



## Bilag 4 Parkeringsnotat

### Vurdering af parkeringsnorm

#### Baggrund

På Borgerrepræsentationens møde den 8. oktober 2020 blev vedtaget en 0-parkeringsnorm for lokalplanen med henvisning til kommuneplanens særlige bemærkning 6 om afsætningspladser. Lokalplanforslaget, der blev sendt i høring, havde således kun 1 parkeringsplads.

Forvaltningen har på baggrund af de indkomne høringsvar (se bilag 10 Notat om henvendelser) revurderet behovet for parkeringsdækningen herunder kvalificeret vurderingen ud fra forskellige trafikale forudsætninger (se nedenfor) samt foretaget en dybere juridisk vurdering af procesrisikoen (se bilag 5) ved at benytte bemærkning 6.

#### Parkeringsnorm

Forvaltningen foreslår, at kommuneplanens normer bliver anvendt, som ved forslagets fremlæggelse. Det betyder, at parkeringsdækningen foreslås at være af størrelsesordenen og ikke må overstige:

Boliger: 1 plads pr. 250 m<sup>2</sup>

Kollegie- og ungdomsboliger: 1 plads pr. 857 m<sup>2</sup>

Grundskoler: 1 plads pr. 607 m<sup>2</sup>

Daginstitutioner: 1 plads pr. 286 m<sup>2</sup>

Plejecentre og plejeboliger: 1 plads pr. 714 m<sup>2</sup>

Erhverv: 1 plads pr. 214 m<sup>2</sup>

Kontorerhverv 1 plads pr. 286 m<sup>2</sup>

Butikker: 1 plads pr. 143 m<sup>2</sup>

Parkering skal etableres i konstruktion i kældre.

Der kan etableres 1 parkeringsplads til handicapparkering på terræn.

Teknik- og Miljøudvalget kan ved dispensation tillade en anden parkeringsdækning for hoteller og uddannelser end den, der i øvrigt gælder for erhverv og grundskoler.

Beregninger og størrelser foretages med udgangspunkt i antal kvadratmeter bruttoetageareal. Undtaget herfra er areal, der anvendes til parkering.

Ved fastsættelse af parkeringsnormen for kontorerhverv foreslår forvaltningen en minimeret parkeringsnorm for kontorerhverv til 1 plads pr. 286 m<sup>2</sup>, jf. kommuneplanens særlige bemærkning 3. Dette er blandt

27. august 2021

Sagsnummer  
2019-0163393

Dokumentnummer  
2019-0163393-6

Plan, Analyse, Ressourcer og  
CO2-reduktion  
Byplan Vest  
Njalsgade 13  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

[www.tmf.kk.dk](http://www.tmf.kk.dk)

andet begrundet i ejendommens attraktive beliggenhed i forhold til kollektive muligheder herunder metro. Derudover er der en god nærliggende cykelinfrastruktur, der både dækker de direkte ruter til pendlerbehovet, samt grønne cykelruter.

- *Kommuneplan 2019's særlige bemærkning 3: Ved kontorbyggeri kan parkeringsdækningen i tætbyen og byudviklingsområderne efter en konkret vurdering maksimeres til 1 plads pr. 143 m<sup>2</sup> eller minimeres til 1 plads pr. 286 m<sup>2</sup>, såfremt der kan påvises højere/lavere parkeringsbehov. I vurderingen af det konkrete antal pladser indgår bl.a. lokalisering i forhold til kollektiv trafik, vejnet, virksomhedens behov samt projektets karakteristika mv.*

På baggrund af de forventede anvendelser i det konkrete projekt vil der skulle etableres 43 p-pladser. Der er: 4.000 kvm. bolig, 2.800 kvm butik og 4.065 kvm. kontorerhverv. Af de nævnte kvm ligger 865 i kælder til butik og regnes ikke med i de 10.000 kvm. Men der beregnes stadig p-pladser af arealet, da det drejer sig om butiksareal.

KP19			
	P-norm	Kvm	P-pladser
<b>Bolig</b>	250	800	4
<b>Ungdomsbolig</b>	857	3.200	4
<b>Erhverv</b>	286	4.065	15
<b>Butik</b>	143	2.800	20
<b>I alt</b>		<b>10.865</b>	<b>43</b>

I forbindelse med kommende byggeri nedlægges 12 parkeringspladser på offentlig vej i Florsgade og Hiort Lorenzens Gade for at muliggøre nye overkørsler til parkeringskælder og adgang for varelevering og til skraldebil for erhvervsaffald.

### Vurdering af parkeringsbehovet ud fra en trafikal vurdering

Forvaltningen har, som led i at kvalificere fastlæggelsen af parkeringsnormen, bedt bygherre vurdere parkeringsbehovet ud fra tre forskellige trafikale scenarier. Parkeringsvurderingen er udført efter den offentlige høring.

#### 1. Trafikmængder baseret på turrateberegning

Turrater er et tal for, hvor mange ture der genereres til og fra en given funktion som boliger, kontor, erhvervsområder, offentlige funktioner m.m. pr. døgn. Antallet af ture kan være for

forskellige transportmidler. Beregningen er baseret på Vejdirektoratets Katalog om turrater (sep. 2020). Rådgiver har reduceret alle turrater med 75% pga. ejendommens beliggenhed med gode kollektive muligheder.

2. Trafikmængder baseret på normer i Kommuneplan 2019  
I normerne er indarbejdet hensyn til miljømæssige, bæredygtige og politiske visioner for bl.a. byrum.
3. Trafikmængder baseret på en 0-norm  
Det er kommuneplanens bemærkning 6, der ligger til grund for denne.

Bilture pr. hverdagsdøgn samt udløste p-pladser i de tre scenarier:

	<b>Turrate</b>	<b>Normer i KP 19</b>	<b>0-norm</b>
<b>Bilture</b>	710-740	700-730	120-190 *
<b>P-pladser</b>	57-62	43	1

\*Øget søgetrafik fra eksisterende trafik

Som det fremgår af skemaet, er der en væsentlig forskel på antallet af parkeringspladser som udløses af henholdsvis turrateberegningen og kommuneplanens normer. I turrateberegningen udløses 40-50% flere parkeringspladser end der ville blive stillet som krav med de gældende parkeringsnormer i Kommuneplan 2019.

I forhold til at fastsætte en 0-parkeringsnorm er det forvaltningens vurdering, at der ikke trafikfagligt kan argumenteres for at de planlagte funktioner kun har et afsætningsbehov. Butikker, erhverv, bolig samt publikumsorienteret serviceerhverv har historisk og under alle parkeringstællinger haft et parkeringsbehov, og derfor vurderes det trafikfagligt, at særlig bemærkning 6 ikke kan benyttes til at lave en konkret vurdering med henblik på en 0-norm. Nye beboere i lokalplanområdet kan søge om en beboerlicens, uanset hvor mange parkeringspladser der stilles krav om.

- *Kommuneplan 2019's særlige bemærkning 6: Parkeringsdækningen kan fastsættes efter en konkret vurdering, således, at der kan fritages for at bygge parkeringspladser i konstruktion, hvis det vurderes, at der ikke er behov for andet end aflæsning på vejen. Samtidig kan der være steder med meget dårlig offentlig transportbetjening uden metro, letbane, S-tog eller BRT-betjening, hvor det kan være relevant med en konkret vurdering, hvor der tilvejebringes tilstrækkeligt med p-pladser alt efter hvilken funktion, der planlægges for.*

Lokalplanområdet indplacerer sig i den eksisterende by med et relativt højt bilejerskab. I dag er alle omkringliggende veje så som Florsgade, Hiort Lorenzengade og Krügersgade udfordret med parkering. De

sidste parkeringstællinger har vist en belægningsprocent på over 100% for bilparkering på Florsgade, Hiort Lorenzengade og Krügersgade. Det betyder at alle parkeringspladser har været fuldt belagt, hvilket medfører, at beboerne har en høj parkeringssøgetid, hvor de dagligt kører rundt på nærliggende veje i længere tid, før de finder en parkeringsplads, der er ledig. Der er endvidere parkeringsproblemer i form af daglige ulovligt parkerede biler i nærområdet. Dette er observeret under flere besigtigelser og fremgår også af mange høringsvar.

## **Øvrig infrastruktur og trafiksikkerhed**

Infrastrukturen til cykeltrafik, kollektiv trafik, og trafiksikkerhed er blevet vurderet i forhold til, om de forskellige scenarier har en betydningsfuld eller negativ effekt på lokalområdet.

### Cykeltrafik:

Ingen af scenarier vil have en mærkbar effekt på det eksisterende cykelnetværk da der stadig er masser af kapacitet på cykelstierne. Infrastrukturen til cykeltransport vurderes til at være at høj kvalitet. Supercykelstien, Indre Ringrute med en årsdøgntrafik på 7.600 cyklister, ligger i og Borups Allé ruten er planlagt til at forløbe i Rantzausgade. Derudover er alle nærliggende veje anlagt med cykelstier.

### Kollektiv trafik:

Den kollektive trafik kan håndtere alle tre scenarier. Den kollektive trafikbetjening i området har et højt serviceniveau med tre buslinjer på Jagtvej og Rantzausgade og metrostation på selve Nuuks Plads, som giver adgang til Cityringen med forventet 6.000 af- og påstigninger i døgnet i 2025. Det kan forventes, at de kommende beboere, medarbejder, gæster mv. i høj grad vil benytte den kollektive trafik.

### Trafiksikkerhed:

I takt med trafikmængden vil trafiksikkerheden gradvist blive forringet. Det vurderes dog, at den nye trafik, uanset hvilket scenarie der vælges, vil have en begrænset påvirkning i det store perspektiv i forhold til trafiksikkerheden.

Det vurderes, at krydset Rantzausgade/Florsgade vil kunne håndtere den ekstra trafik, som det nye projekt skaber. Krydset er udført med en overkørsel, hvilket er godt i forhold til lette trafikanter og ønsket om en lav hastighed i krydsningspunkter.