



Notat

Bilag 4 Parkering

Kommuneplan 2019 giver mulighed for at fastsætte bilparkeringsdækning ud fra en konkret vurdering af behovet. For denne lokalplan er det relevant at vurdere følgende:

Byudviklingsområder

I alle byudviklingsområder kan parkeringsdækningen efter en konkret vurdering i lokalplanen fastsættes med lavere parkeringsnorm for alle funktioner. Parkeringsdækningen fastsættes efter en konkret vurdering, som sikrer et minimum af kørende adgang til området. Parkeringsnormen fastsættes på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse, beliggenhed i byen herunder nærhed til kollektiv transport og cykelinfrastruktur mv.

Parkeringsnormen i forslag til lokalplan

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler, at parkeringsnormerne nedsættes med 20 % for alle funktioner i forhold til parkeringsnormerne i Kommuneplan 2019 i det videre arbejde med Vigerslev Stationstov. Reduktionen er begrundet ud fra kriterierne opsat i det politiske godkendte *Administrationsgrundlag for helt eller delvist bilfrie byområder*. Forvaltningen vurderer, at nærheden til stationen (ca. 200 meters gangafstand) og adgangen hertil er god, hvilket giver mulighed for en reduceret parkeringsnorm. Vigerslev Stationstov har samtidig god adgang for bilister til det overordnet vejnet herunder Vigerslev Allé samt Folehaven, hvilket taler imod, at området skal etableres som bilfrit. Herudover er området en af de sidste dele af et større byudviklingsområde, hvoraf de andre dele (Grønttorvet og Kulbanevej Øst) ikke er planlagt som helt eller delvist bilfrie.

En 20 % reduktion af parkeringsnormen i Kommuneplan 2019, resulterer i at 24 % af de handlende til de to detailbutikker, kan komme i bil. Det stemmer overens med de københavnske transportvaner, hvor ca. 20 % af de handlende kommer i bil.

Forvaltningen foreslår på den baggrund, at antallet af parkeringspladser reduceres til 55 pladser, der placeres i terræn under et hævet gårdareal

10. januar 2023

Sagsnummer
2022-0144569

Dokumentnummer
2022-0144569-5

Klima og Byudvikling
Område for planlægning
Njalsgade 13
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

på den gamle Retortvej, som skal bevares bl.a. af hensyn til bibeholdelse af større ledninganlæg.

Parkeringsnormen i startredegørelsen – 3 scenarier

Beregningen af scenarier tager udgangspunkt i bolig, plejebolig, ungdomsbolig samt detailhandel. I lokalplanforslaget vil parkeringsdækningen for alle funktioner fremgå.

1. *Scenarie 1: Parkeringsnormen reduceres til et absolut minimum ca. 90 % ift. Kommuneplan 2019 norm*
2. *Scenarie 2: Parkeringsnormen reduceres med 50 % ift. Kommuneplan 2019 norm.*
3. *Scenarie 3: Parkeringsnormen reduceres med 20 % ift. Kommuneplan 2019 norm*

Opsamling

I tabellen herunder opsummeres parkeringsdækningen for de forskellige scenarier på baggrund af de 3 scenarier samt andelen af de handlende, der kan komme med bil.

Funktion	Etagemeter	P-norm i KP19	p-norm 90 % reduceret	p-norm 50 % reduceret	p-norm 20 % reduceret
Boliger	8.465 m ²	1:250	1:2.390	1:500	1:312
Kollegie og ungdomsboliger	5.200 m ²	1:857	1:8.193	1:1.714	1:1.070
Plejecentre/plejeboliger	5.287 m ²	1:714	1:6.826	1:1.428	1:891
Butiksformål	3.000 m ²	1:143	1:1.367	1:286	1:178

Antal p-pladser	68	7	35	55
Andel handlende der kan komme med bil	31 %	3 %	15 %	24 %

Tabel 1: Antal parkeringspladser med reduceret parkeringsnorm på henholdsvis 90 %, 50 % og 20 % for lokalplanens funktioner.

Administrationsgrundlaget for bilfrie bydele

Lokalplanforslaget giver mulighed for ca. 22.000 m² ny bebyggelse, heraf ca. 5.200 m² ungdomsboliger, ca. 8.500 m² andre boliger, ca. 3.000 m² serviceerhverv og ca. 5.300 m² plejecenter.

På Borgerrepræsentationens møde den 8. oktober 2020 blev administrationsgrundlaget for helt eller delvis bilfri byudviklingsområder vedtaget. Administrationsgrundlaget fastsætter efter hvilke kriterier, forvaltningen foreslår krav til parkering i lokalplansforslag, der ligger i denne type områder.

I administrationsgrundlaget indgår det, at det skal vurderes, om der er grundlag for at foreslå en nedsat parkeringsnorm ud fra:

- Byudviklingsområdets beliggenhed ift. den omkringliggende by og den overordnede infrastruktur ift. vejnet, cykelstinet mv.
- Byudviklingsområdets størrelse og funktioner ift. det trafikale behov.

Forvaltningen har vurderet, at der er grundlag for, at der ud fra disse kriterier er grundlag for at foreslå en lavere parkeringsnorm.

Kriterierne for det er stationsnærhed, forbindelser til omkringliggende infrastruktur og lokalplanområdets placering og indhold. Følgende kriterier skal indgå i vurderingen af, om et byudviklingsområde skal foreslås at være helt eller delvis bilfrit:

Stationsnærhed:

- Helt bilfrit: 1/3 af lokalplanområdet skal ligge i det såkaldte stationsnære kerneområde, dvs. indenfor et 600 meter cirkelslag til en station.
- Delvist bilfrit: 1/3 af lokalplanområdet skal ligge i det såkaldte stationsnære område, dvs. indenfor et 1000 meter cirkelslag.
- Ej bilfrit: Hvis 2/3 af lokalplanområdet ligger udenfor det såkaldte stationsnære område, dvs. uden for 1000 meter cirkelslaget, skal der ikke arbejdes videre med at foreslå at gøre området helt eller delvist bilfrit.

Øvrige kriterier:

- Opkobling og forbindelser til / fra området skal være attraktive. Hvis dette ikke findes i forvejen, skal det etableres.
- Området skal have attraktive forbindelser til den nærmeste station. Hvis dette ikke findes i forvejen, skal det etableres.
- Der skal være restriktioner på parkeringspladser i de omkringliggende områder for at sikre, at bilparkeringen ikke blot flyttes dertil.

Scenarier for parkeringsvurdering

Vigerslev Stationstorv ligger mellem Vigerslev Allé, Retortvej, Vigerslev Allé Station samt Ringstedbanen. I lokalplanen indarbejdes gode forbindelser til stationen og til byens omkringliggende cykel- og fodgængernet, herunder adgangen til Kulbaneparken. Lokalplanområdet udvikles som én bygning, som indeholder samtlige funktioner. Trafikken afvikles via ind- og udkørsel fra Retortvej. Alle parkeringspladserne placeres i passagen gennem bygningen dvs. på den gamle Retortvej.

Området ligger ca. 200 m fra S-togsstationen Vigerslev Allé, og derved ligger området inden for det stationsnære kerneområde dvs. inden for

600 meter cirkelslag til en station. Det skal derfor vurderes, om området kan planlægges som bilfrit eller delvis bilfrit. Lokalplanområdet ligger både meget stationsnært og tæt på det overordnede vejnet. Vigerslev Stationstov er en del af byudviklingsområdet, hvor Grønttorvet og Kulbanevej Øst også indgår og er et af de sidste områder, der udvikles i udviklingsområdet. De omkring liggende områder er ikke planlagt med en reduceret parkeringsnorm som helt bilfri eller delvis bilfri, og det vurderes derfor, at en reduceret parkeringsnorm på Vigerslev Stationstov vil indebære øge risiko for, at beboere og handlende vil parkere på de omkring liggende veje. Der er ikke planlagt at etablere parkeringszoner på ydersiden af S-toglinjen (Ringbanen mellem Hellerup St. og Ny Ellebjerg St.).

I henhold til *Administrationsgrundlag for bilfrie byområder* er der opstillet tre scenarier: Parkeringsnorm, som er reduceret mest muligt (ca. 90 %), samt en parkeringsnorm, som er reduceret med henholdsvis 50 % og 20 %.

Da området er planlagt med blandet anvendelse, vil alle parkeringspladserne (antal parkeringspladser ift. Kommuneplan 19) sjældent skulle bruges på samme tid. Boligparkering er typisk i aften- og natteimerne, mens detail typisk er i dagtimerne mellem 8:00 og 18:00. Der kan derfor opnås en reduktion af antallet af parkeringspladser, ved at dobbeltanvende nogle af parkeringspladserne. Ved en blanding af bolig og detailhandel vil der kunne opnås en reduktion på 20 % af det samlede parkeringsbehov ved dobbeltudnyttelse.

Erfaringstal fra København viser, at bilen anvendes i 20 % af alle indkøbture, cykel 35 %, gang 33 % og kollektiv transport i 12 % af alle turene. I gennemsnit er Københavnerne ca. 20 min pr. indkøb. I større bydelscentre er andel af bilister større end de 20 %. Det vurderes, at der er 1.500 handlende pr. detailbutik pr. dag (i butikkens 7:00-22:00), med en spidstime mellem 17-18, hvor der forventes at være 280 handlende til de to detailbutikker.

Grundejer ønsker ikke en reduktion i antallet af parkeringspladser ift. Kommuneplan 2019. Det ønskes, at så mange som muligt vil finde det attraktivt at benytte bebyggelsens servicetilbud, uafhængigt af transportform. Høje besøgstal vil være garant for tryghed, og kan der ikke sikres en rentable drift, risikerer området at sygne hen. Ejendommen ligger i et område med intensiv trafik og ca. 50 % af husstandene har bil. Grundejer har foretaget en analyse af parkeringsbehovet på baggrund af erfaringstal fra andre af grundejers dagligvarebutikker. Det vurderes at det planlagte byggeri med to dagligvarebutikker, et apotek, en bager og en restaurant vil kræve daglige besøgstal i størrelsesordenen 3.750 kunder, heraf ca. 520 i spidsbelastningstimen, der er mandage kl.

16:30-17:30. Med afsæt i kommuneplanens målsætning om, at biltrafikken højst må udgøre 25 % af alle ture, og et gennemsnitligt kundebesøg på 25 minutter medfører det et afledt parkeringsbehov på minimum 51 pladser. Hertil kommer behov for parkering og afsætning til boliger, herunder plejeboliger, samt restaurant.

Hertil bemærkes, at oplandet til detailbutikken er begrænset, da der er indenfor relativ kort afstand, findes flere indkøbsmuligheder, og det vurderes derfor at en stor andel af de handlende vil komme på cykel eller med kollektiv transport, og derfor spiller bilejerskabet i nærområdet en mindre rolle i transportvalget til og fra detailbutikkerne. Erfaringstal viser at københavnere hellere handler på cykel eller med kollektiv transport og flere gange om ugen, frem for få gange med bil.

Parkering og standsningsforhold for varelevering og renovation ligger ud over normen for alle de 3 scenarier. Der er ikke reduceret i antallet af handicapparkeringspladser i scenarierne for at sikre tilstrækkelig tilgængelighed til de forskellige anvendelser. Der planlægges således for to handicapbuspladser og to almindelige handicapparkeringspladser.

Scenarie 1: Parkeringsnormen reduceres til et absolut minimum

Kravet til antal parkeringspladser reduceres med ca. 90 % i forhold til parkeringsnormerne i Kommuneplan 2019. Antallet af parkeringspladser vil begrænse sig til i alt 7 pladser – 1 plads til plejeboliger, 1 plads til ungdomsboliger, 3 pladser til familieboliger samt 2 pladser til detailhandel, herudaf vil 4 pladser være handicapparkering.

Med en reduceret norm på ca. 90 % vil der ikke være mulighed for at langtidsparkere i området, hverken for personale til erhverv, eller gæster til boligerne.

Det er uvist, hvordan området vil komme til at fungere, da byområdet ligger omgrænset af store trafikveje med høje trafikmængder, og derfor vil der generes trafik til og fra disse veje ind til området. Herudover kan en af konsekvenserne af den lave parkeringsdækning være, at parkeringsproblematikken flyttes til andre områder, f.eks. Grønttorvet, hvor parkeringsnormen er 1 pl. pr. 150 m² og til de omkringliggende villa-veje, hvor der ikke er parkeringsrestriktioner.

Scenarie 2: Parkeringsnormen reduceres med 50 % ift. Kommuneplan 2019 norm

Kravet til antal parkeringspladser reduceres med 50 % i forhold til parkeringsnormerne i Kommuneplan 2019 for alle funktioner. Antallet af parkeringspladser vil begrænse sig til i alt 35 pladser – 4 pladser til plejeboliger, 3 pladser til ungdomsboliger, 17 pladser til familieboliger samt 11 pladser til detailhandel, herudaf vil 4 pladser være handicapparkering.

Spidstimen for en tilsvarende Rema 1000 i København er mellem 17-18, og da graden af dobbeltudnyttelse i et blandet bolig- og butiksområde er 20%, vurderes det, at ved en 50% reduktion af kommuneplanens p-norm kan 43 handlende komme i bil mellem 17-18, hvilket svarer til, at 15% af alle de handlende kan komme i bil til de to detailbutikker.

Scenarie 3: Parkeringsnormen reduceres med 20 % ift. Kommuneplan 2019 norm (forvaltningens anbefaling)

Kravet til antal parkeringspladser reduceres med 20 % i forhold til parkeringsnormerne i Kommuneplan 2019. Antallet af parkeringspladser vil i alt være ca. 55 pladser – 6 pladser til plejeboliger, 5 pladser til ungdomsboliger, 27 pladser til familieboliger samt 17 til detailhandel, herudaf vil 4 pladser være handicapparkering, 2 almindelige pladser samt 2 pladser til handicapbusser.

Spidstimen for en tilsvarende Rema 1000 i København er mellem 17-18, og da graden af dobbeltudnyttelse i et blandet bolig- og butiksområde er 20% i dette tidsrum, vurderes det, at ved en 20% reduktion af kommuneplanens p-norm kan 67 handlende komme i bil mellem 17-18, hvilket svarer til, at 24% af alle de handlende kan komme i bil til de to detailbutikker.