



Notat

Dato: 20. oktober 2023

Plan

Tina Wexøe Ertbjerg (TWE)

Tlf. 41750128

E-mail. twe@balk.dk

PARKERINGSNORMER OG MODEL FOR DOBBELTUDNYTTELSE

I dette notat er beskrevet de forudsætninger og konkrete vurderinger, som administrationen har lagt til grund for de parkeringsnormer, der indgår i rammelokalplan 201 for Kildedal By. Ligeledes er beskrevet den model for dobbeltudnyttelse af parkering mellem boliger, erhverv og detailhandel, som Ballerup Kommune vil anvende i forbindelse med myndighedsbehandlingen.

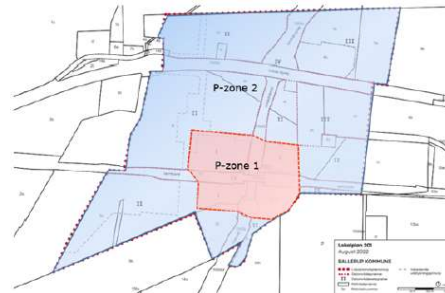
PARKERINGSZONER

I Kommuneplan 2020 er området omkring Kildedal station udlagt til parkeringszone 2 - stationsnært kerneområde. Med udviklingen af Kildedal vil der blive udviklet en tæt by omkring Kildedal S-togsstation med boliger, butikker og erhverv. Med nærheden til stationen, og dermed den lette adgang til offentlig transport, foreslås derfor en justering af de udlagte parkeringszoner omkring Kildedal station i forbindelse med vedtagelsen af Kommuneplantillæg nr. 16 for Kildedal By. I lighed med de øvrige S-togsstationer i kommunen foreslås byggefeltene, der omkranser Kildedal station, reguleret som parkeringszone 1 (laveste parkeringsnorm i kommuneplanen), mens de øvrige byggefelt reguleres som parkeringszone 2. Til sammenligning er der ved Ballerup Kommunes bymidter følgende afstande fra station til afgrænsningen af zone 1:

- Kildedal: 100-250 m
- Måløv: 300-500 m
- Ballerup: 300-600 m
- Skovlunde: 400-500 m

Ekisterende parkeringszoner

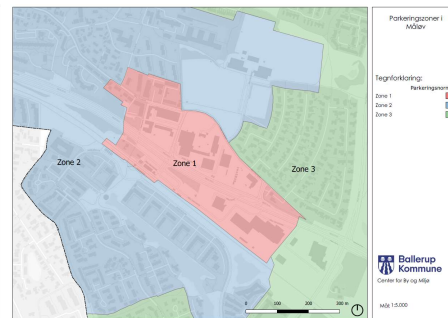
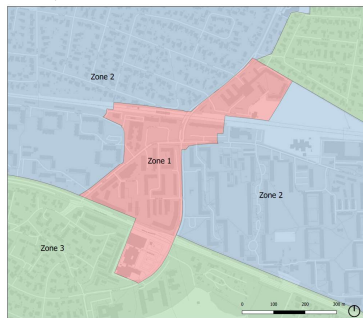
Forslag til reviderede parkeringszoner



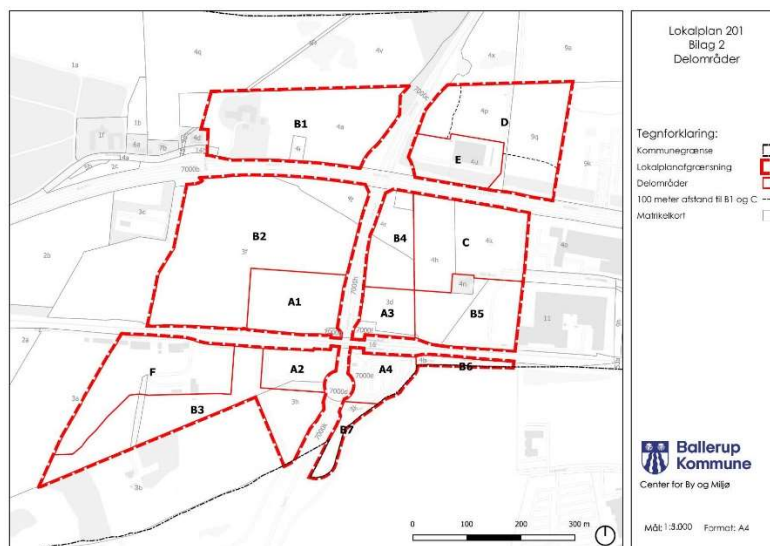
Til sammenligning er vist, hvorledes parkeringszonerne er udlagt ved henholdsvis Måløv og Skovlunde stationer:

Måløv:

Skovlunde:



I Lokalplan 201 er området blevet underinddelt i delområderne A-F



Det betyder at delområderne A1-A4 er omfattet af parkeringszone 1, mens de øvrige delområder ligger i parkeringszone 2.



Parkeringsnormer

Med udgangspunkt i visionen om Kildedal som en bæredygtig bydel har administrationen sammen med Kildedal P/S vurderet, hvorledes parkeringsnormerne sammen med de mange andre tiltag kan understøtte visionen. En af forudsætningerne for at Kildedal By bliver en bæredygtig by er at bilparkering skal etableres i konstruktion, for eksempel i parkeringshuse, P-kælder eller parkeringsplint. Op til 10 % af parkeringsdækningen kan dog etableres som terrænparkering i form af afsætningspladser, korttidsparkering, handicapparkering og delebilpladser.

Vejdirektoratet har krævet, at trafikken fra Kildedal By ud på det overordnede vejnet, som allerede i dag er kapacitetsudfordret, skal begrænses. Der er derfor indgået en aftale med Vejdirektoratet om, at der inden for området maksimalt etableres 2.400 bilparkeringspladser. Hvis den maksimale belastning der kan udledes til det overordnede vejnet ændres, f.eks. på grund af etablering af ny vejstruktur eller etablering af Frederikssunds-motorvejens forlængelse, kan der dispenseres fra bestemmelsen.

KP2020 Parkeringsnormer opdelt på anvendelse - minimumsnorm

Type	Zone 1		Zone 2		Zone 3	
	Pr. bolig	Pr m ²	Pr. bolig	Pr m ²	Pr. bolig	Pr m ²
Tæt/lav + fælles parkering	0,7 – 1,0		0,9 - 1,5		1,5	
Etageboliger	0,6 – 1,0		0,8 – 1,2		0,9 – 1,2	
Administrativ virksomhed		55		46		30
Fremstillingsvirksomhed		50		50		50
Dagligvarebutik		48		35		28
Udvalgsvarerbutik		72		53		48

LP201 Parkeringsnormer opdelt på anvendelse – præcis norm

Type	Zone 1		Zone 2	
	Pr. bolig	Pr m ²	Pr. bolig	Pr m ²
Tæt/lav + fælles parkering	0,85		1,20	
Etageboliger	0,80		1,00	
Ungdomsboliger	0,25		0,50	
Plejeboliger, plejecentre mm	0,50		0,50	
Administrativ virksomhed		55		46
Offentlig administration		55		46
Fremstillingsvirksomhed		50		50
Daginstitution/skole		130		130
Idrætsfaciliteter		50		50
Dagligvarebutik		48		35
Udvalgsvarerbutik		72		53
Café/publikumsorienteret serviceerhverv		72		53



I Kommuneplan 2020 er parkeringsnormerne opstillet som minimumsnormer, men for at Kildedal P/S kan styre antallet af parkeringspladser, der etableres i Kildedal By, er parkeringsnormerne for Kildedal By opgjort som en præcis norm.

Det er vurderet hensigtsmæssigt at detaljere og opstille parkeringsnormer for flere anvendelsestyper end der er i Kommuneplanen.

For boligerne er der taget udgangspunkt i midten af spændet for parkeringsnormerne i KP2020. For ungdomsboliger, plejeboliger og plejecentre er der fastsat en lavere parkeringsnorm, hvor administrationen har lænet sig op ad erfaringstal fra Roskilde Kommune. Det er forventningen, at de unge typisk vil være bedre til at benytte gang, cykel, kollektiv trafik og delemobilitet end de mere etablerede familier, hvilket begrundes en lavere parkeringsnorm. For beboere på plejecentre og i plejeboliger er bilejerskabet meget lavt, og parkeringsbehovet vil derfor typisk være til personale og pårørende.

Kommuneplanen har ingen p-norm for daginstitutioner/skole/idrætsfaciliteter. I helhedsplanen blev anvendt en p-norm på 1 p-plads pr 50 m² daginstitution. Det er efterfølgende vurderet, at beboerne i høj grad vil gå eller cykle til daginstitution, skole og idrætsfaciliteter, hvorfor parkeringsnormen er reduceret til 1 p-plads pr. 130 m² daginstitution og skole, mens der er fastholdt 1 p-plads pr 50 m² til idrætsfaciliteter, da disse vil kunne tiltrække brugere fra et større opland. Til sammenligning har Københavns kommune en p-norm for daginstitutioner i ydre by på 1 p-plads pr. 179 m².

For erhverv er der anvendt de samme parkeringsnormer som i Kommuneplanen. Det er valgt at specificere, at offentlig administration kan anvende samme parkeringsnormer som administrativ virksomhed. Tilsvarende gælder for café og øvrige publikumsorienterede serviceerhverv, hvor p-normen fastsat svarende til udvalgswarebutikker. Publikumsorienterede serviceerhverv omfatter bl.a. andet frisører, massører og andre mindre serviceerhverv, som har kunder, der kan have behov for parkering.

Ved øvrige anvendelser, herunder hoteller, end de ovenfor nævnte, kan der fastsættes en parkeringsnorm efter en konkret vurdering.

Dobbeltudnyttelse:

Hvis der er mulighed for, at en parkeringsplads kan bruges af flere bilister på forskellige tidspunkter, kan der etableres en mindre parkeringsdækning end angivet ovenfor. Dette kan ske efter en konkret vurdering, der skal godkendes af Kommunalbestyrelsen.



Det er en grundlæggende forudsætning for dobbeltudnyttelse af p-pladser:

- at alle parkeringspladser er tilgængelige for alle beboere, arbejdspladser, detailhandel og øvrige formål, dvs. parkeringspladserne er offentlig tilgængelige og kan ikke reserveres til bestemte køretøjer.
- at alle parkeringspladser skal være placeret inden for en rimelig afstand, max. 400 m gangafstand, således at det giver mening at benytte dem til flere anvendelsestyper, som har parkeringsbehov på forskellige tidspunkter.
- at der etableres et parkeringshenviingssystem ved adgangsvejene, som kan medvirke til at begrænse parkeringssøgning.

Ovenstående anbefalinger tager udgangspunkt i den analyse, som Raw Mobility har gennemført for Ballerup Kommune i april 2023.

Glostrup og Lyngby-Taarbæk kommuner har på baggrund af konkrete opgørelser opstillet differentieret reduktionsmodel, som er gengivet i nedenstående tabel, der viser, hvor stor en del af parkeringspladserne, der bliver benyttet henover ugen og døgnet for forskellige anvendelsesformål.

Anvendelse	Hverdage		Lørdag		Søndag
	Middag	Aften	Middag	Aften	Middag
Bolig	60 %	100 %	60 %	60 %	70 %
Kontorerhverv	100 %	5 %	5 %	0 %	0 %
Dagligvarebutik	70 %	40 %	100 %	10 %	40 %

Reduktionsmodel for dobbeltudnyttelse mellem boliger, kontorerhverv og dagligvarebutik

Administrationen har valgt at bruge ovenstående reduktionsmodel, da kommunerne vurderes at være sammenlignelige. Der skal laves en konkret vurdering for de øvrige anvendelsesformål, såsom kulturinstitutioner, fritidsformål mm.

Rabatten ved dobbeltudnyttelse fremkommer ved at beregne det nødvendige antal parkeringspladser i forhold til parkeringsnormen opgjort i rammelokalplanen, og dernæst gange med udnyttelsen i de forskellige tidsrum. Herefter findes det tidsrum, hvor behovet er størst. Der kan kun medregnes de parkeringspladser, som er offentlige tilgængelige. Eksempel: Hvis en virksomhed har behov for 120 parkeringspladser, og de vælger at reservere 1/3 af parkeringspladserne, da kan kun de 80 parkeringspladser indgå i beregningen ovenfor, hvilket kan betyde, at muligheden for at reducere antallet af parkeringspladser bliver mindre og dermed at der skal anlægges flere parkeringspladser.

Der vil, uanset det konkrete antal parkeringspladser, der kan dobbeltudnyttes ved et andet byggeri, maksimalt kunne gives tilladelse til at dække 30 % af parkeringsnormen til et byggeri via dobbeltudnyttelse.



Delebiler

Hvis der etableres parkeringspladser forbeholdt delebiler, kan der etableres en mindre parkeringsdækning end angivet ovenfor. Det kræver at delebilsordningen tinglyses på en ejendom. Hver enkelt delebil kan erstatte 3 parkeringspladser, dog sådan at delebilspladsen skal modregnes. Dette svarer til samme reduktionsfaktor, som er anvendt i sammenlignelige byudviklingsprojekter, f.eks. Hersted Industripark i Albertslund. Det vil sige, at der for hver delebil, der tinglyses, kan fraregnes to parkeringspladser i det antal parkeringspladser, der skal etableres. Delebilspladser skal være udpeget og skiltede som faste pladser i området til enten en fast delebilsservice og/eller til de udbydere af delebilsmedlemskaber, der er i området.

Med baggrund i en rapport fra Bergen Kommune (Norge) er det anslået, at den samlede andel af boligerne i Kildedal By, der alene bruger delebil, på nuværende tidspunkt vil være ca. 5 % af boligerne. Ved særlige tiltag der gør det ekstra favorabelt at benytte delebiler i området eller den generelle udvikling i antal husstande, der bruger delebiler øges, vil der kunne gives tilladelse til en større reduktion i parkeringsdækningen. Hvis delebilsordninger reduceres/ophører/nedlægges skal der oprettes erstatningsparkeringspladser jf. den oprindelige parkeringsnorm.

Cykelparkering

Rammelokalplanen fastsætter ikke normer for cykelparkering. Der skal i de byggeretsgivende lokalplaner optages bestemmelser om cykelparkeringsdækningen enten jf. kommuneplanens normer, når de relevante anvendelser fremgår her, ellers efter konkrete vurderinger. Ved den kommende revision af kommuneplanen forventes fastsat cykelparkeringsnormer for flere anvendelsesformål.