

Brøndby Kommune

Vejledende Parkeringsnormer



August 2017

Forord

Brøndby Kommune er i rivende udvikling. Flere virksomheder og borgere ønsker at slå sig ned i Brøndby kommune. Brøndby Kommune ser derfor på, hvordan vi skaber de bedste rammer for vores by, til vores veje, den offentlige transport – og til de krav vi stiller til parkeringspladser ved boliger og ved virksomheder.

I Brøndby Kommune er behovet for parkering forholdsvis stort. Det skyldes vores mange villa- og boligforeningskvarterer, de store erhvervsområder samt stadionområdet med mange daglige aktiviteter samt store arrangementer. Vi ønsker at gøre det nemt for borgere, erhvervsdrivende og besøgende at parkere i Brøndby.

Vi har ikke haft en tradition for en generel, vejledende parkeringsnorm i Brøndby Kommune. I stedet har vi fra sag til sag taget stilling til hvor mange parkeringspladser, der skal laves, når kommunen giver en byggetilladelse til en ny virksomhed eller nye boliger.

Nu, hvor der er der mange nye boliger på vej særligt i Kirkebjerg, er der behov for en generel norm for hvor mange parkeringspladser, der skal være til boliger og virksomheder - i lighed med mange andre kommuner. Det vil give mulighed for, at borgere og virksomheder vil kunne trives, at der ikke fremover skabes parkeringsproblemer, og at der ikke vil være tilfældige forskelle mellem virksomheder eller mellem boligerkvarter.

Parkeringsnormen giver også en forudsigelighed for nye virksomheder og borgere. De skal vide hvor mange parkeringspladser vi forventer, at de etablerer, når de slår sig ned i Brøndby.

De vejledende parkeringsnormer er dog kun vejledende. Vi skal ikke fastholde regler for reglernes skyld. Der, hvor der er gode grunde til i konkrete tilfælde at fravige de generelle normer, f.eks. ved delebiler, tæthed på station eller lign., vil Kommunalbestyrelsen fortsat have mulighed for at fastsætte en anden parkeringsnorm.

Kent Max Magelund
Borgmester

Vagn Kjær-Hansen
Formand for Teknik- og Miljøudvalget

Indhold

1 Indledning

2 Parkeringskrav

2.1 Parkeringsnormer fra Vejdirektoratet og kommuner

2.2 Forslag til Parkeringsnormer

3 Stationsnærhed

4 Handicap parkering

5 Undtagelser fra Parkeringsnormerne

6 Cykelparkering

1 Indledning

Denne vejledning indeholder et forslag til parkeringsnorm generelt i Brøndby Kommune, så det bliver klart for nye investorer, virksomheder og borgere, hvor mange parkeringspladser kommunen som udgangspunkt vil kræve i forbindelse med et nyt projekt om boliger og erhverv.

I Brøndby Kommune er behovet for parkering forholdsvis stort, det skyldes dels vores mange villa- og boligforeningskvarterer, de store erhvervsområder samt stadionområdet med mange daglige aktiviteter samt store arrangementer. Vi ønsker at gøre det nemt for borgere, erhvervsdrivende og besøgende at parkere i Brøndby.

I dag er der stadig en del parkeringsproblemer i Brøndby Kommune. Brøndby Strand Parkerne og Gillesager er præget af, at der ikke er udlagt tilstrækkelige parkeringspladser i nogle områder. I nogle områder er der desuden store lejligheder/villaer og derfor også mulighed for at store familier har flere biler end gennemsnittet. I nogle områder af Ragnesminde og ved Brøndby Strand Station holder lastbiler og skaber pladsproblemer. I Sportsbyen ved Brøndby Stadion er der generelt ikke problemer – dog med undtagelse af større events.

Brøndby Kommune arbejder generelt på at forbedre parkeringsforholdene. I nogle områder opstiller kommunen parkeringsforbud, kommunen forbedrer skiltning (med henholdsvis dynamisk eller fast visning) og etablerer kommunale parkeringspladser, hvor der er behov for det.

Brøndby Kommune har ikke haft en tradition for en generel, vejledende parkeringsnorm. I stedet har vi taget stilling fra sag til sag til hvor mange parkeringspladser, der skal laves, når kommunen giver en byggetilladelse til en ny virksomhed eller nye boliger. Med de mange nye boliger på vej i særligt Kirkebjerg er der behov for at have en generel parkeringsnorm i kommunen, så vi sikrer os, at der ikke skabes nye parkeringsproblemer, men at borgere og virksomheder kan fungere i de nye områder.

Vejledningen er et forslag til at fastsætte det nødvendige antal parkeringspladser, så borgere og virksomheder kan bruge biler til og fra ejendommene, men heller ikke flere end hvad der er nødvendigt, så kommunen stadig kan have grønne arealer til glæde for os alle sammen og plads til bygninger.

Parkeringsbehovet hænger i vid udstrækning sammen med, hvordan grunden bruges, men også af om der er let adgang til offentlig transport som bus, letbane og tog.

Parkeringsbehovet kan således adskille sig fra kommune til kommune og fra område til område i kommunen.

Brøndby Kommune ønsker, at antallet af parkeringspladser skal svare til det behov, der er.

I Brøndby Kommune har lidt over halvdelen af familierne bil.

Forslaget til parkeringsnormen er baseret på Vejdirektoratets generelle anbefalinger til, hvor mange parkeringspladser der skal etableres, men også inspireret af de parkeringskrav der stilles i andre, sammenlignelige kommuner, og de forhold der gør sig særligt gældende for

Brøndby Kommune: Vi har mange villa- og boligforeningskvarterer, store erhvervsområder, stadionområdet med mange daglige aktiviteter samt store arrangementer og let adgang til offentlig transport.

Vejledningen tager højde for, at nogle parkeringspladser kan bruges til flere ejendomme og flere formål, se afsnit 5, og endelig har vejledningen forslag til henholdsvis handicap- og cykelparkering, se afsnit 4 og 6.

Det vil ikke i en generel vejledning være muligt at tage højde for alle grunde eller den kommende udvikling i f.eks. transportformer. Transportformerne er i udvikling med selvkørende biler og busser. Flere borgere interesserer sig for deleøkonomi. Kommunen er også selv i udvikling med kommende letbane stationer ved Søndre Ringvej.

Hvis Teknisk Forvaltning vurderer, at der er grundlag for at fravige den vejledende parkeringsnorm, vil forvaltningen eksplicit gøre opmærksom på dette ved fremlæggelsen af lokalplansforslag til politisk vedtagelse.

God læselyst!

2 Parkeringsnormer

Parkeringsnormerne skal sikre, at der etableres nok parkeringspladser, så de omgivende områder ikke har problemer med for mange parkerede biler. Samtidig skal normerne fastsættes på et niveau, der sikrer, at der ikke etableres unødvendige parkeringspladser, der optager arealer, der kan anvendes til andre formål. Herudover skal normerne fastsættes så de i vid udstrækning tager højde for den fremtidige udvikling i biltrafikken.

Det er således en balancegang at fastsætte normerne.

Vejdirektoratet har i 2009 analyseret parkeringsnormer og på den baggrund kommet med anbefalinger til, hvor mange parkeringspladser der skal være til forskellige funktioner.

Kategorierne indeholder kun de primære kategorier af boliger og virksomheder, men der vil stadig kunne være andre typer af anvendelse, som det ikke giver mening at fastsætte en norm for. De kan være præget i så høj grad af lokale forhold, at det ikke giver mening at fastsætte en standard norm for denne virksomhedskategori, f.eks. har det betydning, om et autoværksted ligger centralt i en by eller i et generelt virksomhedsområde med store grunde.

2.1 Parkeringsnormer fra Vejdirektoratet og kommuner

Nedenstående tabel indeholder erfaringstal for, de parkeringskrav Teknisk Forvaltning har opstillet i lokalplaner eller i byggetilladelser. Teknisk Forvaltning har i nyere lokalplaner stillet et eksplicit krav til det antal parkeringspladser, der skal være til boliger og erhverv, men der er fortsat mange lokalplaner for Brøndby Kommune, hvor der ikke er krav til parkeringsnorm.

Vejdirektoratets forslag til parkeringsnorm er fra 2009. Forslaget er fremkommet ved en analyse af erfaringstal fra en række kommuner i hele landet.

Endelig har Teknisk Forvaltning undersøgt hvilke krav sammenlignelige kommuner har stillet til parkering. Konkret har Teknisk Forvaltning undersøgt parkeringsnormerne i bl.a. Albertslund, Glostrup, Herlev og Greve kommuner. Forvaltningen har konstateret at kommunerne er meget forskellige med hensyn til hvor mange anvendelser, der er opsat parkeringsnormer for.

De indsamlede data viser, at der kan være store forskelle kommunerne imellem. Alle kommuner stiller dog krav om flere parkeringspladser end Vejdirektoratets erfaringstal viser, at der er behov for, dog med undtagelse af parkeringskrav til ungdomsboliger.

Det er Brøndby Kommunens egen erfaring, at kommunen har et parkeringsbehov større end hvad normerne fra Vejdirektoratet angiver.

Anvendelse	Brøndby	Vejdirektora tet	Kommuner
Boliger			
Åben-lav (f.eks. parcelhuse)	2 pr. bolig	1,0 pr. bolig	2,0 pr. bolig
Tæt-lav (f.eks. rækkehuse)	1,5 pr. bolig	0,9 pr. bolig	1,0-2,0 pr. bolig
Etagebebyggelse	1,0 pr. pr. bolig	0,6 pr. bolig	1,0-1,5 pr. bolig
Ungdomsboliger, kollegier Ældreboliger, plejehjem	0,25 pr. bolig	0,7 pr. bolig 1,0 pr. 83 m ²	0,25-1,5 pr. bolig 0,25 pr. bolig
Erhverv			
Dagligvareforretning	1,0 pr. 25 m ²	1,0 pr. 59 m ²	1,0 pr. 25 m ²
Udvalgsvarerforretning	1,0 pr. 25 m ²	1,0 pr. 53 m ²	1,0 pr. 25 m ²
Større pladskrævende udvalgsvarerbutikker	1,0 pr. 50 m ²		1,0 pr. 50 m ²
Kontor og liberalt erhverv	1,0 pr. 50-100 m ²	1,0 pr. 71 m ²	1,0 pr. 35-50 m ²
Produktionsvirksomhed	-	-	1,0 pr. 50-100 m ²
Lagervirksomhed	-	-	1,0 pr. 60-200 m ²
Hoteller	-	1,0 pr. 43 m ²	1,0 pr. 1 værelse
Restaurant	-	1,0 pr. 9 m ²	1,0 pr. 5-10 siddepladser
Servicestation	-	-	10 pladser pr. station
Biograf	-	-	1,0 pr. 5-16 siddepladser
Andet			
Skoler	-	1,0 pr. 200 m ²	1,0 pr. 50-110 m ² eller 1,0 plads pr. 1,3-2 ansatte
Daginstitutioner	-	1,0 pr. 38 m ²	1,0 plads pr. 5-20 normerede pladser eller/plus 1,0 plads pr. 1,3-2 ansatte
Idrætshaller	-	1,0 plads pr. 5-10 pers.	

Tabel 1. Vejledende parkeringsnormer. Der er vist normer fra Brøndby Kommunes lokalplaner (i det omfang, der er krav til parkeringspladserne i lokalplanerne),Vejdirektoratets analyse af parkeringsbehov (2009) og normer fra sammenlignelige kommuner.

2.2 Forslag til Parkeringsnormer

På baggrund af erfaringerne fra andre kommuner, erfaringerne fra Brøndby Kommune og Vejdirektoratets forslag til parkeringsnorm, foreslår Teknisk Forvaltning nedenstående parkeringsnormer til de forskellige virksomhedskategorier, boliger og andre anvendelser.

Forslag til parkeringsnormer er forslag til minimumskrav til antal parkeringspladser, men der kan være mulighed for at anlægge flere parkeringspladser end det angivne. Da anlæg af parkeringspladser er dyrt for investor, vil der typisk ikke være et ønske om at etablere flere parkeringspladser.

Når Teknisk Forvaltning stiller krav til parkeringspladser i byggetilladelser eller lokalplaner, vil det være et krav, at alle parkeringspladserne er anlagt, inden ejeren får mulighed for at tage ejendommen i brug.

Anvendelse	Brøndby
Boliger	
Åben-lav (f.eks. parcelhuse)	2,0 pr. bolig
Tæt-lav (f.eks. rækkehus eller kædehus)	1,5 pr. bolig
Etagebebyggelse	1,0 – 1,5 pr. bolig
Ungdomsboliger, kollegier	0,5 pr. bolig
Ældreboliger	1 pr. bolig
Ældreboliger med tilknyttet personale (plejebolig)	0,25 pr. bolig
Erhverv	
Dagligvare	1,0 pr. 25 m ²
Udvalgsvarer	1,0 pr. 25 m ²
Kontor og liberalt erhverv	1,0 pr. 50 m ²
Produktionsvirksomhed	1,0 pr. 50 m ²
Lagervirksomhed	1,0 pr. 100 m ²
Hoteller	1,0 pr. værelse
Restaurant	1,0 pr. 5 siddepladser eller 1,0 pr. 10 m ²
Servicestation	10 pr. servicestation
Biograf	1,0 pr. 5 siddepladser
Andet	
Skoler	1,0 pr. 100 m ² eller 0,5 pr. ansat
Voksenundervisning	1,0 pr. 5 kursist
Daginstitutioner	1,0 pr. 50 m ² eller 1,0 pr. 10 normerede pladser
Idrætshaller	1,0 pr. 10 personer som anlægget er godkendt til af brandmyndigheder
Kolonihaver	1,5 pr. have

Tabel 2. Parkeringsnormer for Brøndby Kommune. Normerne er minimumskrav, dog må der ikke etableres mere end 1 parkeringsplads pr. 50 m² erhvervsareal i stationsnære områder, jf. Fingerplan 2017. Se også kort.

I nogle tilfælde vil der være konkrete grunde til at fravige normerne, f.eks. hvis ejendommen ligger tæt på s-togs station og letbanestationsforpladser, eller hvis der er mulighed for at parkeringspladserne kan anvendes til flere formål på forskellige tidspunkter, jf. kapitel 3 og 4.

Hvis der er særlige forhold der gør sig gældende på den konkrete ejendom, som gør at Teknisk Forvaltning vurderer, at der er grundlag for at fravige parkeringsnormen, f.eks. krav om delebilordning, vil forvaltningen gøre opmærksom på fravigelsen af parkeringsnormerne ved forelæggelse af f.eks. forslag til lokalplanen.

3 Færre parkeringspladser til grunde tæt på stationer.

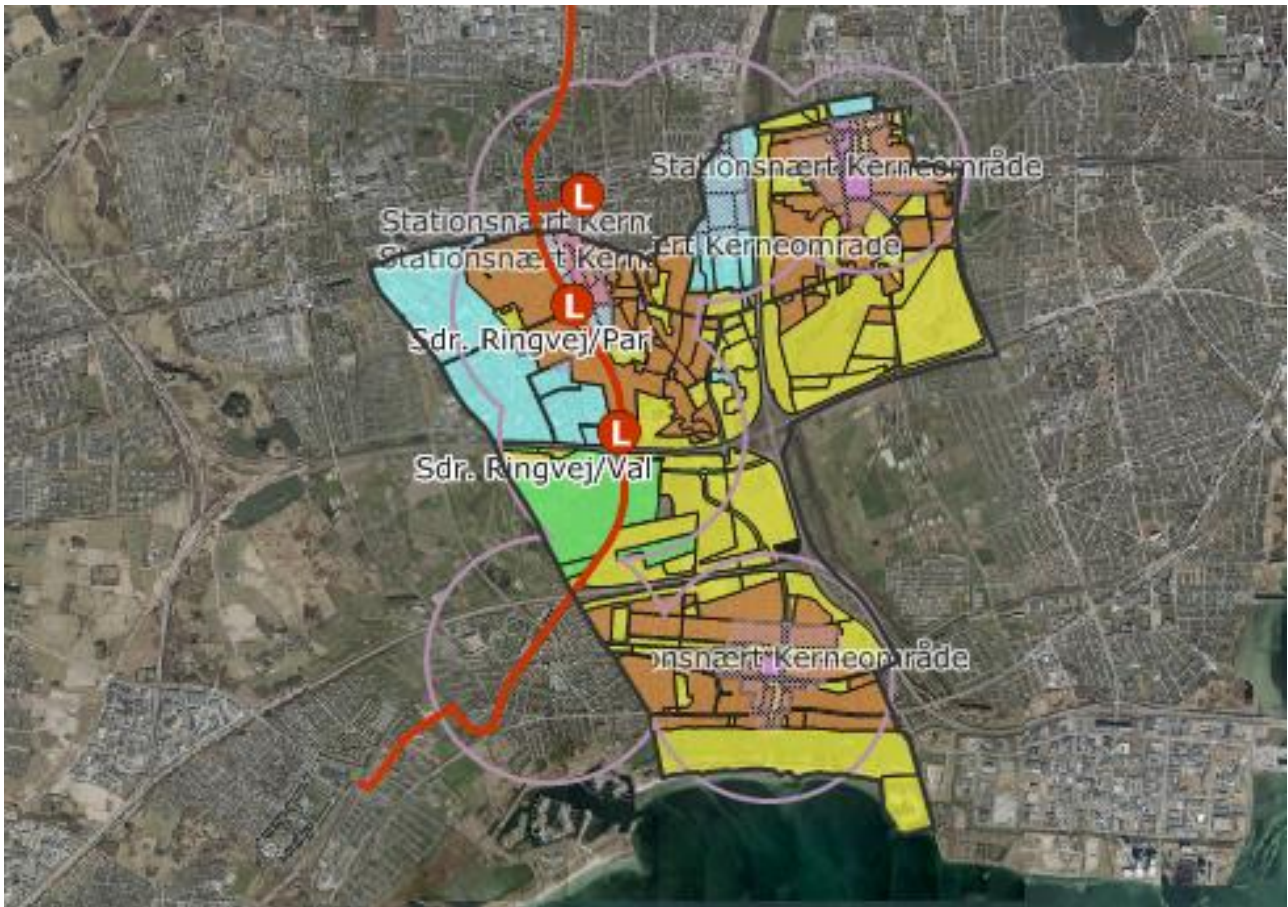
Teknisk Forvaltning vil kun stille krav om at lave det nødvendige antal parkeringspladser på grunde, da arealet ellers kan bruges til andre formål, f.eks. grønne arealer eller bygninger.

Hvis ejendommen ligger tæt på s-tog stationer eller letbane stationer, vil der være en god adgang for ansatte og borgere til offentlig transport. Den nære beliggenhed til stationen vil derfor erfaringsmæssigt reducere behovet for at bruge biler for at komme til og fra ejendommen, og dermed også reducere behovet for antal af parkeringspladser.

Undersøgelser viser, at en stor andel af ansatte vælger at bruge kollektiv transport, når arbejdspladsen ligger tæt på s-tog og letbane stationer i stedet for bil. Det er mere usikkert, hvad effekten har for boliger.

Teknisk Forvaltning foreslår, at forvaltningen som udgangspunkt stiller krav om 25% færre parkeringspladser på erhvervsjendomme, der ligger indenfor en afstand af 600 meter fra s-togs og letbane stationer (Det stationsnære kerneområde).

Teknisk Forvaltning foreslår, at forvaltningen som udgangspunkt ikke stiller krav om færre parkeringspladser til boliger, der ligger indenfor en afstand af 600 meter fra s-togs og letbane stationer.(Det stationsnære kerneområde) Undtaget er ungdomsboliger som sættes til 0,25 pr bolig.



Kommuneplan 2013-25. Stationsnære kerneområder markeret med brunt, udpegede områder i en afstand af op til 600 meter fra en station. Cirkler angiver det stationsnære område, områder indenfor en afstand af 1200 meter fra en station.

4 Handicap parkering

Ved anlæg af fælles, sammenhængende parkeringsanlæg bør følgende krav til antallet af handicapparkeringspladser anvendes:

Parkeringsanlæggets størrelse	Handicappladser til alm. biler(3,5 × 5,0 m)	Handicappladser til kassebiler (4,5 × 8,0 m)
1-9	1	
10-25	1	1
26-50	1	2
51-75	2	2
76-100	2	3
101-150	3	3
151-200	3	4
201-500	4	4
501-1000	4	5

Tabel 3. Parkeringsnorm for etablering af handicappladser. Gælder ikke for enkelthuse eller rækkehuse, hvor parkering sker på egen grund.

5 Undtagelser fra Parkeringsnormerne

Det vil ikke være muligt at tage højde for alle anvendelser af grunde i denne vejledning, da der kan være særlige forhold, der kan begrunde en højere eller lavere antal parkeringspladser end den generelle parkeringsnorm giver anledning til.

Det kan være tilfældet ved:

- Større områder, som anvendes af forskellige typer virksomheder og/eller boliger, og hvor den generelle parkeringsnorm ikke giver et retvisende billede af parkeringsbehovet
- Større projekter, oftest i forbindelse med en lokalplanproces, hvor P-normen ikke giver et retvisende billede af parkeringsbehovet
- Arealanvendelser med særlige forhold, hvor P-normen ikke giver et retvisende billede af parkeringsbehovet, fx produktionsvirksomheder med særlige pladskrav eller skifteholdsdrift.

Hvis Teknisk Forvaltning vurderer, at der er grundlag for at fravige den vejledende parkeringsnorm, vil forvaltningen eksplicit gøre opmærksom på dette ved fremlæggelsen af lokalplansforslag til politisk vedtagelse.

6 Cykelparkering

Teknisk Forvaltning stiller typisk krav til antal af cykelparkeringer. Erfaringer viser, at der er stor variation i efterspørgsel af cykelparkeringspladser. Teknisk Forvaltning vil foretage en konkret vurdering af grundens beliggenhed i forhold til f.eks. s-tog og letbane stationer og hvad grunden bruges til.

Teknisk Forvaltning vil tage udgangspunkt i flg. krav til cykelparkering:

Anvendelse Boliger

Brøndby

Åben-lav (villa) og Tæt-lav (rækkehus/Kædehus)	Parkering på egen grund
Etagebebyggelse	2,5 pr. bolig
Ungdomsboliger, kollegier	1,5 pr. bolig
Ældreboliger	0,5 pr. bolig

Erhverv

Dagligvareforretning	1,0 pr. 50 m ²
Udvalgsvarerforretning	1,0 pr. 50 m ²
Kontor og liberalt erhverv	1,0 pr. 40 m ²
Produktionsvirksomhed	1,0 pr. 100 m ²
Lagervirksomhed	1,0 pr. 100 m ²
Hoteller	0,1 pr. værelse
Restaurant	1,0 pr. 10 siddepladser
Servicestation	5 pr. servicestation
Biograf	1,0 pr. 4 siddepladser

Andet

Skoler	0,8 pr. elev
Voksenundervisning	1,0 pr. 5 kursister
Daginstitutioner	0,8 pr. ansat + areal til cykelanhængere
Idrætshaller	0,5 pr. person som anlægget er godkendt til af brandmyndigheder
Kolonihaver	Parkering på egen grund

Tabel 4. Normer for cykelparkering.

Cykelparkeringen bør som udgangspunkt etableres overdækket. Som minimum skal 40 % af parkeringsanlæg, hvor der forekommer langtidsparkering af cykler, være overdækket – fx ved boliger, skoler og arbejdspladser.