

Spænder vi ben for de bæredygtige visioner?

Et hurtigt tjek viser, at mange af landets kommuner opererer med de samme krav til parkering ved nybyggeri på trods af, at bilrådighed, demografi og politiske visioner varierer. Konsekvenserne ved at operere med de samme krav til parkering kan blandt andet betyde, at der reserveres unødvendige arealer til parkering og at vi dermed forringer byens kvalitet og potentiale for byliv.

Af Sara Sonne, trafik- og mobilitetsplanlægger i Via Trafik Rådgivning A/S og Troels Vorre Olsen, teamleder i Via Trafik Rådgivning A/S

I disse år oplever mange kommuner et paradigmeskift i form af en mere målrettet mobilitetsplanlægning, der er centreret om at skabe en mere bæredygtig transport. Det skyldes blandt andet et større fokus på klimaet og ønsker om at sikre plads til en bred vifte af funktioner. De høje ambitioner skal bidrage til at sikre bæredygtige byer med god mobilitet og plads til bedre byliv for byens borgere. Som en skarp kontrast til kommunernes ambitiøse mobilitetsplanlægning

står arbejdet med kommunernes parkeringsnormer. Normer, som ofte bærer præg af at være en videreførelse af tidligere parkeringskrav, og hvor der ikke tages højde for den demografiske, politiske og socioøkonomiske udvikling.

Normer bør tilpasses de faktuelle forhold

Erfaringer fra Vejdirektoratet og en lang række parkeringsundersøgelser viser, at der er stor spredning på par-

keringsbehovet. Behovet kan således adskille sig betydeligt fra område til område og fra kommune til kommune.

Et hurtigt tjek af kommunernes parkeringsnormer viser imidlertid, at en stor del af de krav der stilles til parkering ved nybyggeri og ændret arealanvendelse, er ens i de forskellige kommuner. Noget tyder altså på, at flere kommuner kigger hos nabokommunen når parkeringsnormerne skal opdateres.

Bør parkering i højere grad tilpasses de faktiske behov, så vi understøtter vores bæredygtige visioner og får plads til bedre byrum?



Tre råd til bedre parkeringskrav i byudviklingen

Jævnlige registreringer kan medføre et større kendskab til det faktiske parkeringsbehov. Med tre gode råd i baghovedet kan der sikres mere målrettede parkeringskrav i byudviklingen.

1 Foretag jævnlige parkeringsregistreringer ved forskellige bolig- og erhvervstyper, så I kender det reelle behov.

2 Brug tid på at drøfte jeres parkeringsnormer når de skal opdateres, så er I sikre på, at de afspejler de reelle behov i hele organisationen. Understøt den politiske vision og samfundsudviklingen eller modarbejd den?

3 Tag stilling til om de samme normer bør gælde overalt i kommunen, eller om der skal differentieres imellem stationsnære områder, landsbyer og øvrige områder.

Parkeringsnormer i byplanlægningen

Parkeringsnormer i byplanlægningen kan jf. forfatterne principielt inddrages i tre kategorier: lempelige, neutrale og restriktive. Hvilke normer der er relevante at anvende afhænger af de politiske visioner og lokale forhold.



Lempelige normer

Afspejler et niveau, hvor der etableres en overkapacitet for at sikre, at der altid er nok parkeringspladser. Disse normer kan med fordel benyttes på steder, hvor der ikke er behov for at begrænse arealudlæg til parkering eller hvor det fremtidige transportbehov ikke forventes at kunne dækkes med kollektiv trafik, cykling og gang.



Neutrale normer

Afspejler det faktiske behov for parkering 1:1. Normerne bidrager således ikke nødvendigvis til ændrede transportvaner eller bedre udnyttelse af eksisterende parkeringspladser. I stedet sikres det nødvendige areal ift. den aktuelle parkeringssituation.



Restriktive normer

Afspejler et niveau, hvor der etableres færre pladser end det umiddelbare behov. Normerne kan med fordel benyttes, hvor der er begrænset plads til ny parkering, og hvor man vil tilskynde trafikanter til at benytte andre transportmidler. Normerne kan også anvendes, hvor der i forvejen er en overkapacitet, som man gerne vil og kan udnytte.

Det medfører en risiko for, at det reelle parkeringsbehov fejlvurderes. Hvis behovet vurderes for højt og normen sættes herefter kan det ende ud med halvtomme parkeringspladser, som modvirker visionerne om trygge og inspirerende byrum, eller tilskynder til større brug af bil.

Vurderes parkeringsbehovet omvendt for lavt, kan det skabe u hensigtsmæssige parkeringer og frustration hos dem, som skal benytte pladserne.

Parkeringsnormer, som ikke følger med den reelle udvikling, udgør derfor en væsentlig risiko for fejlvurderinger i nybyggeri og ændret arealanvendelse.

Almennyttige boliger har reducerede parkeringsbehov

Vi har i 2018 udført flere registreringer i Roskilde, Glostrup og Høje-Taastrup, der viser, at antallet af biler pr. bolig er væsentligt lavere for almennyttige boliger end for øvrige boliger. Det gælder uanset om boligerne er placeret i stationsnære områder eller mere perifert. I vores undersøgelse er der registreret op til 0,4 biler pr. bolig ved almennyttige etageboliger, mens der er registreret op til 1,1 ved øvrige etageboliger.

Det indikerer et væsentligt lavere parkeringsbehov ved almennyttige boliger end ved øvrige etageboliger. Alligevel stilles der ofte de samme parkeringskrav til nybyggeri. Kravet er ofte min. 1 plads pr. bolig, hvilket medfører en risiko for, at der ved nye almennyttige boligbyggerier etableres for mange parkeringspladser.

Parkering er ofte en omkostningstung post, der risikerer at stjæle en stor del af byggeriets budget. Måske man i stedet skulle arbejde ud fra at stille krav i forhold til det faktiske behov?

Er minimumsnormer forenelige med bæredygtige visioner?

Et tjek af kommunerne parkeringsnormer viser, at en stor del af kommunerne har fastsat en minimumsnorm på 1 plads pr. pr. 50 m² for kontorbyggeri udenfor de stationsnære områder. Imidlertid viser flere af vores parkeringsundersøgelser, at kontorvirksomheder ofte anlægger flere parkeringspladser end minimumsnormen. Ved en kontorvirksomhed i Roskilde er der konstateret et udlæg på 1 plads pr 20 m².

Hvis det antages, at der er ca. 20 m² til hver medarbejder i en kontorbygning, og parkeringsnormen er fastsat til 1 plads pr. 50 m², svarer det til, at kun 40 procent af medarbejderne kan benytte bilen til arbejde. Under samme antagelse svarer et udlæg på 1 plads pr. 20 m² til, at op til 100 % af medarbejderne kan tage bilen på arbejde.

En fast norm på 1 plads pr. 50 m² for kontorvirksomheder vil på baggrund af vores undersøgelser mange steder være for lidt i forhold til det reelle parkeringsbehov. Omvendt vil en minimumsnorm, hvor man giver virksomhederne frihed til at etablere så mange pladser, som de har lyst til, kunne modarbejde visionerne om at øge brugen af kollektiv trafik og cykling.

Med det i tankerne kan man spørge sig selv, om vi skal turde at bevæge os væk fra at bruge minimumsnormer og i stedet sætte faste krav til parkering på baggrund af de politiske visioner, lokalområdet og de fremtidige behov?

Normarbejdet bør prioriteres

I disse tider, hvor mobilitetsplaner og ambitiøse byudviklingsprojekter er på dagsordenen, kan det være en fordel at lade parkeringsnormer fylde en væsentlig større del af den strategiske planlægning, end det er tilfældet nu. Befolkningsvækst betyder flere biler i byerne de kommende år. Det bliver derfor også mere afgørende at sætte de rigtige parkeringsnormer for fremtidens byggerier.

Enhver kommune bør spørge sig selv om man i højere grad bør arbejde mere dynamisk med de krav der stilles til parkering. Det vil for nogle kommuner kræve et styrket samarbejde mellem byplanlæggere og vejforvaltninger i både kommune- og lokalplanlægningen, men kan måske også medføre, at der specifikke steder kan lempes for kravene til parkering ved opførelse af fx almennyttige boliger, så der i højere grad kan disponeres midler og arealer til bedre byrum. Andre steder i kommunen bør der måske stilles højere krav fordi lokalområdet i forvejen er belastet af et stort parkeringspres. Under alle omstændigheder er der behov for, at parkeringsnormer prioriteres som en væsentlig del af by- og mobilitetsudviklingen, hvis den skal være succesfuld og sikre plads til bedre byliv såvel som parkerede biler.