers vedkommende.

Side 7 af 7

### **5. Parkeringsforhold i Indre By og i brokvartererne**

En meget stor del af bebyggelsen i de centrale bydele er fra før bilens tidsalder. Beboernes behov for parkering er hidtil for en meget stor dels vedkommende blevet opfyldt gennem gratis eller billige parkeringer i gaderummet.

I visse kvarterer er parkeringssituationen i dag så anstrengt, at der fremover vil blive behov for, at en del af beboerparkeringen også finder sted i egentlige parkeringsanlæg. Hvorledes prisdannelsen vil være, er endnu usikker.

Parkeringsforholdene i nye udviklingsområder og i de centrale bydele vil af historiske årsager imidlertid aldrig kunne sidestilles. Dette er heller ikke nødvendigt for at ligestille boligsøgende, så længe de forskellige parkeringsløsninger er gennemsigtige for borgerne og dermed indregnet i prisdannelsen for fast ejendom.

### **6. Konklusion**

Parkeringsstrategien i de enkelte områder såvel udviklingsområderne som de centrale bydele må tilpasses til den konkrete situation.

Ørestadsselskabets parkeringsstrategi er både meget gennemsigtig og tilpasset visionerne for Ørestad. Den valgte kollektive model giver samtidig en høj udnyttelsesgrad med relativt lave priser til følge.

