

Center for Byudvikling
Økonomiforvaltningen



Baggrundsanalyse om parkering til Kommuneplan 2024



Agenda

- Kommuneplanstrategi 2023
- Økonomiforvaltningens anbefalinger
- Hvad kan kommuneplanen regulere?
- Parkeringsnormer for biler i nuværende og tidligere kommuneplaner
- Analyse af bil- og cykelparkering

Kommuneplanstrategi 2023

Arbejdsprogram

1. Udarbejde en analyse af erfaringerne med parkeringsnormerne i Kommuneplan 2019, herunder i hvor høj grad parkering er blevet etableret i konstruktion, mhp. at tilvejebringe et beslutningsgrundlag for en evt. justering af bestemmelserne.
2. Revidere den eksisterende mulighed for at planlægge for bilfri bydele, jf. lovforslag om ændring af planloven, som fjerner kommunens mulighed for at planlægge større byudviklingsområder som helt bilfrie.
3. Undersøge, hvordan kommuneplanen kan skabe bedre rammer for parkering til håndværkserhverv.
4. Undersøge, om kommuneplanen kan give bedre rammer for at prioritere den nødvendige transport og parkering forbundet med visse erhverv og tjenester, der er nødvendige for byen.

Økonomiforvaltningens forslag til justering af kommuneplanens bestemmelser (I)

Tema	Forslag til ændring	Bemærkninger
Generelle normer	De generelle parkeringsnormer fastholdes, dog foreslås det at øge parkeringsnormen for detailhandel i Øvrig By fra 1 plads pr. 143 m ² til 1 plads pr. 100 m ² .	Ændringen af parkeringsnormen for detailhandel imødekommer delvist et høringssvar til kommuneplanstrategien, som ønsker flere pladser til dagligvarebutikker i kommunens yderdistrikter, som konkurrerer med butikker i omegnskommuner, som har langt flere parkeringspladser.
Bilfrihed i byudviklingsområder	I byudviklingsområderne ændres muligheden for bilfrihed til en fast reduktion af de generelle parkeringsnormer på 20 pct. Der indarbejdes en redegørelse om planlægning for bilfrie byområder, der bl.a. beskriver, at der med bilfrihed også skal forstås trafikal fredeliggørelse af interne veje og i byrum ved samle parkering i konstruktion mv.	Den foreslåede reduktion svarer til hvad flere større grundejere arbejder med, jf. f.eks. til den forventede reduktion i Jernbanebyen.
Elbiler, delebiler mv.	Der indarbejdes en ny mulighed for at reservere pladser til biler på grønne drivmidler og delebiler samt stille krav om ladeinfrastruktur.	Bestemmelsen er en opfølgning på nye regler i Planloven, som kan understøtte en grøn omstilling.

Økonomiforvaltningens forslag til justering af kommuneplanens bestemmelser (II)

Tema	Forslag til ændring	Bemærkninger
Parkering til kontorerhverv	<p>Muligheden for efter en konkret vurdering at øge eller nedsætte parkeringskravet til kontorerhverv udvides fra kun at gælde tætbyen og byudviklingsområderne til at omfatte hele byen.</p> <p>For "Centrum" foreslås samme muligheder som i tætbyen og byudviklingsområderne.</p> <p>For "øvrige by" fastlægges et spænd på 1 plads pr. 100 m² til 1 plads pr. 200 m².</p>	<p>Kontorvirksomheder har stor variation i deres behov for parkering afhængig af branche. Med forslaget til justering af kommuneplanens normer sikres der fleksible muligheder for virksomhederne uanset deres placering i byen.</p>
Parkering til håndværkserhverv	<p>Parkeringskravet til håndværkserhverv kan fastsættes efter konkret vurdering.</p>	<p>Det skal sikre, at der kan etableres flere pladser til håndværkserhverv, hvis der er behov herfor.</p>
Cykelparkering	<p>Kravet til cykelparkering til boliger nedsættes fra 4 til 3,5 pladser pr. 100 m².</p> <p>Krav til cykelparkering til plejecenter/-bolig ændres fra konkret vurdering til 0,5 pladser pr. 100 m².</p> <p>Der indarbejdes en ny redegørelse for kvaliteten af cykelparkering, herunder henvisning til Teknik- og Miljøforvaltningens administrationsgrundlag.</p>	<p>De nye kravet til cykelparkering muliggør en stigning i det nuværende cyklejerskab på ca. 30 pct., idet der i dag er et faktisk cyklejerskab på 2,7 cykler pr. 100 m².</p>

Hvad kan kommuneplanen regulere?

Kommuneplanen kan regulere:

- Hvor mange parkeringspladser der skal etableres i forbindelse med nybyggeri eller ændret anvendelse af eksisterende bygninger.
- Ændringen af planloven giver mulighed for at øremærkning parkeringspladser til el- og delebiler samt fastlægge krav om krav om ladeinfrastruktur.

Kommuneplanens normer indarbejdes i nye lokalplaner og er desuden udgangspunktet for byggesagsbehandlingen uden for lokalplanlagte områder.

Kommuneplanen kan ikke regulere:

- Parkering på offentlig vej, herunder afgrænsning af parkeringszoner, fastsættelse af priser på beboerlicenser og timebetaling, nedlæggelse af parkeringspladser mv.

Parkeringsnormer for biler i kommuneplaner

Kommuneplan 1989 – Kommuneplan 2005

- Minimumsnormer.
- Fokus på at sikre tilstrækkelig parkering til en ejendom eller et område.
- P-norm på 1 plads pr. 100 m² etageareal i alle B-, C-, S-områder.
- Grundejer kunne vælge at etablere flere pladser.

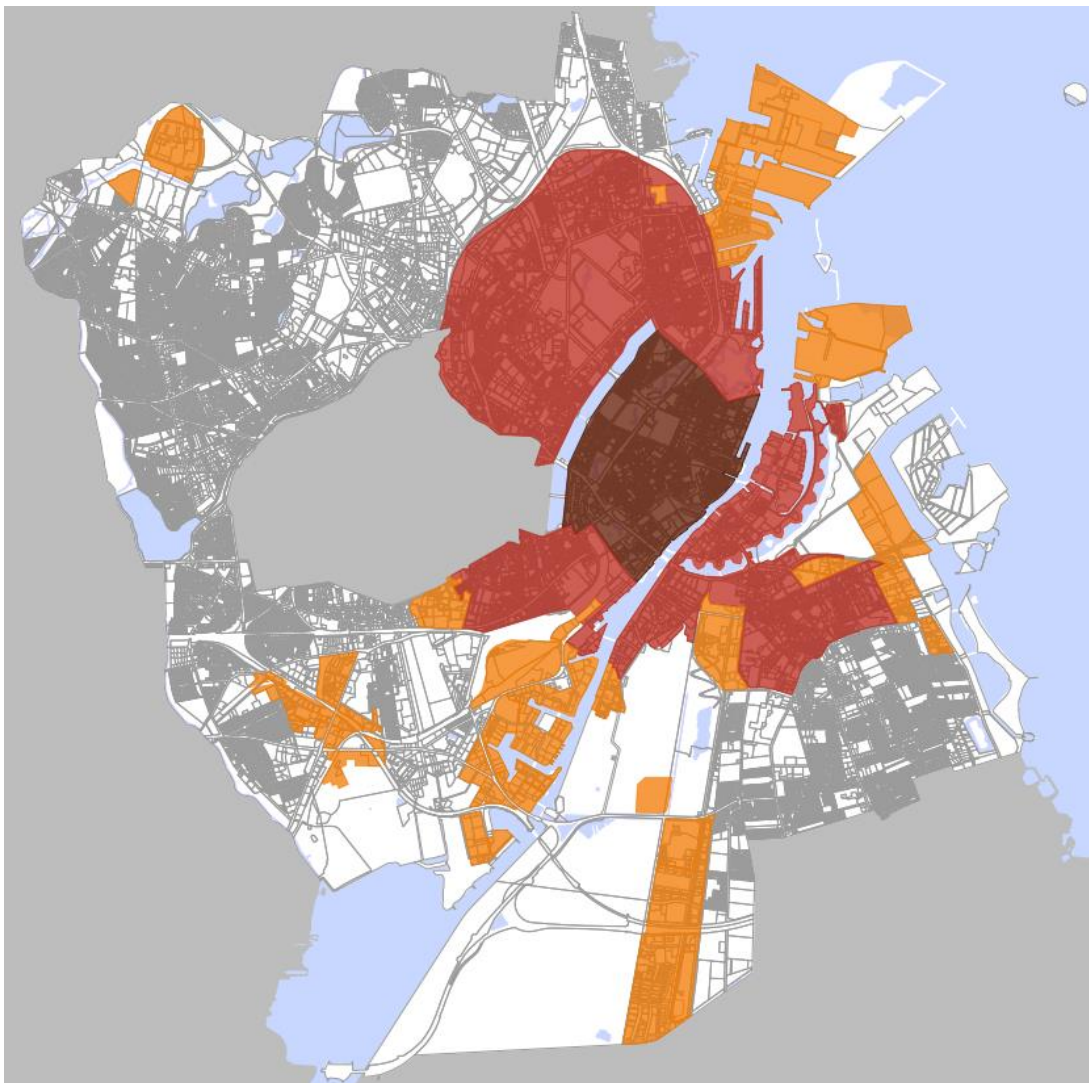
Kommuneplan 2009 – Kommuneplan 2015

- Eksakte normer (dvs. både minimum- og maksimumnormer).
- Fokus på at understøtte en bæredygtig byudvikling i områder med god kollektiv trafikbetjening (tætbyen og byudviklingsområder).
- P-normer muliggjorde parkering til boliger svarende til det eksisterende bilejerskab, mens parkering til kontorer blev vurderet at svare til ca. 1 plads pr. 5-6 medarbejdere på daværende tidspunkt.

Kommuneplan 2019

- Eksakte normer (dvs. både minimum- og maksimumnormer).
- Ændringsforslag om at reducere normer med 30 % og hel eller delvis bilfrihed i byudviklingsområder vedtages ifm. den endelige behandling.
- P-normen for boliger er derfor lavere end det eksisterende bilejerskab og normen for kontorer vurderes at svare til ca. 1 plads pr. 10 medarbejdere.
- P-normer på funktioner (fx bolig eller kontor) i stedet for områdets hovedanvendelse (fx boliger, boliger og serviceerhverv, serviceerhverv)

Parkeringsnormer i Kommuneplan 2019



Funktion/ Byområde	Centrum	Tætby & byudviklingsområder	Øvrig by
Bolig	1:357 m ²	1:250 m ²	1:214 m ²
Erhverv	1:214 m ²	1:214 m ² (3)	1:143 m ²
Grundskole	1:714 m ²	1:607 m ²	1:464 m ²
Daginstitutioner	1:286 m ²	1:286 m ²	1:179 m ²
Kollegie- og ungdomsboliger	1:857 m ²	1:857 m ²	1:857 m ²
Plejecentre/ plejeboliger	1:714 m ²	1:714 m ²	1:714 m ²
Butiksformål	1:143 m ²	1:143 m ²	1:143 m ²

Parkeringsnormen fastsættes efter konkret vurdering for offentlige og almene formål (fx uddannelse, og kulturelle funktioner), funktioner af ekstensiv karakter (fx lager), ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse (fx fra erhverv til bolig), etablering af boliger eller erhverv i tagetager og etablering af mindre tilbygninger.

Særlige bemærkninger kan læses her: <https://kp19.kk.dk/bilparkering>



Analyse af bil- og cykelparkering



Bilejerskab i Københavns Kommune

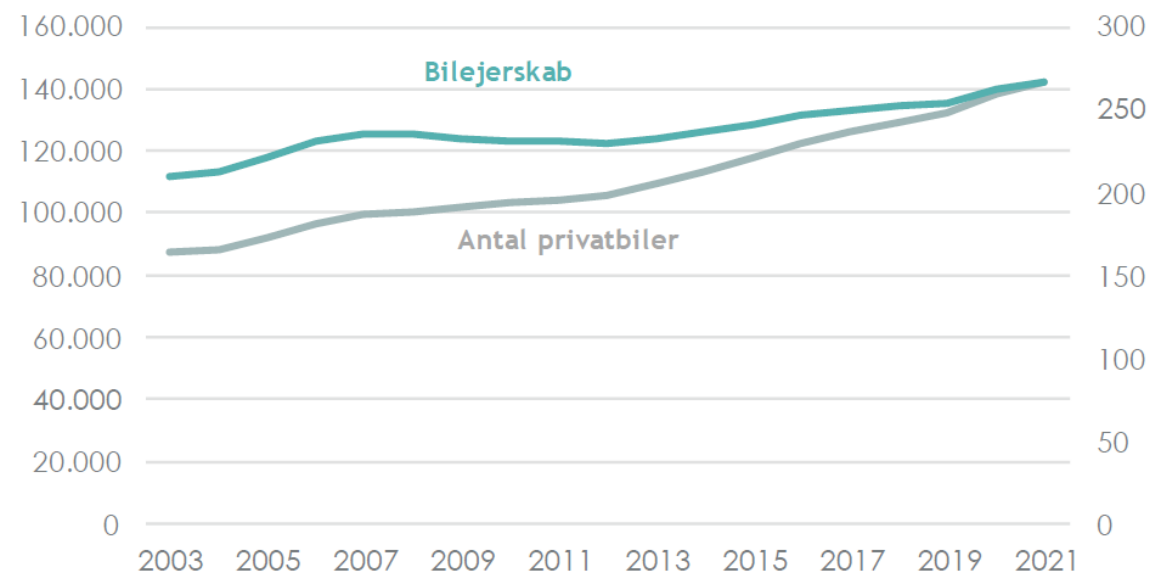
Bilejerskab

- Bilejerskabet i Københavns Kommune stiger.
- Bilejerskabet vokser med indkomst og alder.
- Sandsynligheden for at have bil øges, hvis familien har børn (+27%), ejer sommerhus (+34%), har høj indkomst (personindkomst før skat på over 0,5 mio. kr. årligt) (+22%), og hvis én eller flere af husstandens beboere arbejder på en arbejdsplads, som ikke er stationsnær (+12%).

Boligredøgørelsen 2023

- Næsten halvdelen af fraflytterne udtrykker utilfredshed med transport og parkering i bil.
- Ca. 15 % af fraflytterne angiver, at det havde afgørende betydning for deres beslutning.
- Ca. 30 % af tilflytterne er utilfredse med transport og parkering i bil.

Figur 1: Udvikling i antal privatbiler og bilejerskab i Københavns Kommune 2003-2021: Antal privatbiler (venstre akse) og bilejerskab pr. 1.000 indbyggere over 18 år (højre akse). (Kilde: Bilejerskab og brug af bil i Københavns Kommune, Københavns Kommune, 2023).



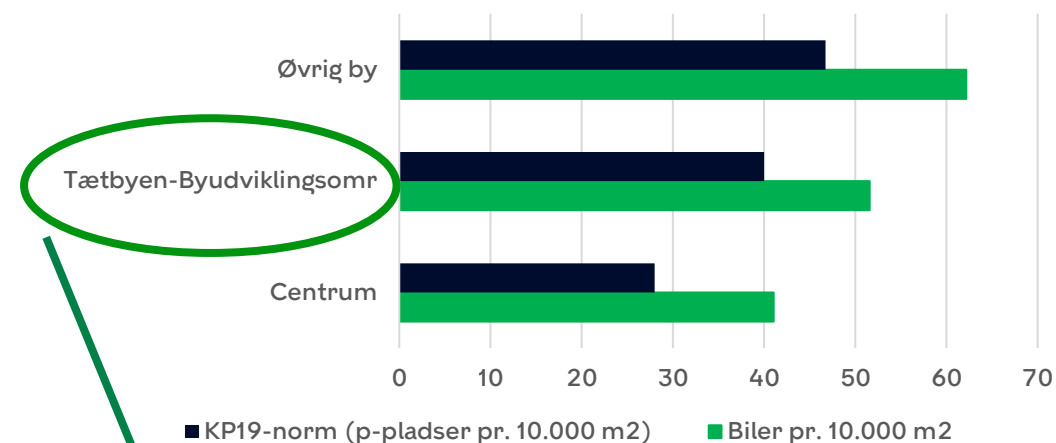
P-normer og bilejerskab

- Bilejerskabet i tætbyen og byudviklingsområderne er ca. 30 pct. højere end kommuneplanens krav til parkering, svarende til ca. 7,7 pladser for hver 10 biler.
- Ingen forskel på tætbyen og byudviklingsområderne.
- For centrum er bilejerskabet ca. 50 % højere.
- Det er for tidligt at vurdere om reduktionen af kravet til parkering i kommuneplanen vil påvirke bilejerskabet.
- Bilejerskabet varierer i byudviklingsområderne, hvilket kan hænge sammen med indbyggernes indkomst og familietype m.fl. og områdernes stationsnærhed og adgang til parkering m.fl.

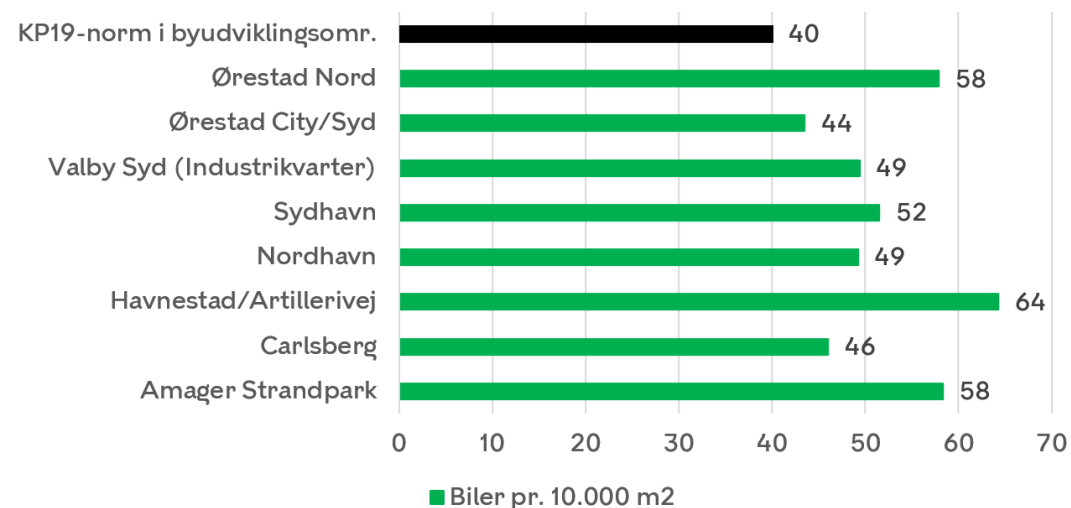
Noter til figurerne i højre side

- Kommuneplanens p-norm er omregnet til p-pladser pr. 10.000 m² bolig for bedre at kunne sammenligne med bilejerskabet.
- Kommuneplanens p-norm i byudviklingsområder på 1 p-plads pr. 250 m² er således omregnet til 40 pladser pr. 10.000 m² bolig etc.
- 10.000 m² bolig svarer til 125 bolig med et gennemsnit på 80 m².
- Bilejerskabet er opgjort ekskl. ungdoms-, kollegie- og plejeboliger og parcelhuse.

KP19-norm og faktisk bilejerskab
(boliger opført efter 2000)



Bilejerskab i byudviklingsområder
(boliger opført efter 2000)



Planlægning for bilfrihed og parkering i konstruktion

Bilfrihed

- Bestemmelsen om bilfrihed i byudviklingsområder er anvendt i 7 lokalplaner siden KP19 vedtagelse.
- Kravet til parkering er generelt blevet reduceret med 20-50 pct. ift. kommuneplanens p-normer.
- Der har ikke været et entydigt fagligt grundlag for fastlæggelsen af nedjusteringerne.
- Bilfrihed indgår desuden i lokalplanlægningen af nye områder ved at undersøge muligheden for at samle parkering i konstruktion, fx i områdets periferi, for at minimere biltrafik på interne veje mv.

Parkering i konstruktion

- Byudviklingen planlægges generelt med en bebyggelsestæthed, hvor der kun er meget begrænset plads til parkering på terræn, som i stedet prioriteres til friarealer / opholdsarealer til bebyggelsen.
- Det indebærer, at knap 90 pct. af parkeringspladserne i nye lokalplaner er planlagt at blive etableret i konstruktion.

Parkering til kontor og håndværkserhverv

Kontorerhverv

- Kontorerhverv kan have meget forskelligt behov for parkering afhængig af branche mv.
- Kommuneplan 2019 fastlægger en norm på 1 plads pr. 214 m² i centrum, tætbyen og byudviklingsområderne. Det svarer til ca. 1 plads pr. 10 medarbejdere i moderne kontorejendomme.
- I tætbyen og byudviklingsområderne kan parkeringsdækningen efter en konkret vurdering maksimeres til 1 plads pr. 143 m² eller minimeres til 1 plads pr. 286 m².
- En konkret vurdering er anvendt i lokalplanerne for Svanemølleholmen (flere pladser) og Enghave Brygge (færre pladser). I startredegerelsen for Jernbanebyen indgik behovet for pladser til kontorerhverv i beslutningen om at reducere parkeringskravet med 20 pct. i stedet for 50 pct.

Håndværkserhverv

- Parkering ved virksomheden: Kommuneplanen indeholder en generel p-norm for erhverv. Det vurderes, at normen er betydelig lavere end behovet for parkering til håndværkserhverv.
- Parkering ved kunden: Reguleres gennem skiltning pba. vejloven. I lokalplaner for større, nye områder udlægges der arealer til serviceparkering forbeholdt renovation, varelevering, håndværkserhverv mv.

Distribution af varer, herunder minifragtmandscentraler

- Distribution af varer til indbyggere og virksomheder i København sker helt overvejende fra logistikejendomme uden for kommunen. Varer til indbyggere leveres til bopælen eller til et fintmasket net af posthuse og pakkeshops.
- Kommunerne kan ikke eje eller drive omlastningscentraler, da det vil udgøre en form for erhvervsvirksomhed (kommunalfuldmagten).
- Tung trafik kan reguleres gennem vejlovgivning og miljøzoner.
- Der vurderes, at der på nuværende tidspunkt ikke er behov for, at kommuneplanen udlægger arealer til nye logistikejendomme.
- Hensyn til varelevering indarbejdes ved planlægning af nye større byområder, jf. forrige slide.
- Det bemærkes, at private aktører, fx ejere og operatører af p-huse, arbejder med opbevaring og af udlevering af varer.

Cykelparkering

- Parkeringsnormen for boliger på 4 pladser pr. 100 m² er højere end cykelejerskabet.
- Cykelejerskabet er opgjort til 2,7 cykler pr. 100 m² bolig og 0,7 ladcykel pr. 500 m² bolig (2022).
- Stabil udvikling i ejerskabet af almindelige cykler, mens antallet af lad- og elcykler er steget markant.
- Der er udfordringer forbundet med at skabe cykelparkering af tilstrækkelig høj kvalitet.
- Den gældende norm udgør en selvstændig udfordring, da fokus er på at finde plads til det krævede antal cykelparkeringspladser.
- Arealer til cykelparkering kan optage plads på bekostning af opholdsarealer mv.

Funktion	Norm	Heraf pladskrævende cykler
Boliger	4:100	1:500
Ungdomsboliger	4:100	1:500
Erhverv	3:100	1:500
Uddannelsesinstitutioner	1 pr. 2 studerende og ansatte	-
Grundskoler	1 pr. 2 elever og ansatte	-
Daginstitutioner	2,5:100	1:250
Butikker	4:100	1:500

Der er et overdækningskrav på som udgangspunkt min. 50%. For butikker gælder det dog kun parkering til ansatte.

Særlige bemærkninger kan læses her:
<https://kp19.kk.dk/cykelparkering>