



20-04-2022

### Notatark

## Bebyggelsesprocent og parkering i konstruktion

Som opfølgning på et ønske om at genbesøge helhedsplanen for det lille erhvervsområde samt en løbende drøftelse af parkeringsforhold i omdannelsesområdet – "Det Lille Erhvervsområde", blev det på Økonomi – og Planudvalgsmødet i marts måned 2022 besluttet, at der forud for en justeret helhedsplan, skulle udarbejdes et notat om parkering under terræn og sammenhængen med bebyggelsesprocenterne. Notatet skal danne baggrund for en drøftelse og beslutning om, hvilke krav der skal sættes til parkeringsforhold og bebyggelsesprocenter i en revideret helhedsplan på ØPU i april måned.

Omdannelsesområdet ligger tæt på stationen ml. 500-1000 meter og der er i eksisterende helhedsplan fastsat krav om en bebyggelsesprocent på 100 samt krav om 1 parkeringsplads pr. bolig. Målet med kravene er at begrænse CO2 udledningen ved at flere vil bruge den kollektive transport og reducere incitamentet til at borgerne har mere end 1 bil.

Parkering i den omdannede del af området foregår i dag udelukkende på terræn og optager en stor del af udearealerne omkring bebyggelserne. Bekymring for om der på sigt er parkering nok til de fremtidige borgere i området ligger til grund for en drøftelse af mulighederne for parkering i konstruktion, da mere parkering på terræn vil få konsekvenser for mængden af grønne opholdsarealer. Med "i konstruktion" menes, at parkeringspladserne skal være etableret i kælder, p-hus, under gårdrum og lignende konstruktioner.

### **Økonomien**

Parkering i konstruktion er en stor udgift i et byggeregnskab og konstruktionen skal finansieres af de samme penge, som skal bære udgifterne til anlæg af de grønne arealer, eventuelle fælleshuse og kvalitet i byggeriet. Det er en udgift, der kan betyde, at der kan betales mindre for grunden, hvilket kan få udviklingen til at gå i stå og/eller at kvaliteten af byrummet og brugen af bæredygtige materialer mv. sænkes. Parkering i konstruktion har hidtil været tænkt ind i byggeri i København og/eller i byggeri med en høj bebyggelsesprocent, der betyder, at der kan sælges/udlejes flere kvadratmeter, der således kan finansiere en parkering i konstruktion.

Det koster det samme at opføre 2 identiske byggerier i 2 forskellige kommuner, men forskellen på indtjeningen ligger bl.a. i hvor meget, der er betalt for grunden og hvor meget de nyopførte boliger kan sælges eller udlejes for. Skalen af byggeriet har også betydning, dvs. at jo flere kvadratmeter, der skal bebygges, jo lavere omkostning pr. m<sup>2</sup>. Derfor vil det som en tommelfingerregel gælde at jo større område, der skal bebygges, grundprisen og den efterfølgende leje/salgsværdi en bolig har, jo bedre muligheder er der for at få realiseret et krav om parkering i konstruktion.

Indenfor de senere år er der dog opført eller planlagt for parkeringshuse og nedgravede løsninger enkelte steder i omegnskommunerne. Bl.a. i Brøndby, Greve og Hvidovre kommuner er der indenfor de seneste par år udarbejdet lokalplaner, der har fastsat krav til parkering i konstruktion.

Realdania By udgav i 2014 en inspirations- og eksempelsamling om parkering og bykvalitet. På baggrund af 2013-priser kan priserne for anlæg samt drift- og vedligeholdelse sammenlignes.

Af tabellen fremgår det, at parkering på terræn på daværende tidspunkt kostede 20.000 – 30.000 kr. pr. parkeringsplads hvorimod parkering under terræn kostede fra 175.000 – 350.000 kr. pr. parkeringsplads afhængig af om det er under en bygning eller et byrum. For hver parkeringsplads under terræn kostede det i 2013 således ca. 250.000 kr. ekstra. For et byggeri med 100 boliger betød dette en merudgift på mellem 15,5 mio<sup>1</sup> og 32 mio kr<sup>2</sup> alt afhængig af den konkrete løsning. Det desværre ikke lykkedes at finde nyere tal om emnet og tabellen er således alene medtaget for at illustrere forholdet mellem omkostningerne til hhv. parkering i terræn og i konstruktion.

| Parkeringsstype                     | Anlægsoverslag      | Drift og vedligeholdelse | Grundareal            | Etageareal inkl. manøvreareal |
|-------------------------------------|---------------------|--------------------------|-----------------------|-------------------------------|
|                                     | Kr./plads           | Kr./plads/år             | m <sup>2</sup> /plads | m <sup>2</sup> /plads         |
| <b>Parkering på terræn</b>          |                     |                          |                       |                               |
| Parkering i gader                   | 20.000 til 30.000   | 1.000 til 1.200          | 15 til 20             | 15 til 20                     |
| Parkeringsarealer                   | 20.000 til 30.000   | 1.000 til 1.200          | 20 til 30             | 20 til 30                     |
| <b>Parkeringshus</b>                |                     |                          |                       |                               |
| Traditionelt p-hus (lukket)         | 150.000 til 175.000 | 1.200 til 1.500          | 13 til 15             | 25 til 35                     |
| Traditionelt p-hus (åbent)          | 75.000 til 100.000  | 1.200 til 1.500          | 13 til 15             | 25 til 35                     |
| Multifunktionelt p-hus              | 175.000 til 200.000 | 1.200 til 1.500          | 13 til 20             | 35 til 40                     |
| Under byrum og bebyggelse           | 150.000 til 200.000 | 1.200 til 1.500          | 0                     | 30 til 35                     |
| Under landskab                      | 150.000 til 200.000 | 1.500 til 2.000          | 0                     | 30 til 35                     |
| Automatisk p-hus                    | 200.000 til 300.000 | 3.000 til 6.000          | 4 til 6               | 10 til 15                     |
| Midlertidigt p-hus                  | 50.000 til 75.000   | 1.000 til 1.200          | 10 til 15             | 20 til 25                     |
| <b>Parkeringsanlæg under terræn</b> |                     |                          |                       |                               |
| Under bygning                       | 250.000 til 350.000 | 2.500 til 3.000          | 0                     | 30 til 35                     |
| Under byrum                         | 400.000 til 700.000 | 3.000 til 4.000          | 0                     | 30 til 35                     |
| Under gårdrum                       | 175.000 til 300.000 | 2.500 til 3.000          | 0                     | 25 til 30                     |
| Automatisk p-kælder                 | 500.000 til 700.000 | 3.000 til 6.000          | 0                     | 10 til 15                     |

### Hvad gør nabokommunerne?

#### Brøndby Kommune – Kirkebjerg

Brøndby Kommune vedtog i 2009 og reviderede i 2018 Helhedsplanen for Kirkebjerg erhvervsområde.

Området er ca. 6 gange større end det lille erhvervsområde. Der er vedtaget en politisk beslutning om en gennemsnitstæthed på 95% for hele Kirkebjerg. Der differentieres i området, således at bebyggelsesprocenten er højest tættest på stationen (130 %) og lavest i et enkelt delområde ud til et eksisterende boligområde (45 %). De højeste bygninger kan være op til 7 etager.

I lokalplan 251 for et område med til etageboliger er der bl.a. fastsat en parkeringsnorm om 1 p-plads pr. bolig og en bebyggelsesprocent på 100 %. Ved denne B% skal 60% af parkeringen etableres i konstruktion. Det samlede etageareal til boliger er ca. 17.000 m<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> 100 p-pladser af:

20.000 kr = 2 mio.

175.000 kr = 17.5 mio

\* 2013 priser excl. moms

<sup>2</sup> 100 p-pladser af:

20.000 kr = 2 mio.

350.000 kr = 32 mio

\* 2013 priser excl. moms

### *Hvidovre Kommune – Kløverprisvej*

Lokalplan 147 udlægger området til etageboliger og butikker. Krav om mindst 1 p-plads pr. 200 kvm og højst 2 p-pladser pr. 100 kvm etageboliger. Bebyggelsesprocenten er 170. Der er fastsat krav om at 100 % af parkering til boliger skal ske i konstruktion. Der må opføres byggeri i mellem 3-15 etager. Udviklingsområdet er ca. 10.500 m<sup>2</sup>.

### *Greve Kommune - Strandby Høje (etageboliger)*

Lokalplan 11.55 udlægger området til etageboliger og ny busterminal ved Hundige station. Bebyggelsesprocenten er 150. Der er fastsat krav om 1 parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> boligareal/detail- og servicefunktion. Parkering skal ske i konstruktion under køre- og brandveje, parkeringsareal og delvis under boligbebyggelsen i nødvendigt omfang for at opfylde parkeringsnormen. Der må opføres byggeri i en maksimal højde på 25 meter - maksimalt 6 fulde bolig etager ud over en delvist fritlagt under- /kælderetage til parkering, depot og lignende. Udviklingsområdet er ca. 19.000 m<sup>2</sup>.

### **Grundpriser, udlejningspriser, størrelse på udviklingsområder samt krav.**

I Kirkebjerg – lokalplan 251 for Kirkebjerg Parkvej 14-20 var grundprisen ca. 4.300 kr/m<sup>2</sup>. Lejlighederne kan udlejes for ca. 1.650 kr/pr. m<sup>2</sup>/år. Grunden må bebygges med 100 %. Etagearealet til boliger er ca. 17.000 m<sup>2</sup>. Ejendommen er købt med et krav om parkering i konstruktion.

I det lille erhvervsområde – lokalplan 1.99 for Industrivangen 20-30 var den gennemsnitlige grundpris ca. 4.300 kr/m<sup>2</sup>. Udlejningsprisen er pt. vurderet til at ligge på ca. 1.480 kr/m<sup>2</sup>/år, men kan stige som følge af markedsprisen, når det står klar. Grunden må bebygges med 100 %. Etagearealet til boliger er ca. 9.800 m<sup>2</sup>. Ejendommen er købt uden krav om parkering i konstruktion.

### **Konklusion**

I alle tre kommuner er parkeringskravet svarende til ca. 1 parkeringsplads pr. bolig. Både i Greve og Hvidovre kommune er der fastsat relativt høje bebyggelsesprocenter på henholdsvis 150 og 170 procent i områder, hvor der også er krav til at parkering skal etableres i konstruktion. I Brøndby Kommune i Kirkebjerg er bebyggelsesprocenten for den specifikke lokalplan i dette notat fastsat til 100, hvilket svarer til den bebyggelsesprocent, der er fastsat i omdannelsesområdet – det lille erhvervsområde, med et krav om at 60% af parkeringen skal etableres i konstruktion.

Når man sammenligner grundpriser og udlejningspriser i Brøndby og i Ishøj, hvor der må bebygges i samme grad (B %), så er grundprisen nogenlunde ens, mens udlejningsniveauet (aktuelt markedsniveau) lidt lavere i Ishøj. Derudover er udviklingsområderne i Ishøj en del mindre end i Brøndby. Ovenstående er 3 vigtige faktorer i forhold til om en bygherre vælger at bygge og den ønskede omdannelse dermed realiseres. Ved krav om parkering i konstruktion med samme bebyggelsesprocent, er det således kun grundprisen, kvalitet i materialer, der kan skrues på.

Det er ikke en entydig konklusion om, at det ikke kan lade sig gøre i Ishøj Kommune, men der er mange parametre, der kan have indflydelse på hvorfor det kan lade sig gøre et sted fremfor et andet. Henset omkostningerne for parkering i konstruktion kan det dog vise sig svært at nedsætte bebyggelsesprocenten - og dermed byggeretten - og samtidig fastsætte krav om parkering i konstruktion.

Fra Solkysten blev opført til den næste bygherre igangsatte sit projekt på Industrivangen 2-8 gik næsten 5 år. Ifølge bygherrerne var grundpriserne i området for høje og de kunne med de fastsatte krav i helhedsplanen ikke realisere projekterne. Det seneste år har en fornyet interesse meldt sig og pris- og huslejestigninger for både leje og ejerboliger betyder, at den ønskede omdannelse af området er kommet i gang igen. Det uvist om priserne er på et niveau, hvor der også kan stilles krav om parkering i konstruktion – fx som i Brøndby med en løsning, der sætter krav til at 60 % placeres i konstruktion.

Louise Ochmann