



FREDENSBORG
KOMMUNE

Tillæg nr. 10, til Kommuneplan 2017



**Forslag til parkeringsnorm i de stationsnære
kerneområder og bymidter**





Billede af parkeringspladser i Humlebæk bymidte

INDHOLD

REDEGØRELSE	4
Baggrund og formål	4
Implementering af Planstrategi 2032	4
Implementering af Grøn politik	4
Tilpasning af parkeringsnormer til faktisk behov	5
Vurdering	5

Retningslinjer om parkeringsnorm i stationsnære kerneområder og bymidter

§ 1 FORMÅL	6
§ 2 OMRÅDER	6
§ 3 ANVENDELSESOMRÅDE	6
§ 4 PARKERINGSNORM	6
§ 5 IKRAFTTRÆDEN	7

Kortbilag

Kortbilag 1- det stationsnære kerneområde i Humlebæk

Kortbilag 2- det stationsnære kerneområde i Nivå

Kortbilag 3- det stationsnære kerneområde i Kokkedal

BAGGRUND OG FORMÅL

Med dette kommuneplantillæg foreslås implementering af nye parkeringsnormer for de stationsnære kerneområder samt at muliggøre reduktion af p-normen i de stationsnære bymidter. Herudover foreslås at der indføre en min. cykel parkeringsnorm i de stationsnære kerneområder.

Formålet er:

- at realisere visionerne om trygge, levende og bæredygtige bymidter i Nivå og Humlebæk
- at implementere Grøn politik og Planstrategi 2032 ved at fremme grøn mobilitet
- at sikre at parkeringsnormerne afspejler det fatiske behov i de stationsnære kerneområder samtidig med, at der sikres tilstrækkelig med parkeringspladser

Udvikling af Nivå og Humlebæk Bymidte

Udviklingen af Nivå og Humlebæk bymidte er påbegyndt, og en vigtig forudsætning for realisering af projekternes visioner om trygge, grønne og levende bymidter er, at de nuværende parkeringsnormer nedjusteres. Kommuneplanens generelle parkeringsnormer vil i bymidterne medføre store og tomme parkeringspladser, der vil opleves som utrygge i nattetimerne. Samtidig vil parkeringspladserne optage plads fra grønne kiler og byrum. En reduktion af den generelle p-norm vil i såvel Humlebæk som Nivå give mulighed for en fortætning med boliger. Det er en vigtig forudsætning for udvikling af trygge bymiljøer, at der er boliger som kan bidrage med øjne på gaden i aftentimerne.

Implementering af Planstrategi 2032

Planstrategi 2032 blev godkendt som udkast af Byrådet den 16. december 2019. Med planstrategien ønsker Fredensborg Kommune, at udvikle stationsområderne til velfungerende trafikale knudepunkter. Samtidig vil der i planlægningen for bymidterne i Humlebæk og Nivå være fokus på, at trafik- og parkeringsarealer ikke bliver dominerende i bymiljøet, samtidig med, at parkeringsbehovene løses på en måde, som tilføjer merværdi til bymiljøet.

Implementering af Grøn politik

Grøn politik for klima, energi, natur og miljø 2019-2023 blev godkendt af Byrådet den 25. november 2019. Med Grøn politik ønsker Fredensborg Kommune, at gå foran som et godt eksempel på udvalgte områder. Ét af områderne er grøn mobilitet. Det handler blandt andet om at understøtte grøn transport og fremme klimavenlige transportvalg gennem planlægning og byudvikling. De stationsnære kerneområder er kendetegnet ved god tilgængelighed til offentligt transport. Planlægning indenfor de stationsnære kerneområder skal derfor gøre det attraktivt at transportere sig med offentlig transport eller på cykel. Det indebærer sikring af tilstrækkelig og let tilgængelig cykel- og pendlerparkering. I kombination hermed bør antallet af parkeringspladser til boliger reduceres med henblik på at opfordre til en større brug af de let tilgængelige kollektive transportformer.

Tilpasning af parkeringsnormer til faktisk behov

Fredensborg Kommunes parkeringsnorm ligger generelt højt sammenlignet med Vejdirektoratets erfaringstal om funktioners behov for parkeringspladser. Sammenholdes Vejdirektoratets erfaringstal med bilejerskabet i Fredensborg Kommune (dette var i 2019 på 0,93 bil pr. bolig) indikeres, at der er mulighed for at reducere parkeringsnormen for flere boligtyper uden at kompromittere ønsket om tilstrækkelig med parkeringspladser.

Mange kommuner har vedtaget særlige p-normer for stationsnære kerneområder og bymidter. Det skyldes, at anvendelsen af de generelle parkeringsnormer i disse områder udløser et parkeringskrav, der langt overstiger det faktiske behov.

Nedenfor er angivet parkeringsnormer i de stationsnære områder/ i bymidter, som gælder for Helsingør, Hornbæk, Frederikssund og Køge 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

De stationsnære kerneområder er kendetegnet ved høj tilgængelighed til offentlig transport, hvorfor behovet for egen bil typisk vil være mindre. Bymidterne og de stationsnære områder er ofte også karakteriseret ved en højere bebyggelsestæthed og mindre boligstørrelser. Erfaringsmæssigt er bilejerskabet lavere i områder med mindre boliger.

Bymidter er samtidig karakteriseret ved blandede funktioner, der samlet udløser forskellige parkeringsbehov henover døgnet. Det betyder, at der er stor mulighed for at dobbeltudnytte parkeringspladser. I flere kommuner arbejdes der derfor med en reduktionsfaktor i områder med mulighed for dobbeltudnyttelse. Det foreslås, at der tilsvarende kræves reduktion af p-norm i de stationsnære bymidter, såfremt muligheden for dobbeltudnyttelse er tilstede. Reduktionsfaktoren skal bero på en konkret vurdering i forbindelse med myndighedsgodkendelse.

Vurdering

For at realisere udviklingen af fremtidens Nivå og Humlebæk bymidter, implementere dele af Planstrategi 2032 og Grøn politik samt tilpasse parkeringsnormen i de stationsnære kerneområder og bymidter til det faktiske behov vurderes det, at p-normen i de områder bør nedjusteres. Justering af p-normen bør tage afsæt i p-normer i stationsnære kerområder og bymidter i sammenlignelige bymiljøer.

NY PARKERINGSNORM I DE STATIONSNÆRE KERNEOMRÅDER OG BYMIDTER

FORMÅL

- 1.1 At muliggøre for en reduktion af parkeringsnormen i de stationsnære kerneområder
- 1.2 At muliggøre for reduktionsfaktor i de stationsnærebymidter, hvor der er mulighed for dobbeltudnyttelse af parkeringspladser
- 1.3 At fastsætte krav til cykel parkeringsnorm i de stationsnære kerneområder

OMRÅDE

- 2.1 Parkeringsnormerne for biler og cykler § 4.1 og 4.6 omfatter de stationsnære kerneområder, se kortbilag 1, 2 og 3.
- 2.2 Reduktion af parkeringsnorm for bymidter omfatter de stationsnære bymidter se kortbilag 1 og 2.

ANVENDELSESOMRÅDER

- 3.1 Parkeringsnormerne træder i kraft ved planlægning eller ansøgning om opførelse af ny bebyggelse og tilbygninger, ved ombygninger og ved ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse samt ved ansøgning om matrikulære ændringer.

PARKERINGSNORM

Parkeringsnorm for biler i de stationsnære kerneområder

- 4.1 Indenfor de stationsnære kerneområder fastsættes følgende min. parkeringsnorm.

Anvendelse	Parkeringsnorm
Åben lav boliger	min. 1,5 p-plads pr. bolig
Tæt lav boliger	min. 1 p-plads pr. bolig
Etageboliger	min. 0,75 p-plads pr. bolig
Studieboliger	min. 0,20 p-plads pr. bolig
Detailhandel	min. 1 p-plads pr. 60 m2 bruttoetageareal
Kontor/erhverv	min. 1 p-plads pr. 70 m2 bruttoetageareal
Offentlige institutioner	Beror på en konkret vurdering

Reduktion af parkeringsnorm bymidter

- 4.2 Inden for de stationsnære bymidter skal mulighed for reduktion af p-norm vurderes i forhold til muligheder for dobbeltudnyttelse af parkeringspladser.

- 4.3 Der kan maksimalt opnåes en reduktionsfaktor som angivet nedenfor:

Boliger og butikker 20 %	Boliger og erhverv 30 %	Erhverv og butikker 20 %
-----------------------------	----------------------------	-----------------------------

- 4.4 Gælder dobbeltudnyttelsen for flere ejendomme skal der tinglyses aftale om dobbeltudnyttelse.

Parkeringsnorm for cykler i de stationsnære kerneområder

- 4.5 Indenfor de stationsnære kerneområder fastsættes som udgangspunkt følgende min. parkeringsnorm.

Anvendelse	Parkeringsnorm
Etagebolig	2 cykel p-plads pr. bolig
Studiebolig	1 cykel p-plads pr. boligenhed
Detailhandel	1 cykel p-plads pr. 100 m2 bruttoetageareal
Kontor/erhverv	1 cykel p-plads pr. 300 m2 bruttoetageareal + 0,4 cykel p-plads pr. ansat
Øvrige offentlige funktioner	beror på en konkret vurdering

Cykelparkeringsnormen kan tilvejebringes samlet for et større område. Herudover kan der medregnes cykelparkeringspladser, der er integreret som en del af bebyggelsen.

IKRAFTTRÆDEN

- 5.1 Ved ikrafttræden erstatter ovenstående bil og cykel parkeringsnormer den nuværende parkeringsnorm retningslinje 4.1.20 indenfor for de stationsnære områder.
- 5.2 Ved ikrafttræden supplerer kravet til reduktion af parkeringsnorm i de stationsnære bymidter retningslinje 4.1 i nærværende Kommuneplantillæg.

MILJØVURDERING

Fredensborg Kommune har foretaget en screening af forslag til Kommuneplantillæg nr. 10 efter Lov om miljøvurdering af planer og programmer. Det er vurderet, at det i henhold til lovens § 3, stk. 2 ikke er nødvendigt at foretage en egentlig miljøvurdering af kommuneplantillægget, idet forslaget alene vurderes at medføre en mindre påvirkning på lokalt plan.

KLAGEVEJLEDNING TIL MILJØVURDERING

Afgørelsen om, at forslag til Kommuneplantillæg nr. 10 ikke skal miljøvurderes, kan påklages til Planklagenævnet. Planklagenævnet bliver sekretariatsbetjent af Nævnenes Hus.

Der klages via Klageportalen. Indgang til Klageportalen kan findes på www.borger.dk og www.virk.dk, ved at søge efter 'Klageportal'.

Der logges på som sædvanligt, typisk med NEM-ID. Der er også et link til Klageportalen på forsiden af www.naevneneshus.dk.

Klagen sendes gennem Klageportalen til den myndighed, der har truffet afgørelsen. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for myndigheden i Klageportalen.

Privatpersoner skal betale et gebyr på 900 kr. Virksomheder og organisationer skal betale et gebyr på 1.800 kr. Gebyrets størrelse reguleres hvert år. Gebyret betales med betalingskort i Klageportalen. Planklagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der kommer uden om Klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Hvis man ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal man sende en begrundet anmodning til den myndighed, der har truffet afgørelse i sagen (Fredensborg Kommune).

Kommunen videresender herefter anmodningen til Planklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt en sådan anmodning kan imødekommes.

Afgørelsen kan påklages af ministeren og i øvrigt af enhver med retlig interesse i sagens udfald, jf. planlovens § 58, stk. 1.

Når en klage er indgivet, behandler Fredensborg Kommune i første omgang klagen og sender sagen til Planklagenævnet vedlagt kommunens udtalelse samt de dokumenter, der er indgået i sagens bedømmelse.

Afgørelsen kan påklages for så vidt angår retlige spørgsmål.

Klagefristen er 4 uger, fra afgørelsen er meddelt, jf. planlovens § 60. Er afgørelsen offentligt bekendtgjort, regnes klagefristen fra bekendtgørelsen. Hvis klagefristen udløber på en lørdag eller helligdag, forlænges klagefristen til den følgende hverdag.

Hvis sagen ønskes indbragt til afgørelse for domstolene, skal dette ske inden 6 måneder, fra afgørelsen er meddelt, jf. planlovens § 62.

Der kan læses mere om forholdene ved at klage her: <http://naevneneshus.dk/planklagenaevnet>.

OFFENTLIG FREMLÆGGELSE

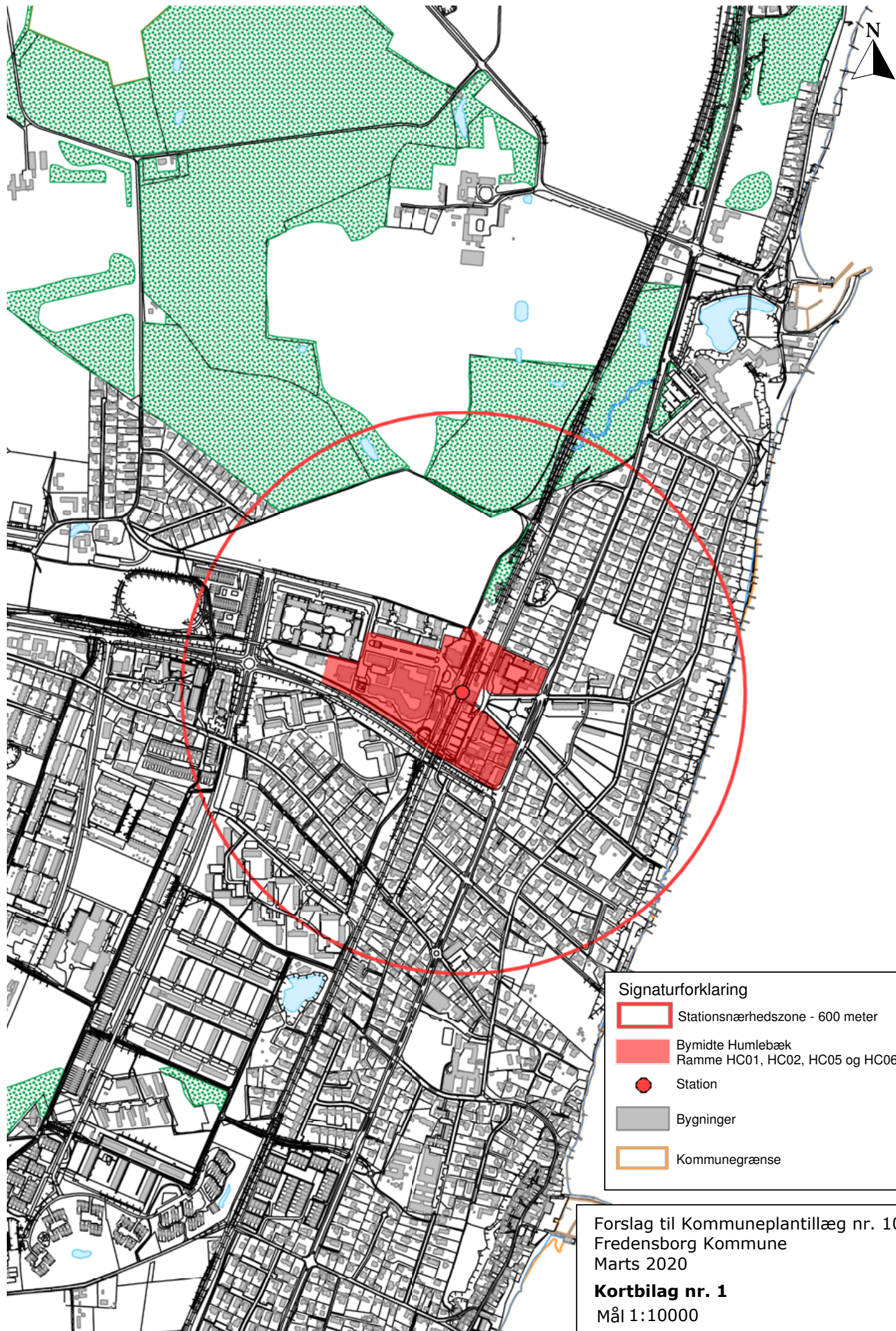
I henhold til Lov om planlægning vedtages forslag til tillæg 16, til kommuneplan 2017, til offentlig fremlæggelse.

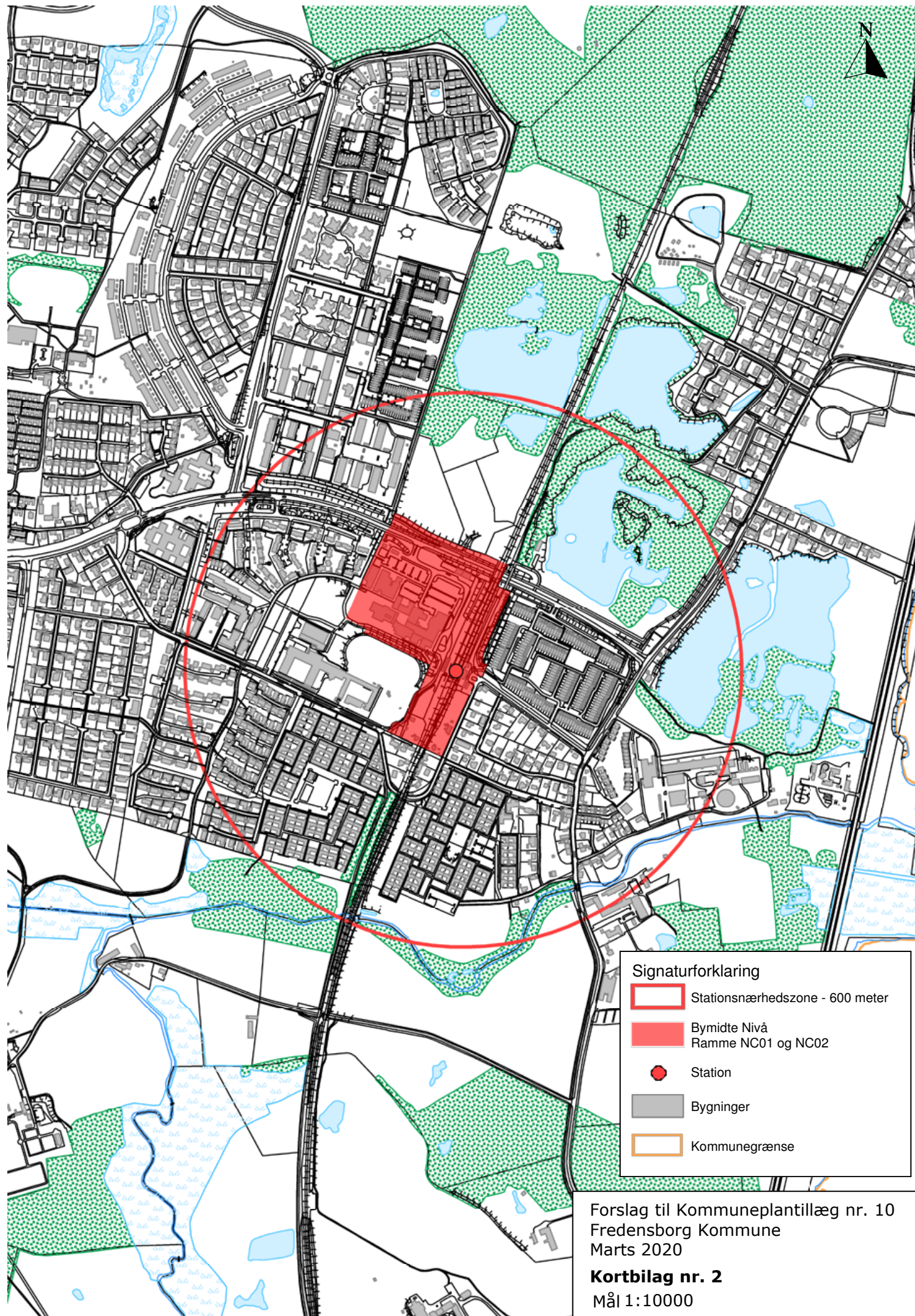
Fredensborg Byråd, den xxx xx

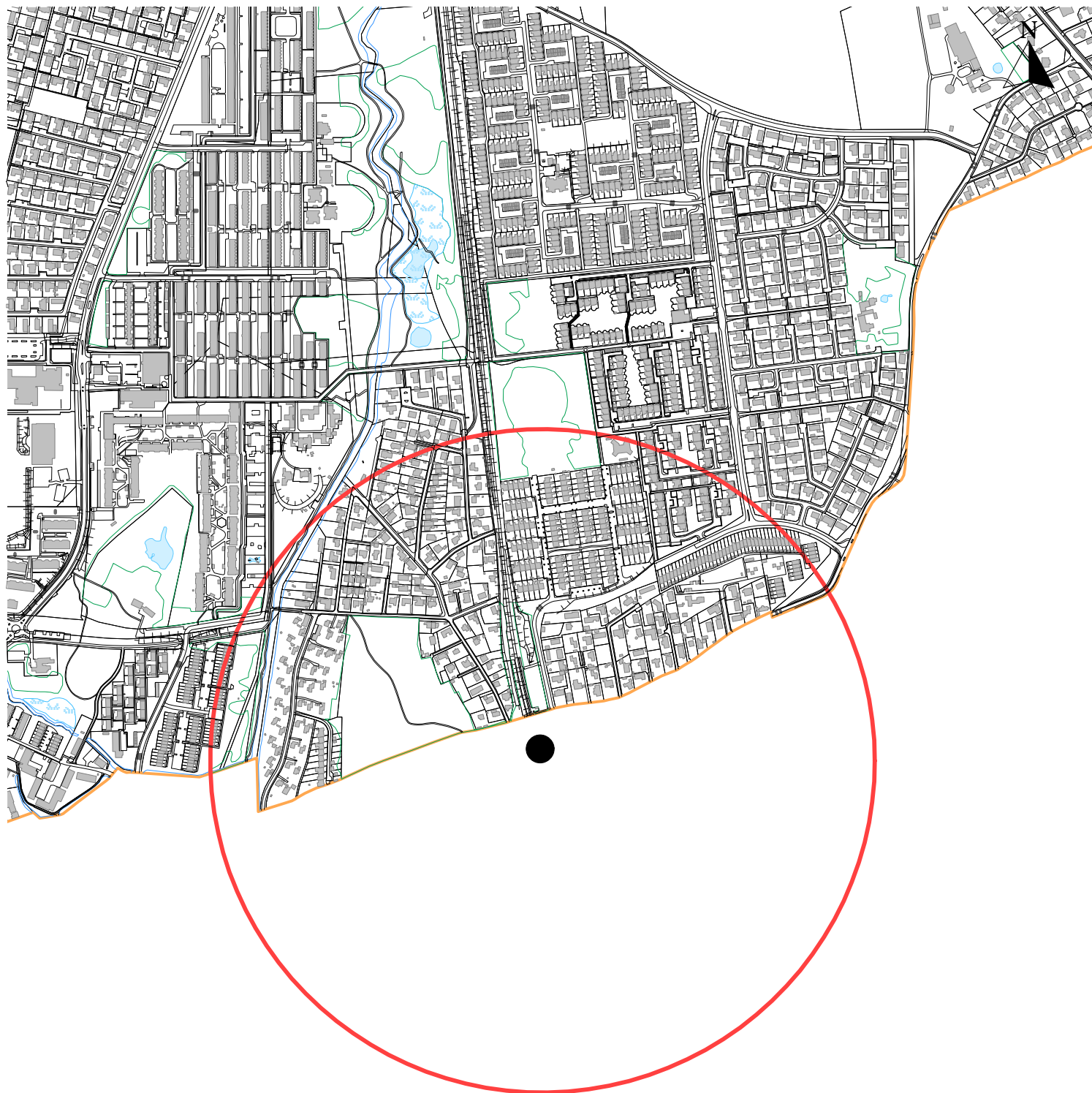
Thomas Lykke Pedersen
Borgmester

Og

Kim Herlev Jørgensen
Kommunaldirektør







Signaturforklaring

-  Stationsnærhedszone - 600 meter
-  Knudepunktstation
-  Bygninger
-  Kommunegrænse

Forslag til Kommuneplantillæg nr. 10
Fredensborg Kommune
Marts 2020

Kortbilag nr. 3
Mål 1:10000

