

## **Beslutning: Tilpasning af parkeringsnormer for Værløse Bymidte og Farum Bytorv**

Sagsnr. i ESDH: 22/6823

Beslutningskompetence: Plan og Byudvikling

### **Beslutningstema**

Plan og Byudvikling skal beslutte, om forvaltningen skal udarbejde forslag til tilpasning af parkeringsnormer i de stationsnære kerneområder Farum Bytorv og Værløse Bymidte i forbindelse med arbejdet med udviklingsplanen for bymidten.

### **Sagsfremstilling**

I forlængelse af udvalgets temadrøftelse om parkeringsnormer den 8. marts 2022 foreslår forvaltningen en tilpasning af parkeringsnormerne for Værløse Bymidte og Farum Bytorv. Begge områder er beliggende i stationsnære kerneområder (jf. bilag) og har potentiale for byfortætning jf. Furesø Kommunes 2030-mål og Kommuneplan 21. Økonomiudvalget gav den 23. juni 2021 forvaltningen mandat til i samarbejde med private grundejere i Værløse Bymidte at arbejde videre med oprettelsen af en parkeringsfond.

Forvaltningen foreslår, at en tilpasning af parkeringsnormen med nedsættelse af parkeringsnormen tager udgangspunkt i nedenstående principper for henholdsvis byfortætning, øget bæredygtig mobilitet og en bymæssig kvalitet.

#### Byfortætning

I Furesø Kommunes 2030-mål ønskes fortætning af eksisterende byområder med et varieret boligudbud. Fortætning med boliger i Værløse Bymidte og Farum Bytorv vil bidrage til et større kundegrundlag for fx butiksliv og samtidig skabe kritisk masse til at drive cafeer, restauranter og kulturtilbud og dermed mere byliv. Med byfortætning placeres nye boliger så tæt på de centrale faciliteter, at transporten hertil primært kan foregå til fods eller med cykel.

#### Bæredygtig mobilitet

Nye byområder skaber samtidig fremtidens transportvaner og mobilitetsmønstre for de mennesker, der skal bo og færdes der. Med 2030-målene ønskes en øget brug af bæredygtige transportformer (cykel, bus og tog), og der er fastsat et mål om 100 % CO<sub>2</sub>-reduktion i 2030. Transporten er en stor bidragsyder til Furesø Kommunes samlede CO<sub>2</sub>-udledning. De stationsnære kerneområder er kendetegnet ved høj tilgængelighed til kollektiv transport. Mange, der bor i oplandet til bymidterne, har kort cykelafstand til de centrale funktioner, som bymidterne tilbyder. Derfor er behovet for egen bil ofte mindre for beboere i de stationsnære kerneområder end for borgere i mindre centralt beliggende byområder. Den fysiske planlægning skal derfor understøtte, at det er nemt og bekvemt at tage cyklen og bruge offentlig transport som en naturlig del af transportvanerne.

#### Bykvalitet

Ved fortætning af eksisterende byområder er pladsen ofte sparsom, og derfor er det af afgørende betydning, hvordan byens udendørs arealer og mødesteder disponeres og anvendes. Ofte optager parkeringspladser meget af de udendørs arealer og presser arealet til grønne og rekreative byrum og mødesteder. Parkeringsarealerne henligger på nogle tidspunkter øde og kan i de mørke vinter måneder bidrage til utryghed, ligesom de tomme asfaltflader kan være en barriere for at skabe sammenhængende, grønne og tætte bymidter. Minimering af antallet og udformning af parkeringspladser skal derfor understøtte realisering af visionen om grønne, trygge, bæredygtige og levende bymidter.

### Parkeringsanalyse for Værløse Bymidte

I forbindelse udarbejdelse af udviklingsplan for Værløse Bymidte, har ”viatrafik” udarbejdet en parkeringsanalyse for Værløse Bymidte. Analysen viser, at den gennemsnitlige belægning af parkeringspladserne i spidsbelastningen er på 61 % jf. bilag 1. I udvikling af Farum Bytorv, har NREP iværksat en lignende analyse. Resultatet heraf foreligger dog endnu ikke.

### Parkering pr. m<sup>2</sup> bolig

Forvaltningen foreslår på baggrund af principperne, at kommunen overgår fra at regulere parkeringsnormen i lokalplaner som *p-plads pr. bolig*, til at normen fastsættes som *p-plads pr. x m<sup>2</sup> bolig*. Da der i lokalplaner ikke planlægges for antallet af boliger, men antallet af kvadratmeter til boligformål, vil denne type parkeringsregulering gøre sammenhængen mellem boligareal og parkeringskrav mere gennemskuelig.

En parkeringsnorm baseret på samlet boligareal vil fastlægge parkeringskravet til et byggeri, selvom man ikke kender det endelige antal af boliger. I den indledende fase af byplanlægningen giver dette et langt bedre redskab til at vurdere, hvordan et projekt kan tilpasses de arealer, der er til rådighed. Samtidig åbner det for, at antal/størrelser på boliger i et byggeri kan optimeres i forhold til efterspørgslen på markedet, når lokalplanen skal realiseres - hvilket ikke altid er det tidspunkt, hvor lokalplanen udarbejdes.

### Yderligere faktorer: Parkeringshus, dobbeltudnyttelse og reduktionsfaktor

Et særligt fokusområde vil være, hvordan der kan arbejdes med fleksible parkeringsløsninger. Et element kan være, at det ved etablering af parkeringshuse sikres, at konstruktionen kan håndtere en udvidelse i højden. Dermed vil man kunne starte ud med f.eks. to parkeringsdæk og med tiden – såfremt behovet viser sig - øge med yderligere dæk.

Derudover kan forvaltningen undersøge mulige principper for dobbeltudnyttelse af parkeringspladser og reduktionsfaktor. Formålet med dobbeltudnyttelse af parkeringspladser er, at en p-plads ikke skal stå tom i store tidsrum. Dette kan være relevant, hvor forskellige faciliteter og anvendelser ligger side om side. Her kan man ved brug af reduktionsfaktor inddrage i en behovsanalyse, at de forskellige faciliteter råder over de samme p-pladser – dobbeltanvendelsen og synergien ligger i, at p-pladserne vil blive anvendt af de forskellige grupper i forskellige tidsrum. Forvaltningen anbefaler, at der arbejdes videre med udgangspunkt i følgende principper for reduktionsfaktorer:

Op til 30 %, når boliger og erhverv ligger sammen, op til 20 %, når boliger og butikker ligger sammen, og op til 20 %, når butikker og erhverv ligger sammen. Derudover kan offentlige institutioner også indtænkes. Ved dobbeltudnyttelse skal behovet for langtid- og/eller tidsbegrænset parkering også vurderes.

### Cykelparkering – normer og/eller principper

I de fortættede byområder vil cyklen blive vigtig i den daglige mobilitet for de borgere, der bor og bevæger sig i området. Derfor foreslås, at forvaltningen udarbejder normer for parkeringspladser for cykler. Her kan der fx findes inspiration hos Dansk Cyklistforbund og planer for tilsvarende områder i andre kommuner. Eventuelt kan der derudover arbejdes med overordnede principper for placering af cykelparkeringspladser i byrum, ved dagligvarebutikker og ved offentlige funktioner. Formålet er at skabe attraktive forhold for cyklisterne og gøre det til et nemt førstevalg at tage cyklen.

### Økonomiske konsekvenser

Ingen økonomiske konsekvenser.

### Sammenhæng med 2030 mål og succeskriterier

Med sagen sættes retning for realisering af en række af kommunens 2030 mål og succeskriterier. Særligt succeskriterierne 1.2 om Bæredygtig transport og 6.1 By- og boligudvikling med vægt på natur, miljø og god arkitektur.

### Borgerinddragelse

Ved udarbejdelse af en udviklingsplan for Værløse Bymidte vil der blive gennemført borgerinddragelse. Derudover vil en ændring af kommunens parkeringsnormer, som de ser ud i dag, kræve, enten at det tages op i den kommende planstrategi eller med en høring i forbindelse med kommuneplantillæg.

### Lovgrundlag

Planloven.

### Det videre forløb

Plan og Byudvikling har beslutningskompetencen.

### Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Plan og Byudvikling godkender,

- at forvaltningen udarbejder forslag til konkrete parkeringsnormer for Værløse Bymidte og Farum Bytorv med henblik på en reduktion, baseret på
  - regulering pr. kvadratmeter bolig, frem for pr. boligenhed
  - at forvaltningens forslag skal afsøge mulighed for at bruge dobbeltudnyttelse af parkeringspladser, reduktionsfaktor og tidsbegrænset parkering
  - at forvaltningens forslag suppleres af principper og/eller normer for cykelparkering.

### Beslutning i Plan og Byudvikling den 14-06-2022

Godkendt med følgende præciseringer:

Udvalget

- tilslutter sig principperne for så vidt angår Værløse Bymidte
- lagde vægt på, at der med beslutningen ikke er truffet beslutning om eventuel justering af parkeringsnormerne
- noterer sig, at der er truffet beslutning om etablering af en parkeringsfond i tilknytning til Værløse Bymidte.

### Bilag:

1 - 2827101	Åben	Kortbilag_Værløse Bymidte.pdf	(51768/22)	(H)
2 - 2827100	Åben	Kortbilag_Farum_Bytorv.pdf	(51767/22)	(H)
3 - 2844159	Åben	Parkeringsanalyse Værløse bymidte_24.05.22.pdf	(56997/22)	(H)