



Fleksible parkeringsnormer i stationsnærer byområder og bycentre

NOTAT

Trafik
HACE

Fra:
18.03.2020

Dette notat omhandler en vurdering af Fredensborg Kommunes parkeringsnormer, så de i højere grad afspejler de faktiske forhold i stationsnærer byområder og bycentre, samt de politiske målsætninger om fremme af grøn transport og byrum der skaber liv.

Kommuneplanen beskriver de overordnede krav til parkeringsnormer i Fredensborg Kommune, men kravene betyder at der i dag ikke differentieres mellem anvendelse, de faktiske belægningsgrader over ugen og døgnet, stationsnærhed og dobbeltanvendelse. Disse parametre kan i tættere bebyggede områder med mange forskellige anvendelsestyper som, boliger, dagligvarebutikker, liberale erhverv, skoler, svømmehaller, plejecentre mv. give et samlet parkeringsudlæg der overstiger, det faktiske behov i området og dermed går ud over den bymæssige kvalitet og diversitet vi ønsker i vores bymidter og bycentre.

Parkeringsnormen i stationsnærer byområder og bycentre kan derfor differentieres i forhold til den gængse norm i Fredensborg Kommune, for at give en mere nuanceret beregning af parkeringsbehovet.

Parkeringsnormen kan udnytte stationsnærheden og tætheden i bycentre, og opfordre til brug af kollektiv transport, cykel og gang. Samtidigt kan den bruges som et aktivt planlægningsredskab til at skabe plads til attraktive bymiljøer.

En reduktion i parkeringsbehovet, og dermed i parkeringsnormen, kan afhænge af:

- Bygningernes anvendelsestyper
- Stationsnærhed, minimums og/eller maksimumsbegrænsninger
- Dobbeltudnyttelse af parkeringsarealer ved offentligt tilgængelige parkeringspladser
- Mobilitetstiltag såsom delebiler og god pendlerparkering for både biler og cykler ved kollektive transportknudepunkter

Parkeringskrav

I dag er der i Kommuneplanen fastsat normer for boliger, erhverv og ældreboliger. I

Kommuneplanen 2017 står der:

Der skal ved nye byggerier og udvidelser som minimum anlægges:

- 2 p-pladser pr. åben-lav bolig.
- 1,5 p-pladser pr. tæt-lav eller etagebolig.
- 1 p-plads pr. boligenhed ved ældreboliger.
- 1 p-plads pr. 25 m2 bruttoetageareal dagligvarebutik.
- 1 p-plads pr. 50 m2 bruttoetageareal øvrige butikker, øvrige erhverv, samt institutioner.

I kommuneplan 2017 er der yderligere fastlagt en maksimums parkeringsnorm for erhvervsbyggeri ved stationsnærhed og retningslinjer for placering af kontorbygninger o.lign. som er større end 1.500 etagemeter i de stationsnære områder, men udenfor det stationsnære kerneområde (600 m). Der skal redegøres for, hvordan der vil blive arbejdet med supplerende virkemidler med henblik på at sikre trafikale effekter svarende til det stationsnære kerneområde. Det kan være forskellige former for mobilitetstiltag, som f.eks. direkte tilbringerservice til og fra

stationen, firmacykelordninger til og fra stationen mv. suppleret med et begrænset udbud af parkeringspladser.

Der skal ved erhvervsbyggeri, der ligger stationsnært, som maksimum anlægges:

- højst 1 parkeringsplads pr. 50 m2 etageareal erhvervsbyggeri ved knudepunktsstation
- højst 1 parkeringsplads pr. 40 m2 etageareal erhvervsbyggeri ved øvrige stationer

Parkeringsbehovet

I Fredensborg Kommune er der i 2019 gennemsnitligt 1 bil per bolig og 0,55 private personbiler per voksen indbygger (over 18 år), se tabel 1.

Bilejerskab 2019 i henholdsvis Fredensborg Kommune og på landsplan:

	Fredensborg Kommune	Lands gennemsnit
Bil per bolig	0,98	0,93
Private personbiler per voksen indbygger (over 18 år).	0,55	0,54
Private personbiler per indbygger (indbyggere i alt)	0,43	0,43

Tabel 1: Tallene er baseret på 1) bestanden af køretøjer pr 1. januar efter køretøjstype, område og tid – BIL707 Danmarks statistik 2019, 2) folketal 1. januar efter kommune, alder og tid – BY2 Danmarks Statistik 2019, samt 3) Boliger efter område, beboertype, anvendelse, udlejningsforhold, ejerforhold og opførelses år- BOL101 Danmarks Statistik 2019.

For at opnå en mere nuanceret beregning af parkeringsbehovet kan der med fordel opdeles på flere anvendelsestyper, se tabel 2.

	Anvendelse
Boliger	Etagebebyggelse
	Tæt-lav (række, dobbelt-, kæde og klyngehuse)
	Åben-lav (fritliggende enfamiliehuse, enkeltstående dobbelthuse, sommerhuse)
	Ungdomsboliger, kollegier
Erhverv	Plejehjem, ældreboliger
	Dagligvare
	Detailhandel
	Kontor og liberalt erhverv
	Hoteller
	Restaurant
	Servicestation
	Biograf
	Skoler
	Voksenundervisning
Andet	Daginstitutioner
	Idrætshaller

Tabel 2: Anvendelse, der kan omfattes af nye parkeringsnormer

Erfarings

Erfaringsstal fra Vejdirektoratet og et udsnit af parkeringsnormer i danske kommuner, se tabel 2.

	Anvendelse	Fredensborg Kommune	Vejdirektoratet	Andre kommuner
Boliger	Etagebebyggelse	1,5 pr. bolig	0,6 pr. bolig	1-2 pr. bolig
	Tæt-lav (række, dobbelt-, kæde og klyngehuse)	1,5 pr. bolig	0,9 pr. bolig	1,5-2,0 pr. bolig
	Åben-lav (fritliggende)	2,0 pr. bolig	1,0 pr. bolig	2,0 pr. bolig

	enfamiliehuse, enkeltstående dobbelthuse, sommerhuse)			
	Ungdomsboliger, kollegier	-	0,7 pr bolig	0,25-1,5 pr. bolig
	Plejehjem, ældreboliger	1.0 pr. bolig	1,0 pr. 83 m2	0,25-2,0 pr. bolig
Erhverv	Dagligvare	1.0 pr. 25 m2	1,0 pr. 59 m2	1,0 pr. 25-35 m2
	Detailhandel	1.0 pr. 50 m2	1,0 pr. 53 m2	1,0 pr. 25-50 m2
	Kontor og liberalt erhverv	1.0 pr. 50 m2	1,0 pr. 71 m2	1,0 pr. 35-60 m2
	Hoteller	-	1,0 pr, 43 m2	1,0 pr. 1-2 værelser
	Restaurant	-	1,0 pr. 9 m2	1,0 pr. 5-10 siddepladser
	Servicestation	-		10 pladser pr. station
	Biograf	-		1,0 pr. 4-10 siddepladser
Andet	Skoler	1.0 pr. 50 m2	1,0 pr 200 m2	1,0 pr. 50-110 m2 eller 1,0 plads pr. 1,3-2 ansatte
	Voksenundervisning	-		
	Daginstitutioner	1.0 pr. 50 m2	1,0 pr. 38 m2	1,0 plads pr. 5-20 normerede pladser og/eller 1,0 plads pr. 1,3-2 ansatte
	Idrætshaller	-		1,0 plads pr. 5-10 personer

Tabel 3: Vejledende parkeringsnormer, Fredensborg Kommune Kommuneplan 2017, Vejdirektoratets analyse af parkeringsbehov (2009) og normer fra 11 danske kommuner (2005-2012)

Vejdirektoratets analyse af parkeringsbehovet (2009), se tabel 3, danner grundlag for de fleste af de normer der anvendes i dag i danske kommuner. Der kan dog være flere forhold, som kan have indflydelse på parkeringsnormerne. F.eks. er bilejerskabet i Fredensborg Kommune steget med 5 procentpoint fra 2010 til 2019 og demografien i kommunen ændres i takt med at befolknings- levetiden og -tilvæksten øges.

Stationsnærhed

Boliger der ligger stationsnært og i nær tilknytning til offentlige institutioner, butikker og kultur- og fritidsfaciliteter, har generelt et mindre behov for en bil.

Erfaringer fra Glostrup Kommune viser, at parkeringsbehovet er reduceret med 10 % for boliger og 25 % for erhverv, fordi de ligger stationsnært. Beregningen indeholder dog flere forhold såsom at der er et eksisterende overskud af parkeringspladser omkring stationen og at der ikke er undersøgt om der reelt er etableret flere eller færre parkeringspladser end minimumsnormen forudsætter. Herudover bemærker Glostrup Kommune at private parkeringspladser vil være

sårbare i stationsområdet, da de udgør ca. 50 % af parkeringsudbuddet og kommunen ikke har mulighed for at regulere disse pladser og sikre sig at der ikke etableres tidsrestriktioner eller betalingsparkering.

Ifølge en landsdækkende opgørelse af Vejdirektoratet er der i byer med 5.000-10.000 indbyggere i gennemsnit 0,6 biler per bolig ved etagebyggeri og i rækkehuse og kædehuse 0,78 biler per bolig. Det registrerede bilejerskab stemmer godt overens med parkeringsnormerne opstillet for bymidten og stationsnæreområder i andre kommuner, se tabel 4.

Parkeringsnormer i andre kommuner

Etageboliger som ligger stationsnært / i bymidten	0,5-1 p-plads per bolig
Tæt-lav boliger som ligger stationsnært / i bymidten	0,75-1 plads per bolig

Tabel 4: Baseret på parkeringsnormer i Helsingør, Hornbæk, Frederikssund, Køge, lavet af Trafikplan.

Dobbeltudnyttelse af parkeringsarealet

Dobbeltudnyttelse af parkeringsarealer kan være med til at skabe et bedre bymiljø. Parkering optager meget plads i byens rum, der kunne bruges til andre bymæssige formål. Med fælles parkeringsarealer, hvor eksempelvis boliger og erhverv deles om parkeringen, kan kapaciteten udnyttes mere effektivt i dag-, aften- og nattetimerne.

Erfaringen viser, at dobbeltudnyttelse kan reducere parkeringsbehovet med 20-30 %, hvis parkeringsarealet deles af erhverv, boliger eller butikker, se tabel 5. Den præcise reduktion afhænger af sammensætningsprocenterne af funktionerne og skal vurderes i den lokale planlægning.

Maksimal reduktion i parkeringsbehovet ved dobbeltudnyttelse			
	Boliger og butikker	Boliger og erhverv	Erhverv og butikker
Vejdirektoratet	Op til ca. 20 %		
Realdania	20 %	30 %	20 %

Tabel 5: Baseret på publikationer fra Vejdirektorat og Realdania

Vær opmærksom på: De forlængede åbningstider ved detailhandel kan reducere behovet for p-pladser, da mængden af besøgende bliver spredt ud over dagen, men det kan også betyde at der er færre pladser til boligejerne i området i aften- og nattetimerne.

Grønne mobilitetstiltag

Parkeringsnormer er ikke kun et værktøj til at sikre tilstrækkelig parkering, men kan også bruges til at fremme grønnere transportvaner. I nogle kommuner gives en reduktion i parkeringsnormen, hvis alternative transportløsninger som kan sænke parkeringsbehovet, såsom delebiler eller gode cykelfaciliteter, tilbydes i området.

I Sverige er det i mange kommuner muligt at reducere parkeringsnormen med 10-25 % hvis en fælles delebilservice tilbydes i boligområdet. Erfaringerne fra Sverige er, at 2-4 parkeringspladser kan spares per delebil i et boligområde. I Danmark er et forsigtigt bud at 4-6 personbiler erstattes per delebil (baseret på delebilsordninger med fast parkeringsplads i Region Hovedstaden).

Vær opmærksom på: I 2020 er der krav til at nye parkeringsarealer ved boliger og erhverv forberedes til el/hybrid biler ved at lægge tomrør til elkabler, så man på et senere tidspunkt har mulighed for at etablere flere ladestandere.

Fredensborg Kommune har som mål at fremme cyklisme og at gøre det nemmere for alle at benytte cyklen til arbejde, fritid eller indkøb. For at sikre etableringen af cykelparkering i forbindelse med alt nyt byggeri kan det derfor være en god idé at fastsætte nogle parkeringsnormer for cykelparkering.

Der bør altid foretages en konkret vurdering af antal, placering og udformning for den enkelte lokalplan eller byggesag, men behandlingen kan tage udgangspunkt i de vejledende normer, se tabel 6. Cykelparkeringen bør som udgangspunkt placeres så tæt som muligt på indgangen(e) til bygningen.

Normer for cykelparkering kan se ud som følgende

Anbefalede normer for cykelparkering i forhold til funktion	
Funktion	Cykelparkeringsnorm
Boliger og etageejendomme*	2-2,5 parkeringspladser pr. 100 m ² boligareal for etageboliger. 1,0 parkeringsplads pr. kollegianer for kollegier.
Borneinstitutioner	0,4 parkeringsplads pr. ansat samt et areal reserveret til anhængere og specialcykler.
Skoler	1,0 parkeringsplads pr. elev fra og med 4. klassetrin og 0,4 parkeringsplads pr. ansat.
Uddannelsesinstitutioner	0,4-0,8 parkeringsplads pr. elev og 0,4 parkeringsplads pr. ansat.
Detailhandel/Butikker*	2,0 parkeringspladser pr. 100 m ² i hovedstaden og 1,0 parkeringsplads pr. 100 m ² i provinsen.
Øvrige byerhverv (læge, tandlæge m.fl.)	0,3-0,4 pr. 100 m ² etageareal + 0,4 parkeringsplads pr. ansat.
Stationer	10-30 % af passagertallet (antal afrejsende pr. dag)
Busstoppesteder og -terminaler	1,0 parkeringsplads pr. 10 passagerer i spidstimerne 06.00-09.00.
Biografer og teatre*	0,25 parkeringsplads pr. normeret plads + 0,4 parkeringsplads pr. ansat.
Hotel og restaurant	1,0 parkeringsplads pr. 15 gæster + 0,4 parkeringsplads pr. ansat.
Idrætsanlæg og sportshaller	0,6 parkeringsplads pr. idrætsudøvende (på dagsbasis) + 0,4 pr. tilskuer.
Kontor og industri*	0,4 parkeringsplads pr. ansat.
Rekreative områder	1-4 parkeringsplads pr. 10 gæster.

* Der er anvendt normer som foreslået i baggrundsnotatet "Analyse af behov for cykelparkering i København", udarbejdet af Kjærgaard Virksomhedskonsulenter & Thomas Krag Mobility Advice - august 2006. Notatet er udarbejdet som et input til Københavns Kommunes cykelparkeringsstrategi.

Tabel 6: Baseret på anbefalinger fra Cyklistforbundets cykelparkeringshåndbog s. 41.

Vurdering:

Det er trafik teamets vurdering, at der med et kommuneplantillæg kan gives mulighed for differentierede parkeringsnormer i stationsnærebyområder og bycentre når alternative forhold, der reducerer behovet for bilparkering, er gældende, såsom muligheden for dobbeltudnyttelse og implementeringen af grønne mobilitetstiltag.

Det anbefales at der differeres mellem:

1. Normal norm
2. Norm for bebyggelse der ligger stationsnært
3. Specifikke beregninger for dobbeltudnyttelse, belægningsgrader, effekten af grønne mobilitetstiltag mv.

Der skal en begrundelse for at p-normen kan sænkes i stationsnære områder. Dette kunne være et ønske om

- At påvirke bilejerskabet og fremme klimavenlige transportformer
- Bykvalitet

Dokumentationskrav for sænkning af p-normen kan være en/eller en kombination af følgende tiltag:

- 1) Etablering af særlige faciliteter til cykelparkering (fx cykelværksted eller særlig parkering til el-cykler.)
- 2) Stedfæstet kollektivt medlemskab af delebilordning sikret som tinglyst vilkår
- 3) Afstande mindre end 300 meter til et knudepunkt for kollektiv transport
- 4) Mulighed for dobbeltudnyttelse af parkeringsarealet inden for en radius af ca. 200 m fra den pågældende lokalitet

Derudover anbefales det at kommuneplantillægget indeholder vejledende normer for etablering af cykelparkering, såsom mængden af overdækket parkering og plads til ladcykler.

Der skal altid tages højde for den eksisterende rådighed over parkeringsarealer i det stationære område og i nærliggende områder for at undgå kapacitetsproblemer eller tomme parkeringsarealer.

Kilder som ligger til grund for notat:

Nivå Trafikanalyse, COWI.

Indledende kommentering af trafikale forhold i Nivå Bymidte, Trafikplan.

Parkering og bykvalitet, Realdania

Cykelparkeringshåndbogen, Cyklistforbundet

Grøn transport i Fredensborg Kommune Transportadfærd, målgrupper, indsatser og virkemidler
September 2018, temanotat MOE

Lokale forhold for dobbeltudnyttelse ved parkering, Aalborg Trafikdage, Sweco, 2019
Side 6 af 7

Nye vejledninger om parkeringsbehov, Rambøll, Vejforum 2009

Glostrup Kommune, Parkeringsstrategi og parkeringsnormer, notat, Viatrafik, 2014