

Dato: 30.08.2018

Til: Per Nejrup Hansen & Rami Al-Khumisi

Kopi til: Nina Hanne Holst

Udarbejdet af: Filip Zibrandtsen

Byudvikling af Kirkebjerg

Vurdering af parkeringsnormer

Baggrund

Denne analyse er igangsat på baggrund af et investormøde afholdt hos Brøndby Kommune fredag den 17. august 2018 med deltagelse af en række grundejere og developere fra Kirkebjergområdet. På investormødet blev kommunens retningslinjer omkring parkeringsnormen diskuteret. I denne forbindelse har Brøndby Kommune bedt Urban Creators om at udarbejde en supplerende vurdering af de fremtidige parkeringsnormer for Kirkebjerg. Dette inkluderer bl.a. mulige retninger og muligheder for håndtering af parkeringsnormerne, i forbindelse med den videre politiske proces og myndighedsbehandling.

Grundlag

Kirkebjerg skal omdannes fra erhvervsområde til levende bydel, med plads til boliger og forretninger.

- Bebyggelsesprocenten i Kirkebjerg skal generelt sættes ned til et gennemsnit på 95%.
- Der skal stilles krav om en friarealprocent på 40.
- Konkret arbejdes der med at 60 procent af parkering skal i konstruktion med en bebyggelsesprocent under 100.
- Med en bebyggelsesprocent over 100 skal 70 procent af parkeringen i konstruktion.

Vejledende parkeringsnormer for boliger i Brøndby Kommune

- | | |
|--|-------------------------|
| - Etagebebyggelse | - 1,0 til 1,5 pr. bolig |
| - Boliger Åben-lav (f.eks. parcelhuse) | - 2,0 pr. bolig |
| - Tæt-lav (f.eks. rækkehus eller kædehus) | - 1,5 pr. bolig |
| - Ungdomsboliger, kollegier | - 0,5 pr. bolig |
| - Ældreboliger | - 1 pr. bolig |
| - Ældreboliger med tilknyttet personale (plejebolig) | - 0,25 pr. bolig |

Notabene: I nogle tilfælde vil der være konkrete grunde til at fravige normerne, fx hvis ejendommen ligger tæt på s-togstation og letbanestationsforpladser, eller hvis der er mulighed for at parkeringspladserne kan anvendes til flere formål på forskellige tidspunkter. Hvis der er særlige forhold der gør sig gældende på den konkrete ejendom, som bevirker at kommunen vurderer, at der er grundlag for at fravige parkeringsnormen, skal forvaltningen gøre opmærksom på fravigelsen af parkeringsnormerne. Det kunne fx være krav om delebilordning der forelægges gennem forslag til lokalplanen. Kommunen foreslår, at forvaltningen som udgangspunkt ikke stiller krav om færre parkeringspladser til boliger, der ligger indenfor en afstand af 600 meter fra s-togstationer og letbane stationer - det stationsnære kerneområde. Undtaget er ungdomsboliger som sættes til 0,25 pr bolig.

0. Indledning

Notatet indeholder følgende, som kan benyttes til diskussion i den videre politiske proces og myndighedsbehandling i dialog med developere, investorer og grundejere:

1. Hvordan er parkeringsnormen for boliger i forhold til de andre kommuner langs Ring 3?
2. Hvad er de andre kommunernes erfaringer med lavere p-normer i stationsnære områder?
3. Hvordan kan parkeringen reguleres i Kirkebjerg?
4. Hvad er forskellen mellem at beregne parkeringsnormen ud fra antal boliger eller på størrelsen af boligen
5. Hvordan håndteres parkeringen i nye lokalplaner i lignende projekter i stationsnære områder?
6. Hvilke muligheder kan der arbejdes videre med i forhold til parkeringen i Kirkebjerg?
7. Case på Lokalplan fra Roskilde - Byomdannelse af det tidligere Skoleslagteri, Lokalplan 650 - i relation til Kirkebjerg

1. Hvordan er parkeringsnormen for boliger i forhold til de andre kommuner?

Analysen viser, at kommunens nuværende parkeringsnormer i store træk er de samme som de øvrige kommuner langs Ring 3, samt Roskilde og Køge Kommune. Generelt benytter kommunerne samme model, hvor parkeringsnormen er relateret til antal boliger og ikke størrelsen på boligerne. Der er i flere af kommunerne mulighed for at reducere i p-normen i forbindelse med større stationsnære byudviklingsprojekter, og hyppigst når der er tale om udbygning i kerneområdet omkring stationerne (600 meter). Fx arbejder Køge og Roskilde Kommune med at fastsætte forskellige p-normer for forskellige zoner i kommunen. Her er målet en mere restriktiv p-norm for stationsområderne.

Anbefaling til Kirkebjerg er at se på hele området i en samlet stationsnær zone, fordi der både er S-togstation og fremtidig letbanestation.

I Roskilde har man desuden, i forbindelse med nye lokalplaner, arbejdet med forskellige løsninger, hvor developerne skal investere i fx delebilordninger og andre bæredygtige mobilitetsløsninger fra start, mod at de kan få reducere af p-pladser.

I relation til den fremtidige letbane er mange kommuner i gang med at vurdere parkeringsbehovet, i forbindelse med byudviklingsprojekter (Loop City). Omkring flere fremtidige letbanestationer arbejder kommunerne på nye innovative mobilitetsløsninger, som kan understøtte fx en mere bæredygtig mobilitet – herunder en mere restriktiv p-norm

I den videre proces med udviklingsplanen for Kirkebjerg, bør der også være fokus på cykelparkering – som en del af løsningen for at understøtte en grøn og bæredygtig mobilitet.

Nedenfor ses analysen.

Skema med sammenligning af parkeringsnormer for udvalgte kommuner

	Brøndby	Roskilde	Køge	Glostrup	Ishøj	Vallensbæk	Albertslund	Herlev
Etagebebyg.	1 til 1,5 pr bolig	1,5 pr bolig	1,5 pr bolig	1,5 pr bolig	1,5 pr bolig	1 pr bolig	1,5 pr bolig	2 pr bolig
Tæt-Lav	1,5 pr bolig	1,5 pr bolig	1,5 pr bolig	2,0 pr bolig	1,5 pr bolig	1,5 pr bolig	2 pr bolig	2 pr bolig
Åben-Lav	2 pr bolig	2 pr bolig	2 pr bolig	2,0 pr bolig	2,0 pr bolig	1,5 pr bolig	2 pr bolig	2 pr bolig
Ungdomsbolig Kollegie	0,5 pr bolig	0,25 pr bolig	0,5 pr bolig	0,5 pr bolig			0,25 pr bolig	
Ældrebolig Plejehjem	1 pr bolig 0,25 pr bolig	0,25 pr bolig	1 pr bolig	0,5 pr bolig			0,25 pr bolig	
Notabene				10% reduktion i beregning af parkeringsbehov i stationsnære områder (tog og letbane).	Etageboliger: 0,8 pr bolig inden for det stationsnære kerneområde (0-600 m), 1 pr bolig inden for det stationsnære område (600 - 1200 m)		50 % reduktion i det stationsnære kerneområde (0-600 m), 33 % reduktion i det stationsnære område (600 – 1200 m).	Antallet af parkeringspladser skal halveres i de stationsnære kerneområder. Parkeringsnormen skal i visse tilfælde begrænses yderligere efter reglerne i Fingerplan 2013

Skema med sammenligning af parkeringsnormer for udvalgte byudviklingsprojekter

	Kirkebjerg Brøndby	Musicon i Roskilde	Skoleslagteriet i Roskilde	Sønderhavn i Køge Kyst	Buddinge St i Gladsaxe	Gladsaxe Trafikplads	Glostrup St.	Glostrup Hospital
Størrelse - Etm	Ca. 315.000	Ca 250.000	Ca. 50.000	Ca. 240.000	Ca. 30.000	Ca. 50.000	Ca. 90.000	Ca. 100.000
Etagebebyg.	1 pr bolig	1 pr 100 m ²	1 pr 100 m ² 1 pr 150 m ² *	0,75 pr bolig	1 pr. bolig	1 pr. 100 m ² boligareal	1 pr 75 m ² boligareal	1 pr. 100 m ² boligareal
Notabene		75 % i anlæg, 25% på terræn. 80 % offentlig, 20 % privat. Reduktion 20-39 % ved erhverv og 10-20 % ved butikker. 15 % skal være korttidsparkerings.	*) Etablering af bæredygtige mobilitetsløsninger herunder delebilordning kan give reduktion i antallet af p-pladser	Der må ikke etableres parkering på terræn (ud over handicap og korttids). P-pladser etableres underjordisk, alle offentlig tilgængelige – max størrelse er 1/3 af byggefeltet.			Kerneområde-et	Parkeringsnormen kan lempes, hvis det efter letbanens etablering kan påvises at behovet er mindre.

2. Hvad er kommunernes erfaringer med lavere p-normer i stationsnære områder?

Der er endnu ikke mange erfaringer omkring de lavere p-normer, fordi mange af de større byudviklingsprojekter langs Ring 3 stadigvæk er i en planlægningsfase - også i relation til de fremtidige letbanestationer. Men der er ingen tvivl om at en lavere p-norm vil kunne give en risiko for at parkeringen vil kunne belaste gaderne i nabo-områderne, selvom området er stationsnært. Dette er især en stor udfordring i de større byer som København og Århus, men også i Køge Kyst projektet i Sønderhavn, hvor mange af de nye beboere har to biler.

For Kirkebjerg skønnes det imidlertid at der er mindre risiko for at parkeringen vil skabe belastning for nabo-områderne, fordi nabo-områderne ligger forholdsmæssig langt væk med flere store barrierer ift. de omkringliggende veje. Dog er det nærmeste boligområde mod øst mere udsat, samt området omkring den fremtidige letbanestation ved Park Allé. Risikoen kan minimeres ved at indføre tidsregulering/tidsbegrænsning, udstede beboerlicenser samt sikre en parkeringskontrol og effektiv p-henvisning.

3. Hvordan kan parkeringen reguleres i Kirkebjerg?

Tidsbegrænsning

- Tidsregulering af parkeringspladser er en effektiv måde at styre brugen af parkeringen, både for Kirkebjerg området, men også hvis det viser sig at restriktive p-normer giver uønskede p-belastning af nabo-områderne.
- Ved en strategisk placering af korttids- og langtidsparkeringen kan det fremme anvendelse af pladserne til det formål, som ønskes.
- Korttidsparkering kan målrettes i forhold til fx indkøbsformål og placeres tæt på detailhandel.
- Langtidsparkering anvendes ofte til boligparkering (og arbejdspladser), og kan placeres mellem 50 til 75 meter jf. udviklingsplanen

Udstedelse af beboerlicenser

- Beboerlicenser er et godt middel til at opnå rimelige parkeringsbetingelser til boligerne.
- Typiske regler for licenser giver ret til at parkere uden tidsbegrænsning på offentlige p-pladser.
- P-licensen gælder kun, hvor der står "p-licens gyldig" på p-skiltene.
- Der gives ikke garanti for, at der er en ledig plads.
- P-licenser kan indføres før etablering af de første p-huse i Kirkebjerg samt omfatte nabo-områderne.

Parkeringskontrol

- Parkeringskontrol er en vigtig forudsætning for at reglerne opretholdes og håndhæves, og dermed at der kan opnås de ønskede effekter af både tidsregulering, indførelse af licenser.
- Parkeringskontrollen bidrager til bedre udnyttelse af parkeringskapaciteten.
- Parkeringskontrol er en forudsætning for indførelse af tidsregulering.

- Parkeringskontrol på private parkeringsområder kan udføres af private parkeringsfirmaer, og disse skal overholde de gældende regler, som er beskrevet i "Bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder".
- Det er centralt at skiltningen for tidsreguleringen og/eller betalingsparkering fremgår tydeligt, således at der ikke er tvivl om konsekvensen af overtrædelse.
- Hvis den fælles parkering i Kirkebjerg er offentligt ejet, vil det ikke være muligt at lade et privat firma overtage parkeringskontrollen.
- Kommunen kan på et tidspunkt vælge at sælge fællesparkeringen til en privat operatør, således at kontrollen sammen med driften og vedligeholdelsen også indgår.
- Et salg vil ofte forudsætte, at der samtidig indføres betalingsparkering eller mulighed for salg eller leje af parkeringspladser, for at kunne skabe en tilstrækkelig værdi for p-husene.
- Private fællesveje Grundejerne (en mulige bydelsforening i Kirkebjerg) kan stå for drift og vedligeholdelse på de private fællesveje, men ønskes indførelse af parkeringsrestriktioner skal de have kommunens samtykke.
- Parkeringskontrol på private parkeringsområder kan udføres af private parkeringsfirmaer, selvom der ikke er indført betalingsparkering.

P-henvisning

- Det anbefales at der laves en samlet p-henvisningssystem i området, for at reducere søgetrafikken og gøre det nemmere for brugerne at finde en ledig p-plads i Kirkebjerg.
- Der findes mange forskellige systemer der er mere eller mindre dynamiske, som kan lede den enkelte bilist hen til en ledig p-plads, når man kommer fra de omkringliggende adgangsveje.
- Erfaringer viser at søgetrafikken kan reduceres med ca. 20 % ved at indføre et p-henvisningssystem.

Delebiler

- En andel af de private parkeringspladser i Kirkebjerg kan reserveres til debiler.
- Delebilordninger er efterhånden et udbredt og velkendt fænomen mange steder og er et rigtig godt supplerende tilbud til mange, som har brug for en bil lejlighedsvis til både private og arbejdsmæssige ture.
- Det er især til private ture, at delebilordninger er afprøvet fx til familieture ud af byen eller til storindkøbsture. Men også virksomheder kan med fordel være med i en delebilordning fx medarbejdernes mødeaktiviteter ude i byen.
- En debilsbruger har adgang til en bil lige rundt om hjørnet og undgår udgifter til at anskaffe en ny bil, betaling til forsikring og vedligeholdelse.
- Der findes allerede i dag en række veletablerede udbydere, som kan levere færdige og velafprøvede debilkoncepter til Kirkebjerg. Dette kan ske i etaper svarende til udbygningsgraden af området. Alternativt kan delebilordningen etableres som forening eller klub.
- Debilsordninger er meget fleksible og kan indrettes efter behov.
- Sådanne ordninger kan med fordel integreres i nye byområder.
- Får folk til oftere at benytte cyklen eller kollektiv trafik.
- Kan få ca. 70% af debilisterne til at fravælge bil nummer to i husstanden.
- Skønnes for Kirkebjerg at erstatte ca. 4 privatejede biler med én delebil, og derved muliggøre en lavere norm for bilparkering.

Hvis der tages udgangspunkt i ovenstående erfaringer, betyder det overordnet set at samlet parkeringsbehov kan reduceres med ca. 10% til 20% byudviklingen i Kirkebjerg. Koblingen mellem delebilordninger og et reduceret behov for parkering er interessant i forhold til, at der kan være store

besparelser i anlægsomkostninger og samtidig kan projektet give en merværdi både for kommunen og de enkelte developere, da den frigivne plads ville kunne bruges til byrum med bylivsmæssige tiltag. Reduktion af behovet for parkeringspladser kan bruges til en mere effektiv udnyttelse af parkeringspladserne, hvor de "overskydende" parkeringspladser fx kan sælges/lejes til brugerne. Dermed bibeholdes den nuværende parkeringskapacitet. Delebilordninger kan øge indtægten/værdien i byudviklingsprojektet. Delebilerne kan i dette tilfælde bruges som redskab til at fastlægge en mindre restriktiv parkeringsnorm. Samtidig betyder det, at der kan frigøres arealer til flere byrum med plads til byliv og/eller til yderligere bebyggelse og funktioner, der understøtter bykvarteret. Dette vil tilsammen kunne øge byudviklingens samlede værdi. Som en mulighed kan kommunen i dialog med udviklerne desuden konvertere bilparkeringspladser til cykelparkering.

4. Hvad er forskellen mellem at beregne parkeringsnormen ud fra antal boliger eller på størrelsen af boligen?

Hvis parkeringsnormen beregnes ud fra antal boliger – vil det give incitament til etablering af flere større boliger, hvis parkeringsnormen beregnes ud fra m² – vil det understøtte flere mindre boliger

Eksempelvis vil ovenstående betyde, at hvis der bygges to små lejligheder á 50 m² vil det for modellen med antal bolig udløse 2 parkeringspladser (hvis normen er 1 plads per bolig), hvorimod vil det kun vil udløse 1 parkeringsplads for modellen med m² bolig (hvis fx normen 1 plads per 100 m² bolig)

Derfor er denne forskel meget vigtig både i forhold til jeres ønsker om typen af fremtidige boliger og for developerne i forhold til ønske om reducerede udgifter til etablering af parkeringspladser (denne kan dog reguleres eller udjævnes afhængig af ønsker om fordelingen af parkering i konstruktion og på terræn).

Denne udfordring kan man imødekomme med en gennemsnitsbetragtning af m² på boligerne. For Kirkebjerg arbejder man i forbindelse et af projekterne i området med en gennemsnitlig boligstørrelse på 95 m² i Kirkebjerg.

5. Hvordan håndteres parkeringen i nye lokalplaner i lignende projekter i stationsnære områder?

Der blev til Investormødet efterspurgt muligheden for bl.a. at lave delebilordninger som del af byudviklingen. Der er ingen tvivl om at delebilordninger er fremtiden, men der er en udfordring i forhold til det, der er indskrevet i en byggeretsgivende lokalplan. Faktisk er der enkelte eksempler på lokalplaner, hvor kommunen har arbejdet med at indføre delebilordninger som del af byudviklingen, som betingelse for at kunne reducere i antallet af parkeringspladser.

Her kan der indtænkes nye modeller for aftaler med developere om fx delebiler og andre bæredygtige løsninger for cyklister mv, som betingelse for at reducere i antallet af parkeringspladser.

6. Hvilke muligheder kan der arbejdes videre med i forhold til parkeringen i Kirkebjerg?

Følgende oplæg er blot nogle mulige modeller, som kommunen kan arbejde videre med i Kirkebjerg:

Model 1:

- Parkeringsnormen fastholdes i forhold til den nuværende norm i kommuneplanen – dvs. 1 plads per bolig, hermed er der samhørighed i forhold til kommunens øvrige lokalplaner. Ved at fastholde parkeringsnormen i forhold til antal boliger, sikrer kommunen at de fremtidige boliger bliver større end hvis p-normen er beregnet ud fra etagemeter.

Model 2:

- Parkeringsnormen kan reduceres fx til 0,75 plads per bolig for hele Kirkebjerg området, fordi området er stationsnært, når den fremtidige letbane station etableres. Den lavere p-norm kan give et pres på parkeringspladserne, hvis de nye beboere (i de større lejligheder) har to biler (jf. erfaringerne fra Sønder Havn i Køge Kyst). Overvej evt. kun at reducere p-normen til 0,85 eller 0,9 plads per bolig for at imødekomme dette.

Model 3:

- Fasthold parkeringsnormen med 1 plads per bolig - med mulighed for at developerne kan reducere antallet af p-pladser, hvis developerne betinger sig i at investere i fx delebilordninger og ekstra gode forhold til cyklister mv. De reducerede antal p-pladser kan evt. fjernes fra terræn pga. ønsker om god bykvalitet. Dette vil give en anden fordeling af parkering i konstruktion og på terræn. Dette kan håndteres fx gennem en fælles grundejerforening, som er oplagt når området skal transformeres fra erhverv til boliger. Dette kræver at der reserveres arealer til parkering, hvis developerne ikke overholder aftalen – som enten developerne gennem tinglysning skal håndtere, eller håndteres på udvalgte kommunalt ejerede arealer i området.

Husk i den videre proces med udviklingsplanen for Kirkebjerg, at der også skal være fokus på cykelparkering som en del af løsningen for at understøtte en grøn og bæredygtig mobilitet.

7. Case på Lokalplan fra Roskilde - Byomdannelse af det tidligere Skoleslagteri, Lokalplan 650 - i relation til Kirkebjerg

Casen omfatter byudvikling og transformation af gammelt industri- og erhvervsområde til nye boliger – ligesom Kirkebjerg. Området ligger stationsnært og kommunen har haft en lang dialog om især parkeringsnormen – Neden for er de væsentligste konklusioner trukket ud og omskrevet i en mulig kontekst med Kirkebjerg, hvor der tages udgangspunkt i muligheden for at etablere delebilordning som del af lokalplanen:

Redegørelsen - Trafik og mobilitet:

- Grundet den stationsnære placering med nem adgang til tog og bus gives der mulighed for at reducere antallet af parkeringspladser fra 1 parkeringsplads per bolig (svarende til kommuneplanens parkeringsnorm) til 0,75 plads per bolig (Alternativ - 1 parkeringsplads per 100 m2 etagemeter til 1 parkeringsplads per 150 m2 etagemeter)
- Til gengæld skal der etableres en delebilordning til de nye boliger inden for lokalplanområdet, som kan medvirke til, at flere fravælger at eje egen bil.
- Parkeringspladser til de nye boliger skal anlægges enten i konstruktion eller på terræn omkring boligerne med fordeling på 60% i konstruktion når bebyggelsesprocent er under 100 og 70% i konstruktion når bebyggelsesprocenten er over 100.
- Kan der ikke anlægges nok parkeringspladser her, skal bygherre kompensere ved at indbetale til kommunens parkeringsfond, hvorefter kommunen anlægger de manglende parkeringspladser andre steder i området
- Det er kommunens hensigt, at disse parkeringspladser etableres på kommunens arealer inden for lokalplanområdet (NB: Dette kræver at developerne eller kommunen reservere arealer i området til mulig parkering, som kan benyttes fremadrettet, hvis developere ikke overholder aftalen).

Bestemmelser - Parkering til biler:

- Parkering inden for lokalplanområdet skal placeres i konstruktion og på terræn
- Til bebyggelse inden for byggefeltene skal der etableres én parkeringsplads per bolig (Alternativ - én parkeringsplads per 100 m2 etageareal)
- Når bebyggelsesprocenten er under 100 skal mindst 60% af parkeringspladserne placeres i konstruktion og maksimalt 40% af parkeringspladser må placeres på terræn
- Når bebyggelsesprocenten er over 100 skal mindst 70% af parkeringspladserne placeres i konstruktion og maksimalt 30% på terræn
- Mindst 20% af parkeringspladser på terræn skal reserveres til delebiler.
- Parkeringsnormen kan sættes ned til 0,75 pladser per bolig (Alternativ - én parkeringsplads per 150 m2 etageareal), hvis der etableres en tinglyst delebilordning med byrådet som påtaleberettiget.

Bestemmelser – Grundejerforening

- I henhold til planlovens § 15, stk. 2, nr. 13, skal der oprettes en grundejerforening for lokalplanens område, som svarer til det område, som udlægges som byomdannelsesområde.
- Alle grundejere inden for området er forpligtet til at være medlemmer af denne grundejerforening. Øvrige grundejere inden for lokalplanområdet kan efter aftale med denne grundejerforening slutte sig til foreningen på samme betingelser som foreningens øvrige medlemmer.
- Grundejerforeningen er forpligtet til at forestå etablering, drift og vedligeholdelse af fællesarealer, fællesanlæg og delebilordning.

Bestemmelser – Forudsætning for ibrugtagning af bebyggelsen

- Parkeringspladser til delebiler skal være anlagt. Derudover skal et tilstrækkeligt antal parkeringspladser til biler og cykler i henhold til lokalplanens parkeringsnorm være anlagt og i den prioriterede rækkefølge for placering af parkeringspladser til biler.