

Analyse af bil- og cykelparkeringsnormerne i København

Økonomiforvaltningen, Center for Byudvikling
27. februar 2019



Indhold

1. Sammenfatning
2. Nye parkeringsnormer for bilparkering
3. Justering af parkeringsnormer for cykelparkering

Sammenfatning (1)

Bilparkering:

Det anbefales, at der gøres op med de tidligere parkeringsnormer fordelt på rammeområder og i stedet indfører funktionsopdelte p-normer i Kommuneplan 2019.

Parkeringsnormen vil således fastsættes ud fra funktion, fx boliger, erhverv, grundskole, ungdomsboliger mv. og kan derfor bedre afspejle de forskellige anvendelsers parkeringsbehov.

Der er samtidig taget stilling til ejendommenes geografiske beliggenhed, herunder kollektiv trafikbetjening, idet normerne varierer alt efter om ejendommen er beliggende i Centrum, Tætbyen & Byudviklingsområderne eller i Øvrig By.

Der lægges samtidig op til, at der indføres flere faste normer, hvilket vil medføre større gennemsigtighed, ligesom det vil medføre færre konkrete vurderinger, hvilket ligeledes har været administrativt tungt for Teknik- og Miljøforvaltningen, og ofte ikke medført ændringer i den fastsatte norm.

Modellen vil medføre, at der i forbindelse med nybyggeri vil blive opført færre p-pladser, da p-normen (særligt) ved boliger nedjusteres.

Cykelparkering:

Det anbefales, at der foretages justering af normen, idet der har vist sig at være en væsentlig overkapacitet på antallet af cykelparkeringspladser. Normen på boliger og erhverv foreslås derfor nedjusteret fra 4:100 til 3:100.

Der genindføres et overdækningskrav på cykelparkering til boliger på 50 % og på erhverv hæves den fra 25 % til 50%, således at der på cykelparkering generelt er et overdækningskrav på 50 % i tråd med ungdomsboliger, butikker og uddannelsesinstitutioner.

Derudover indføres der en særskilt norm ved hoteller, grundskoler og daginstitutioner.

Sammenfatning (2)

De nye bilparkeringsnormer vil betyde:

- mere gennemsigtige og enkle regler for grundejerne, da der er flere faste normer. Det er således muligt fra projektets start at forudsige antallet af parkeringspladser.
- at parkeringsnormen for boliger afspejler bilejerskabet bedre.
- at parkeringsnormen for erhverv stort set fastholdes, og vurderes umiddelbart fleksibel nok til at imødekomme virksomhedernes behov i Tætbyen og Byudviklingsområderne for flere p-pladser.
- at der for grundskoler, plejecentre og daginstitutioner er klarhed og gennemsigtighed i forhold til parkeringskravet, idet den fikseret parkeringsnorm kendes på forhånd.

Bilparkering - Baggrund og tendenser

Københavns Kommune har siden indførelsen af p-normerne i kommuneplanen haft et generelt krav om 1 parkeringsplads pr. 100 etm., men dette blev ændret ved Kommuneplan 2009, hvor p-normen blev mere forskellig alt efter rammeområde.

I forbindelse med Kommuneplan 2015 blev der indført:

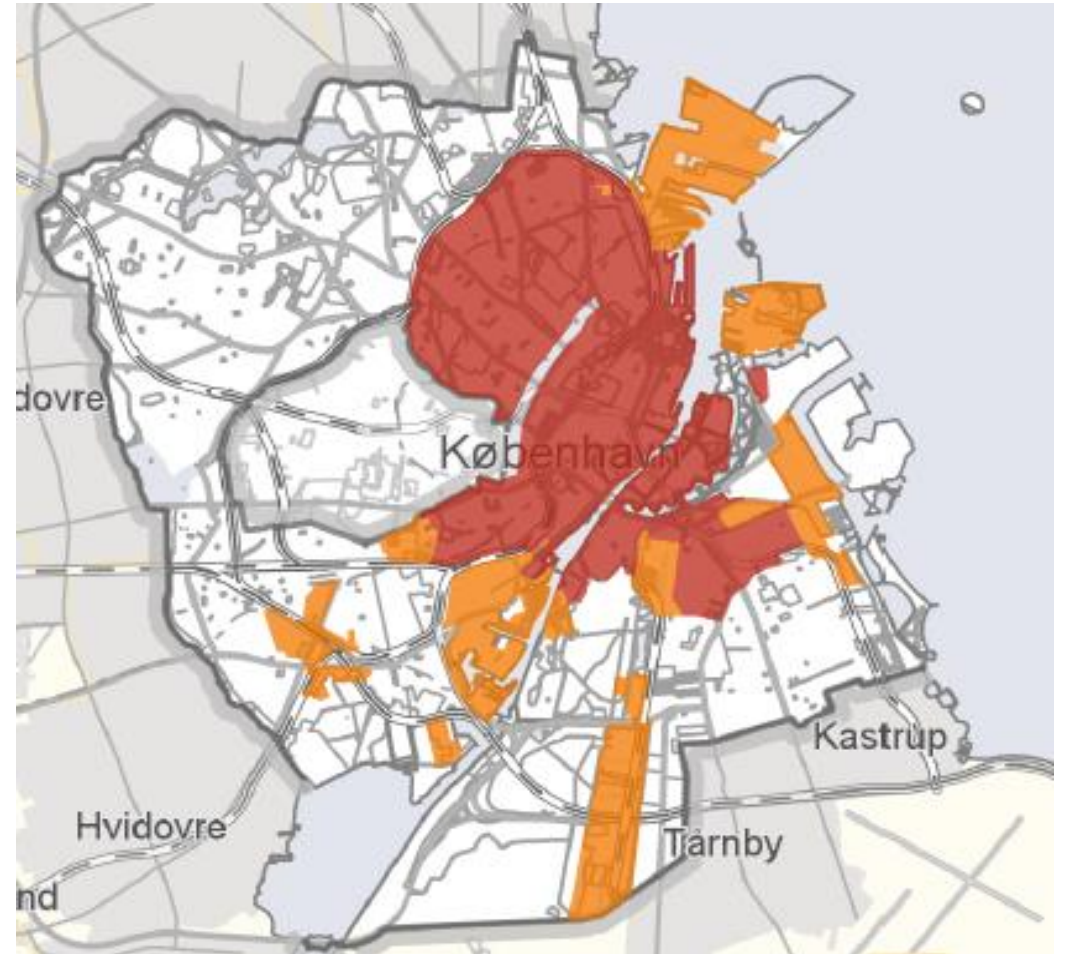
- Differentierede normer på bl.a. offentlige institutioner og plejeboliger gældende i hele byen på tværs af rammeområde, idet de tidligere p-normer afveg fra behovet.
- Identiske parkeringsnormer i områderne til blandede boliger- og erhverv (C-rammer) fik en norm på 1:150 m² og blev dermed identisk med parkeringsnormen i områder til serviceerhverv (S-områder)
- Indført mulighed for, at parkeringsnormerne i C- og S-rammerne i Tætbyen og Byudviklingsområderne kan ske en maksimering til 1:100 m² eller minimeres til 1:200, såfremt der kan påvises et andet behov.

Tendenser:

- Boliger og kontorerhverv har stadig mere forskellige p-behov
- Muligheden for konkrete vurderinger i områder til boliger og serviceerhverv (C- og S-områder), har skabt fleksibilitet, men også medført administrative udfordringer. I 89 % af alle lokalplaner fra 2017 er der foretaget konkrete vurderinger og kun i 1/3 af sagerne er normen ændret i forhold til udgangspunktet på 1:150.
- P-norm i øvrig by på 1:100 m² har givet udfordringer, da parkeringsbehovet for boliger ofte har været lavere.
- Ønske om mere gennemsigtighed ved parkering til offentlige formål.

Parkeringsnormer i Kommuneplan 15

Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m2 etageareal)		
Områdetype	Tætbyen og udpegede byudviklingsområder	Øvrige områder
B (boliger)*	Mindst 1 pr. 200 m2, højst 1 pr. 100 m2, dog indenfor 300 m fra en station mindst 1 pr. 250, højst 1 pr. 100 m2	
C (boliger og serviceerhverv)	1 pr. 150 m2 (kan maksimeres eller minimeres)	1 pr. 100 m2
S (serviceerhverv)	1 pr. 150 m2 (kan maksimeres eller minimeres)	1 pr. 100 m2
E (blandet erhverv)	1 pr. 100 m2	
J (Industri)	1 pr. 100 m2	
H (havneformål)	Højst 1 pr. 100 m2	
T (tekniske anlæg)	Højst 1 pr. 100 m2	
O (institutioner og fritidsområder)	Højst 1 pr. 100 m2	



Ny model for p-normer

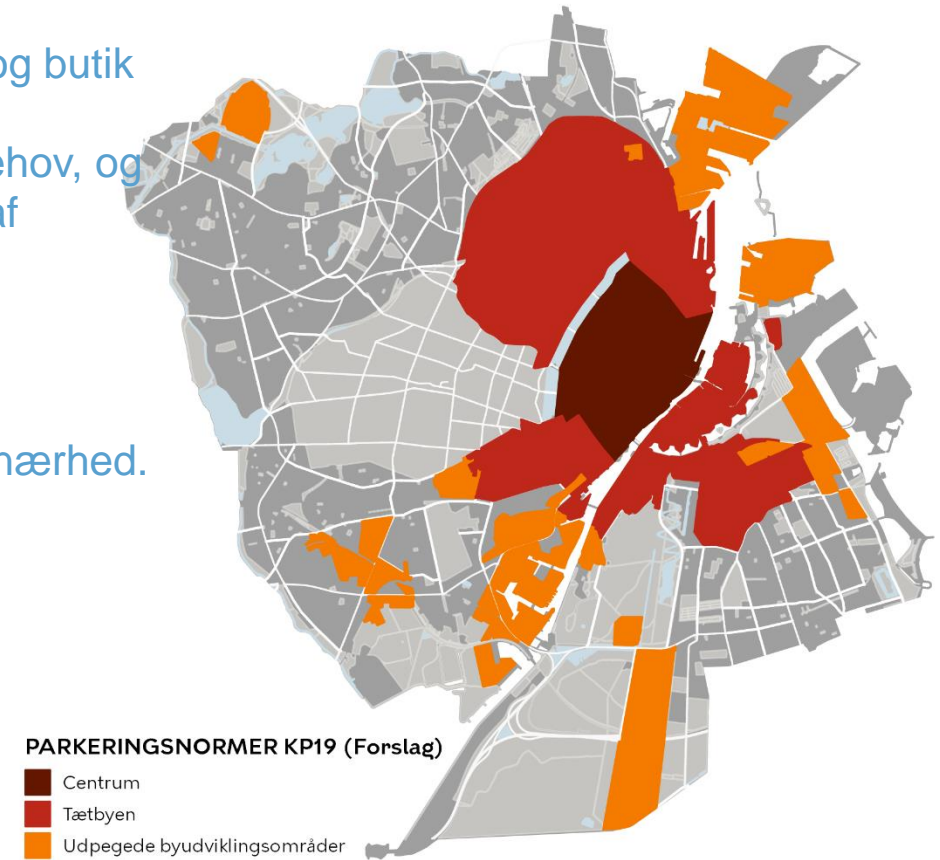
Funktionsopdelte normer

- Opgør med parkeringsnormer efter rammeområde.
- Nye normer baseres i stedet på bygningens anvendelse, fx bolig, erhverv og butik mv.
 - Adresserer, at bolig og erhverv (i stigende grad) har forskellige p-behov, og at bolig og erhverv (særligt i eksisterende by) udvikles uafhængigt af hinanden.
 - Allerede indført for offentlige funktioner og ungdomsboliger.
- P-normen er geografisk differentieret efter Centrum, Tætbyen og Byudviklingsområderne eller i Øvrig By og tager således højde for stationsnærhed.

Formål

De nye parkeringsbestemmelserne i Kommuneplan 2019 skal bidrage til:

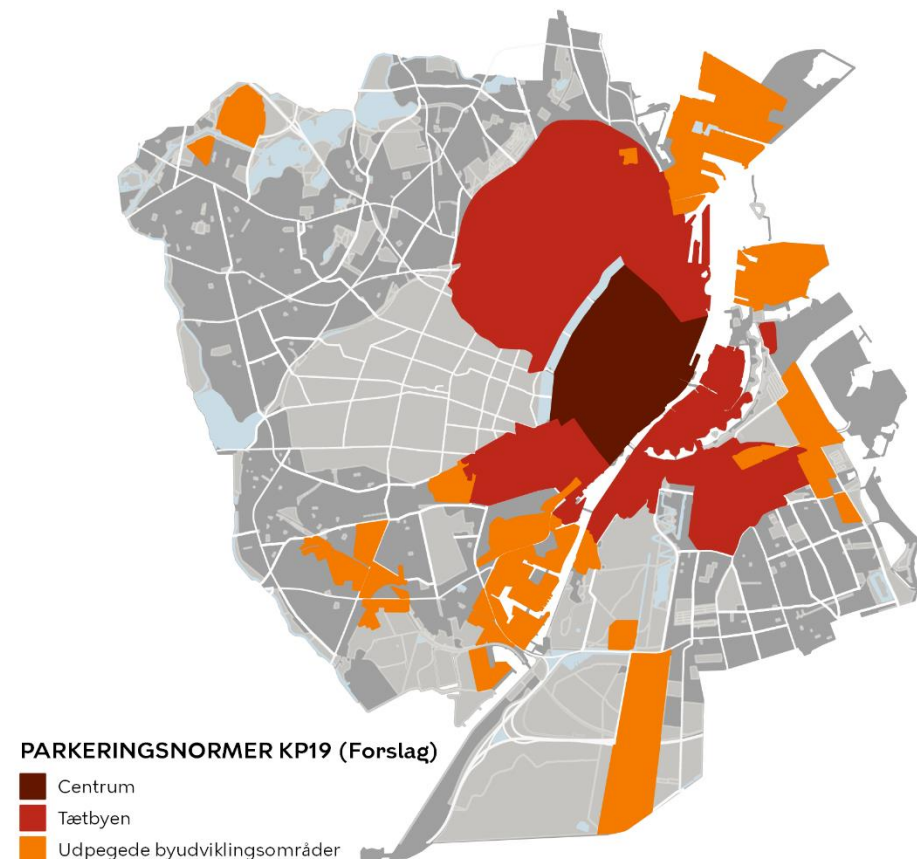
- at opfylde målsætning om en bæredygtig mobilitet (højest 1/3 bilture)
- at sikre gode rammebetingelser for byens virksomheder
- at sikre parkering til beboere i forbindelse med nye boliger
- at skabe gennemsigtige, enkle og fleksible regler



* Resterende områder betegnes 'Øvrig by'

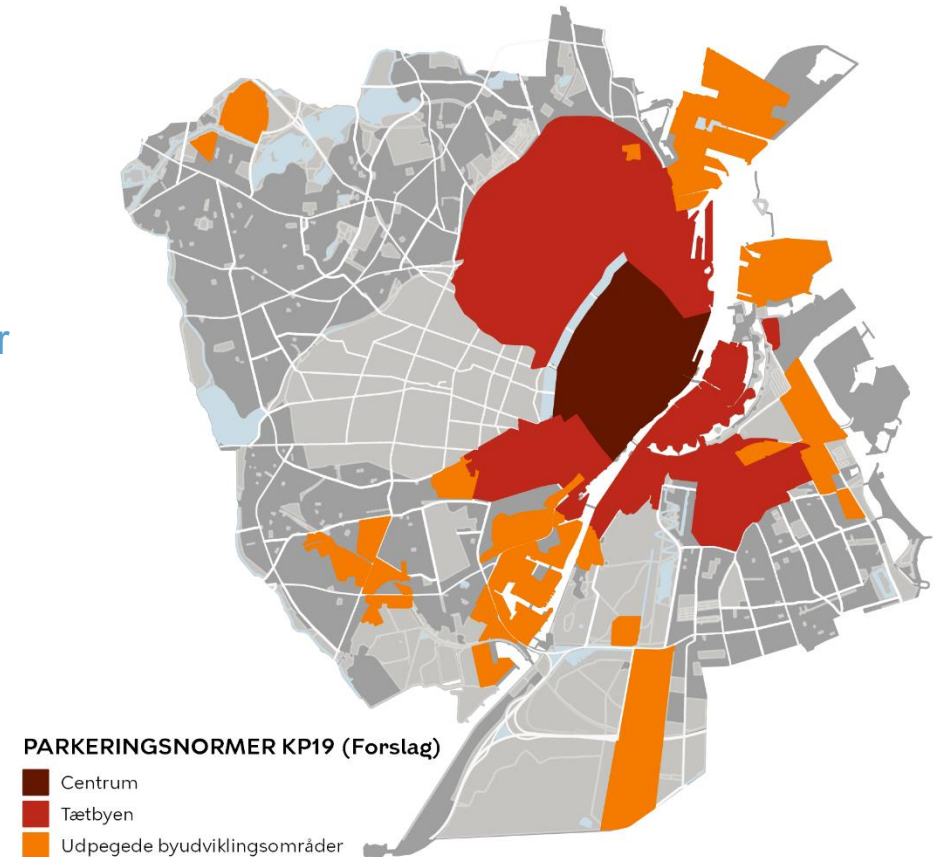
Ny model – parkeringsnorm for boliger

- Normen på boliger er fastsat efter bilejerskabet i byen i dag
 - Bilejerskabet for boliger efter år 2000 er gennemsnitligt 1 pr. 176 m².
 - Antallet af biler ligger mellem 1:150 og 1:200.
 - I Indre By ekskl. Christianshavn, dog omkring 1:250.
- Normen fastlægges derfor til 1:250 i Centrum og 1:175 i Tætbyen/Byudviklingsområderne og 1:150 i Øvrig by.
- Modellen medfører, at der vil blive stillet krav om færre p-pladser ved boliger.



Ny model – parkeringsnorm for erhverv

- Normen for erhverv tager udgangspunkt i parkeringskravet i dag og fastlægges til 1:150 i Centrum og Tætbyen/Byudviklingsområderne og til 1:100 i Øvrig by.
 - Normen kan for kontorerhverv i Tætbyen og Byudviklingsområder maksimeres til 1:100 og minimeres til 1:200, og fortsat overholde kommunens trafikmålsætning om 1/3 1/3 1/3.
- Modellen medfører, at erhvervsnormen stort set er uændret og i alle tilfælde holdes inden for normen i Kommuneplan 2015.



Eksempel – Antal p-pladser ved ny p-norm – Projekt på 10.000 etm.

	Centrum		Tæt/Byudv.		Øvrig By	
	KP15	KP19	KP15	KP19	KP15	KP19
Boliger (B) -100% boliger	50-100	40	50-100	57	50-100	67
Blandet bolig- og erhverv (C) -75% boliger	Udg. pkt. 67 med mulighed for 50-100	47	Udg. pkt. 67 med mulighed for 50-100	60 med mulighed for 56 - 68	100	75
Serviceerhverv (S) – 25 % boliger	Udg. pkt. 67 med mulighed for 50-100	60	Udg. pkt. 67 med mulighed for 50-100	64 med mulighed for 52 - 89	100	92

Ungdomsboliger samt plejeboliger/centre

Ungdomsboliger:

- Parkeringsnorm i Kommuneplan 2019 forslås ændret fra 1:300 m² etageareal til 1:600 m² etageareal på baggrund af bilejerskabet ved ungdomsboliger.

Alle	Boliger	Biler pr. bolig	Boligstørrelse	m ² pr. bil
Ungdomsboliger	4.845	0,07	43	647

- Ved et projekt på 10.000 etm. vil det medføre en reduktion af antallet af p-pladser fra 34 til 17.
- Da de ustøttede "ungdomsboliger" principielt vil kunne bebos af andre alders-/brugergrupper vil der potentielt være en risiko for at ejendommens behov på lang sigt eller brugergruppe vil ændre sig og dermed ikke har det rette antal parkeringspladser.
- Det vil kræve en lovændring, såfremt kommunen skal kunne sikre, at det reelt er unge, der bor i ungdomsboligerne.

Plejeboliger/centre:

- Parkeringsnorm i Kommuneplan 2019 forslås ændret fra 1:300 m² etageareal til 1:500 m² etageareal på baggrund af erfaringstal. Parkeringsnorm kan efter konkret vurdering maksimeres eller minimeres, såfremt der kan påvises et højere/lavere parkeringsbehov.
- Ved et projekt på 10.000 etm. vil det medføre en reduktion af antallet af p-pladser fra 34 til 20.

Daginstitutioner og grundskoler

- Efter Kommuneplan 2015 foretages der konkrete vurderinger ved alle grundskoler og daginstitutioner.
- Budgetaftale 2019:
 - ”Se på mulighederne for at skabe mere fleksible krav til parkering og udearealer til kommunale institutioner ifm. Kommuneplan 2019”.
- For at skabe klarhed og gennemsigtighed indføres der i udgangspunktet en fast norm i Kommuneplan 2019 for hhv. grundskoler og daginstitutioner
 - Normerne er opdelt geografisk, da flere går og cykler i Indre By og på brokvartererne, mens der i villaområder er flere børn, der bliver kørt i bil.
 - Afsætningspladser er indtænkt i normen.
 - Det vil fortsat være muligt at foretage en konkret vurdering, såfremt der kan påvises et ændret p-behov.
- Normen for daginstitutioner fastlægges til 1:200 i Centrum og i Tætbyen/Byudviklingsområderne samt 1:125 i Øvrig by.
- Normen for skoler er fastlagt på baggrund af bl.a. antal ansatte og elever og fastlægges til 1:500 i Centrum, 1:425 i Tætbyen/Byudviklingsområderne samt 1:325 i Øvrig By.
- Ny p-norm vil i udgangspunktet medføre færre p-pladser end i dag.

Eksempler - Daginstitutioner og grundskoler

Daginstitution	Etm.	Område	Norm KP15	Norm KP19	P-pladser KP15	P-pladser KP19	Reduktion i %
Teglværkshavn- en	1.800	Byudviklingsområde	Konkret vurdering	1:200	16	9	44
Bella Center	3.600	Byudviklingsområde	Konkret vurdering	1:200	30	18	40
Store Torv	2.000	Øvrig by	Konkret vurdering	1:125	20	16	20

Grundskole	Etm.	Område	Norm KP15	Norm KP19	P-pladser KP15	P-pladser KP19	
Skolen ved Sundet (Tilbygning)	5.500	Øvrig by	Konkret vurdering	1:325	19	17	10
Skolen i Kødbyen	11.500	Tætbyen	Konkret vurdering	1:425	40	27	33

Delvis bilfrie bydele og delebiler

Delvis bilfrie bydele

- Ønske om en forsøgsordning med et delvist bilfrit bydel adresseres i kommuneplanens hovedstruktur i sammenhæng med delebiler.
- Det vil kræve udarbejdelse af et kommuneplantillæg.

Delebiler

- Det er ikke muligt med hjemmel i planloven at sikre, at grundejer skal reservere parkeringspladser til delebiler på grunden, da det ikke er muligt at stille krav herom i lokalplanen.
- Det vil således kræve en ændring af planloven, såfremt det skal være muligt at regulere brugen af hvilken type bil, man skal eje i kommune- og lokalplan.
- Delebiler adresseres i kommuneplanens hovedstruktur i sammenhæng med delvis bilfrie bydele.

Justering af cykelparkeringsnormen

- Normen for cykelparkering på erhverv nedsættes fra 4:100 til 3:100 m² etageareal, idet normen på 4:100 medfører en stor overkapacitet. Samtidig hæves overdækningskravet fra 25 % til 50 %, så overdækningskravet er i tråd med de øvrige funktioner.
 - Eksempelvis er der ca. 5 ansatte pr. 100 etm. kontorbyggeri, hvilket medfører at 80 % af de ansatte kan parkere deres cykel på arbejdet → langt større end målsætningen om 1/3 1/3 1/3
 - Nedjustering af norm til 3:100 etm. → at der er pladser til at 60 % af ansatte kan ankomme på cykel.
 - Ved hoteller indføres der en konkret vurdering
 - Der indføres særskilt fast norm for daginstitutioner, herunder krav om p-pladser til ladcykler.

Normen for cykelparkering for boliger nedsættes fra 4:100 til 3:100 og der genindføres et overdækningskrav på minimum 50 %, idet:

- Cykelejskabet pr. husstand er på 2,83 og en norm på 3:100 kan fortsat rumme en stigning i cykelejskabet.
- Cykelparkering, der er overdækket, kan ikke indgå i friarealet.

Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m² etageareal)

I forbindelse med nybyggeri, tilbygninger eller ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse skal der etableres det antal parkeringspladser, der fremgår af nedenstående:

Funktion/bydel	Centrum	Tætby & byudviklingsområder	Øvrig by
Bolig ¹	1:250 m ²	1:175 m ²	1:150 m ²
Erhverv ²	1:150 m ²	³ 1:150 m ²	1:100 m ²
Grundskoler ⁴⁻⁵⁻⁶	1:500 m ²	1:425 m ²	1:325 m ²
Daginstitutioner ⁵⁻⁶	1:200 m ²	1:200 m ²	1:125 m ²
Kollegie- og ungdomsboliger	1:600 m ²	1:600 m ²	1:600 m ²
Plejecentre/plejeboliger ⁶	1:500 m ²	1:500 m ²	1:500 m ²
Butiksformål ⁷	1:100 m ²	1:100 m ²	1:100 m ²

Offentlige og almene formål:

Ved byggeri til brug for offentlige og almene formål, herunder f.eks. uddannelse (erhvervsskoler, universiteter m.v.), døgninstitutioner, kulturelle og rekreative funktioner (museer, biblioteker, koncerthuse m.v.) fastsættes parkeringsdækningen efter en konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.

Husbåde:

Parkeringsdækningen ved husbåde fastsættes med udgangspunkt i husbådens funktion og beliggenhed, jf. ovenstående tabel. Kravene til parkering kan dog reduceres, hvis anlæg af parkering kan vanskeliggøre adgang til vandet, hindre skabelsen af attraktive havnemiljøer mv. Parkering på private kajer, veje og grundarealer kan indgå i parkeringsdækningen.

Funktioner af ekstensiv karakter:

Ved etablering af funktioner af ekstensiv karakter med hensyn til antal ansatte og besøgende, f.eks. lagerhoteller, arkivbygninger, tekniske anlæg m.v. fastsættes parkeringsdækningen efter konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.

Ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse samt etablering af tagboliger og mindre tilbygninger:

Ved ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse, etablering af tagboliger i eller oven på eksisterende bebyggelse og ved mindre tilbygninger kan parkeringsbehovet fastsættes efter en konkret vurdering med mulighed for at reducere til 0. Stationsnærhed, utilstrækkelige friarealer og byggeprojektets mindre omfang i forhold til den eksisterende bebyggelse kan blandt andet indgå i vurderingen.

Generelle krav:

Parkeringspladser skal tilvejebringes på egen ejendom. I lokalplaner kan det efter konkret vurdering tillades, at parkeringsdækningen finder sted i kvarteret, f.eks. på private fællesveje eller i parkeringsanlæg.

Der kan i lokalplaner stilles krav om, at en andel af parkeringspladserne forberedes for eller forsynes med el til opladning af elbiler.

Særlige bemærkninger:

¹ Enfamiliehuse 1 pl. pr. bolig

² Parkering til hotel fastlægges efter konkret vurdering.

³ Ved kontorbyggeri kan parkeringsdækningen i tætbyen og byudviklingsområderne efter en konkret vurdering maksimeres til 1 plads pr. 100 m² eller minimeres til 1 plads pr. 200 m², 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.

⁴ Der stilles ikke krav om parkering ved etablering af idrætshal, madskole mv. i tilknytning til en grundskole.

⁵ Afsætningsplader kan undtagelsesvist placeres på vejarealer.

⁶ Parkeringsdækningen kan fastsættes efter en konkret vurdering, såfremt der kan påvises højere/lavere parkeringsbehov. I vurderingen af det konkrete antal pladser kan indgå ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.

⁷ Butikker med pladskrævende varer 1:50 m²

BILAG Forslag til cykelparkeringsnormer i KP19

Cykelparkeringsnormer (pladser pr. m² etageareal hhv. brugere)

I forbindelse med nybyggeri, tilbygninger eller ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse skal der etableres det antal cykelparkeringspladser, der fremgår af tabel over cykelparkeringsnormer, se den her

Funktion	Norm	Pladskræve nde cykler	Overdækningskrav
Boliger	3 pr. 100 m ²	1 pr. 500 m ²	Som udgangspunkt min. 50 %
Ungdomsboliger	4 pr. 100 m ²	1 pr. 500 m ²	Som udgangspunkt min. 50 %
Erhverv ¹	3 pr. 100 m ²	1 pr. 500 m ²	Som udgangspunkt min. 50 %
Uddannelsesinstitutioner	1 pr. 2 studerende og ansat		Som udgangspunkt min. 50 %
Grundskoler	5 pr. 100 m ²		Som udgangspunkt min. 50 %
Daginstitutioner	2,5 pr. 100 m ²	1 pr. 250 m ²	Som udgangspunkt min. 50 %
Butikker, dog foretages en konkret vurdering for butikcentre, stormagasiner og store udvalgsvarebutikker	4. pr. 100 m ²	1 pr. 500 m ²	Som udgangspunkt min. 50 % for ansatte

Ved andre end de ovenfor nævnte funktioner kan der i fornødent omfang stilles krav om cykelparkering på baggrund af konkret vurdering.

Generelle krav:

- Cykelparkering skal anlægges, således at den er let tilgængelig for brugerne.
- Cykelparkering skal som hovedregel anlægges i umiddelbar nærhed af indgangspartierne.
- Overdækning kan etableres i skure eller som en integreret del af byggeriet.

Særlige bemærkninger:

¹ Cykelparkering til hotel fastlægges efter konkret vurdering.