

# PLACERING AF ET P-HUS I KØBENHAVN



AUGUST 2014  
**UDKAST**

# INDHOLD

---

|   |           |
|---|-----------|
| <b>INDLEDNING.....</b>                            | <b>3</b>  |
| <b>SAMMENFATNING.....</b>                         | <b>4</b>  |
| 1 Viborggade ved Strandboulevarden .....          | 8         |
| 2 Sejroegade .....                                | 10        |
| 3 Omogade .....                                   | 12        |
| 4 Baggesensgade .....                             | 14        |
| 5 Classensgade.....                               | 16        |
| 6 Strandboulevarden.....                          | 18        |
| 7 Carl Nielsens Allé.....                         | 20        |
| 8 Vigerslev Allé .....                            | 22        |
| 9 Allersgade/Thorsgade .....                      | 24        |
| <b>UDDYBENDE BESKRIVELSER AF LOKALITETER.....</b> | <b>26</b> |
| 1 Viborggade ved Strandboulevarden .....          | 28        |
| 2 Sejroegade .....                                | 31        |
| 3 Omogade .....                                   | 32        |
| 4 Baggesensgade .....                             | 34        |
| 5 Classensgade.....                               | 37        |
| 6 Strandboulevarden.....                          | 38        |
| 7 Carl Nielsens Allé.....                         | 40        |
| 8 Vigerslev Allé .....                            | 42        |
| 9 Allersgade/Thorsgade .....                      | 43        |

## INDLEDNING

Forligskredsen bag parkeringsforliget indgik i overførselssagen 2011-12 følgende aftale:

*"Også andre steder i byen er efterspørgslen efter parkeringspladser større end udbuddet. Der afsættes derfor derudover 45 mio. kr. til køb eller bygning af parkeringspladser i konstruktion som et tillæg til den eksisterende p-aftale. Denne del af aftalen implementeres af forligskredsen bag parkeringsforliget fra 2011. SF og Liberal Alliance står uden for parkeringsforliget, og er derfor ikke en del af aftalen om de 45 mio. kr. til nye parkeringspladser i konstruktion. SF og Liberal Alliance er derfor ikke forpligtiget af parkeringsforliget fra 2011."*

På baggrund heraf har Teknik- og Miljøforvaltningen gennemført en screening af mulige grunde med henblik på, at kunne anbefale, hvor der bedst kan anvendes 45 mio. kr. til et parkeringshus. Forvaltningen valgte ikke at undersøge yderligere, om der kunne være eksisterende private parkeringshuse, som vil kunne købes, da tidligere erfaringer og undersøgelser viser, at det ikke er relevant i områder med høj belægningsprocent.

Notatet er opbygget så der indledningsvist, er en sammenfatning af konklusioner med derpå følgende anbefaling af valg af lokalitet, der kan arbejdes videre med i forhold til at placere til et parkeringshus. Efterfølgende gives et kort overblik over resultaterne af analyserne af de mest relevante lokaliteter. Bagerst i notatet følger til sidst en mere udførlig beskrivelse af de analyser, der ligger til grund for de forskellige konklusioner.

**"I PRAKSIS HANDLER DET OM AT FINDE LØSNINGER, DER RAMMER BALANCEN MELLEM VISIONER FOR BYEN OG HENSYNET TIL TRAFIKKEN OG DE OMGIVENDE BYRUM SAMT PROJEKTETS SAMLEDE ØKONOMI."**

(RealDania 2014; Parkering og Bykvalitet)



# SAMMENFATNING

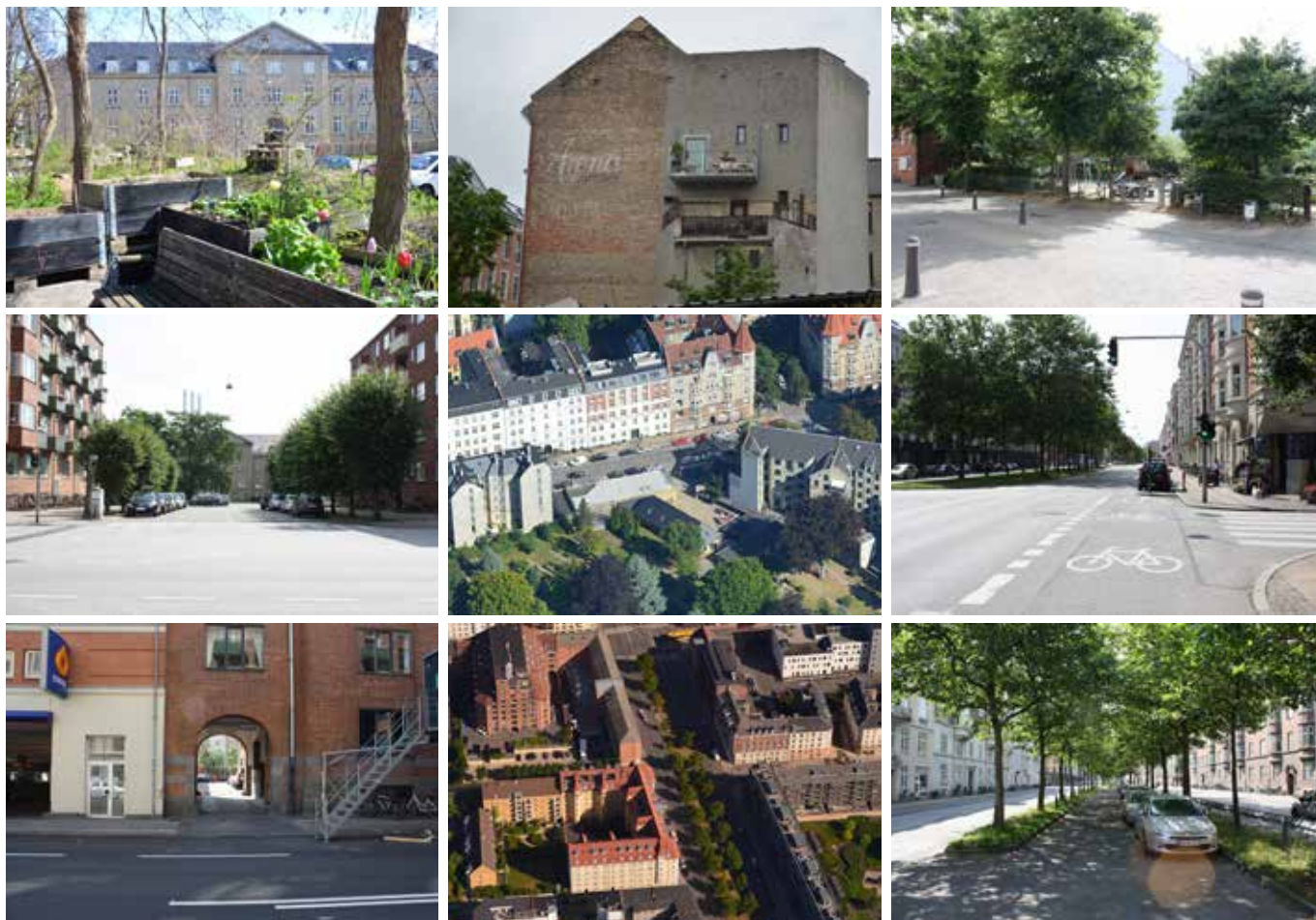
## FORUDSÆTNINGER

Det helt centrale i forhold til hvor der kan bygges et parkeringshus er, at der findes en mulig grund i et område, hvor der er en høj belægningsprocent (over 90%). Dernæst en vurdering af, hvor mange parkeringspladser det er muligt at etablere og et overslag over, hvad det vil koste. Endelig kan især trafikale og byrumsmæssige udfordringer også udgøre en barriere i forhold til at placere et parkeringshus.

Fra oktober 2013 til februar 2014 har Cowi gennemført en gennemgribende screening som med sparring fra Københavns Kommune er blevet til en bruttoliste med 53 lokaliteter. Herefter er samtlige lokaliteter blevet screenet ud fra en række kriterier, herunder; arealets egnethed, muligt antal nye pladser, behov, byrum, trafikal afvikling, økonomi mv. Derigennem er de 53 lokaliteter blevet indsnævret til ni mulige placeringer, som beskrives mere detaljeret i dette dokument.

Konklusionen på screeningen er, at der ved alle de mulige lokaliteter er forskellige udfordringer og muligheder, og at der ikke er én lokalitet, der skiller sig særligt positivt ud. Overordnet set er udfordringerne:

- Der hvor der er høj belægningsprocent over 90, er gaderummene ofte trange, og der er stor tæthed i bebyggelsen. Dvs. det er sværere at finde mulige grunde/bygninger, og hvis der er en grund, er det vanskeligt at indpasse et parkeringshus på stedet, både trafikalt og byrumsmæssigt.
- Der hvor der er god plads til, at placere et parkeringshus, er der ofte ikke så mange beboere og dermed ikke et stort parkeringsbehov.
- Det er derfor vanskeligt at anvende standard parkeringsløsninger. Løsningerne skal udvikles konkret til de steder og byrum, de skal indgå i, hvilket vil fordyre løsningen.
- I de tæt beboede områder er der ikke mange offentlige grunde, som vil kunne anvendes til et parkeringshus, dvs. at en grund/en bygning skal erhverves via køb.
- Flere relevante grunde ligger uden for den eksisterende betalingszone. Dvs. at det vil kræve en samtidig udvidelse af betalingszonen, hvis det skal give mening at etablere et offentligt p-anlæg der.



Eksempler på byrum fra screeningen af de 9 lokaliteter

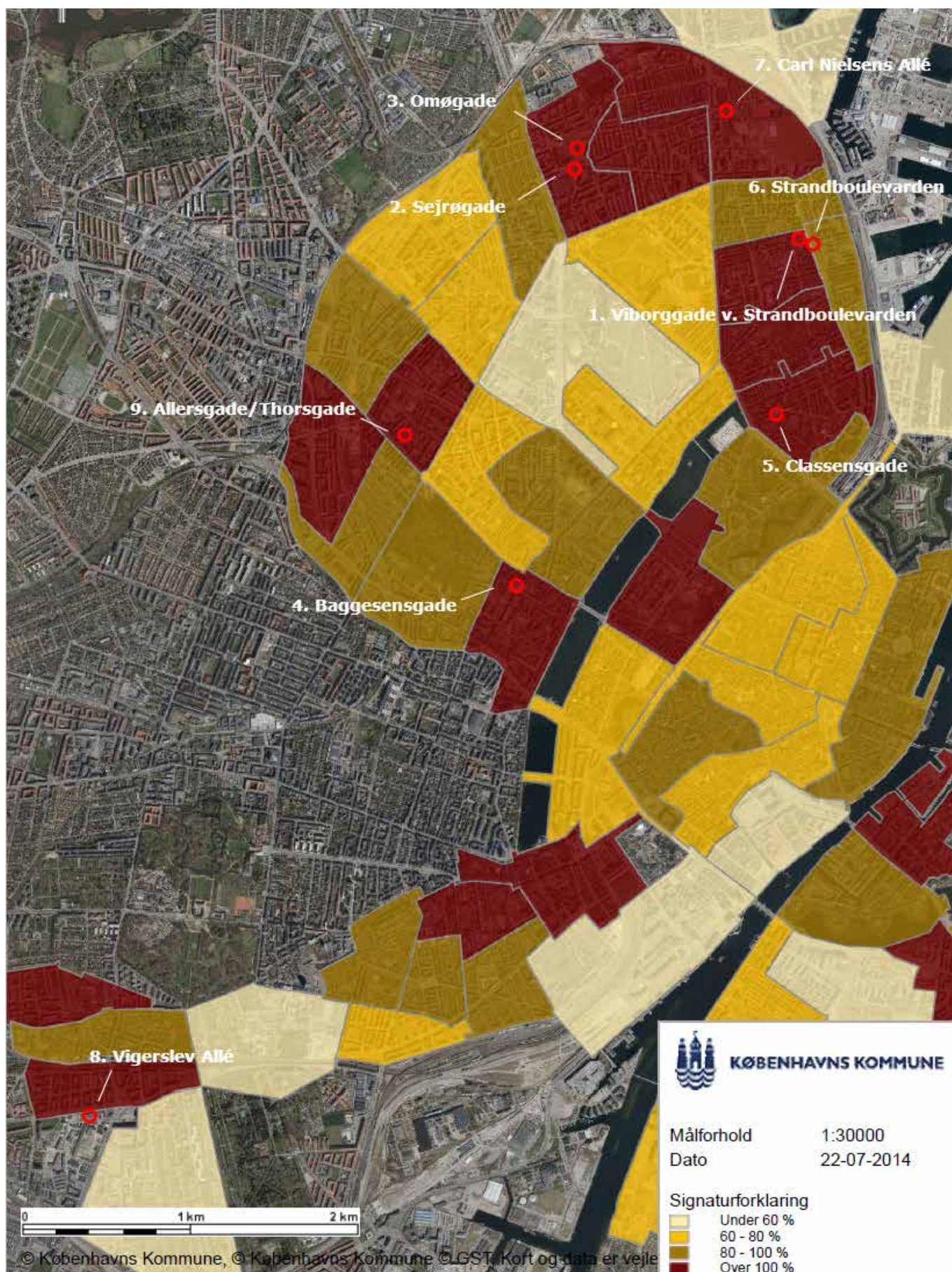
## HER KOMMER EN ANBEFALING

| Placering/kategori               | Placering i forhold til behov | Antal nye p-pladser | Byrum | Trafikal afvikling | Økonomi |
|----------------------------------|-------------------------------|---------------------|-------|--------------------|---------|
| Viborggade ved Strandboulevarden | ●                             | ●                   | ●     | ●                  | ●       |
| Sejrøgade                        | ●                             | ●                   | ●     | ●                  | ●       |
| Omøgade                          | ●                             | ●                   | ●     | ●                  | ●       |
| Baggesensgade                    | ●                             | ●                   | ●     | ●                  | ●       |
| Classensgade                     | ●                             | ●                   | ●     | ●                  | ●       |
| Strandboulevarden                | ●                             | ●                   | ●     | ●                  | ●       |
| Carl Nielsens Allé               | ●                             | ●                   | ●     | ●                  | ●       |
| Vigerslev Allé                   | ●                             | ●                   | ●     | ●                  | ●       |
| Allersgade/<br>Thorsgade         | ●                             | ●                   | ●     | ●                  | ●       |

God ●  
 Middel ●  
 Dårlig ●







Oversigtskort over lokaliteter i kort med parkeringsbelægning kl. 22



# 1 VIBORGGADE V. STRANDBOULEVARDEN



Placering på kort



Lokalitet

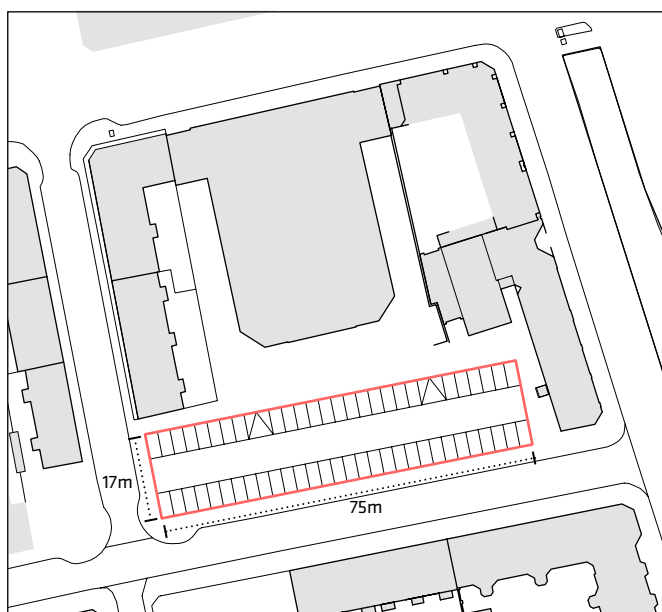
## BESKRIVELSE

På dette sted på Viborggade på Østerbro er der i dag privat parkering på privat grund. Stedet er udvalgt, fordi det ligger godt i forhold til kapacitetsunderskud i byen. Målt ud fra lokaliteten er der en belægningsprocent på 106%, og i størstedelen af det omkringliggende område er belægningsprocenten også over 100%. Analyserne peger på, at der vil kunne anlægges 112 nye offentlige parkeringspladser.

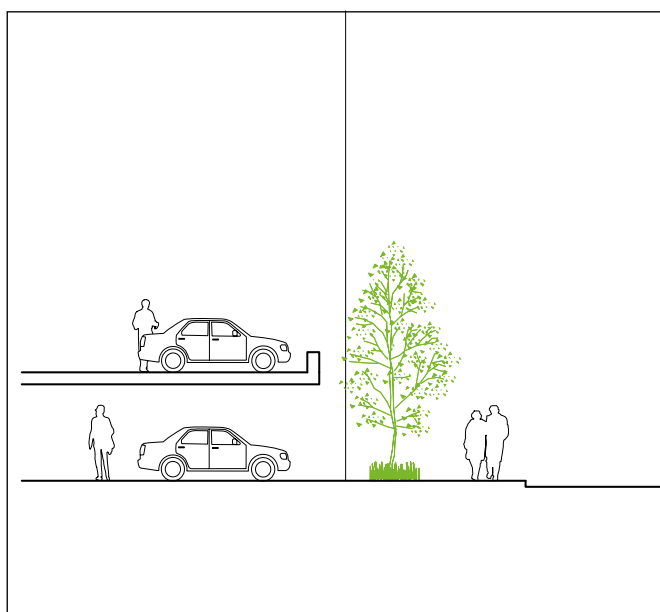
Grunden er relativt smal, og det vurderes ikke muligt at etablere et traditionelt parkeringshus men derimod parkeringsdæk i åben konstruktion (se skitsen).

## UDFORDRINGER

- En privat grund som skal erhverves
- En smal grund som kun giver lidt spillerum ift. udformning
- Adgangsforhold igennem smalle porte og eksisterende gårdrum
- Eksisterende træække skal fjernes



Skitse af placering af parkeringsanlægget



Tværsnit der viser princippet bag konstruktionen (KK skitse)



## ANLÆGSOVERSLAG

Som det ses af tabellen, så vurderes anlægget at have en fornuftig anlægsøkonomi sammenlignet med de andre vurderede lokaliteter, fordi der er tale om en åben konstruktion med et parkeringsdæk. Til gengæld stiger m<sup>2</sup>-prisen, fordi privat grund skal erhverves. Det skal understreges, at grundkøbet er en anslået pris på baggrund af ejendomsvurderingen og sammenlignelige ejendomshandler.

## KONKLUSION

Forvaltningen vurderer på baggrund af screeningen, at det vil være muligt at indpasse et parkeringshus på denne lokalitet. Det vil kunne give nyt liv i området, hvis der arbejdes med en løsning, hvor parkeringshuset begrønnes, og der evt. skabes grøn have på tagdæk. Muligheden for grøn have på tagdæk indgår ikke i de estimerede omkostninger, men skal ses som et ekstra potentiale.

## VIDERE ANALYSER

Hvis der arbejdes videre med denne løsning kræver det, at:

- Der udarbejdes ny lokalplan og kommuneplantillæg.
- Det analyseres, om der kan etableres grøn have på taget.
- Der gennemføres en projektudvikling, som også tager højde for begrønning af parkeringshuset/indpasning i byrummet.
- Løsningen vurderes nærmere ift. den trafikale afvikling, herunder tilgængelig og sikkerhed.
- Det undersøges, om anlægget vil kunne dobbelt-udnyttes som parkering til supermarkedet, når beboerne ikke er hjemme.

## LOKALUDVALG

Østerbro Lokaludvalg er umiddelbart ikke afvisende over for et parkeringshus på grunden.

| Antal nye offentlige p-pladser | Anlægsoverslag<br>(mio.kr.) | Anslået købssum, grund<br>(COWI) | Estimeret pris pr. ny P-plads<br>(kr.) |
|--------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|--|
| 112                            | 31 mio. kr.                 | 8 mio. kr.                       | 280.000 kr.                            |

Økonomi og nye pladser



Foto af Viborggade, set fra Strandboulevarden

| Placering/kategori               | Placering i forhold til behov | Antal nye p-pladser | Byrum | Trafikal afvikling | Økonomi |
|----------------------------------|-------------------------------|---------------------|-------|--------------------|---------|
| Viborggade ved Strandboulevarden | ●                             | ●                   | ●     | ●                  | ●       |

Vurdering



Foto hvor konturerne af p-huset er indtegnet

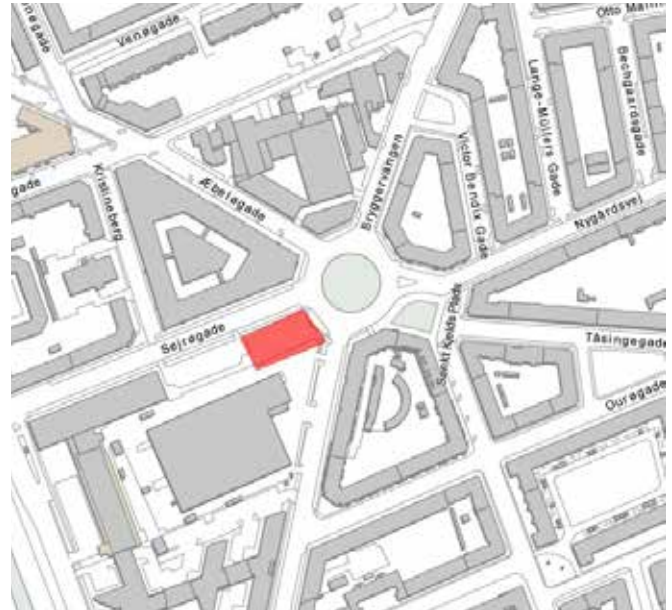
## 2 SEJRØGADE



Placering på kort

### BESKRIVELSE

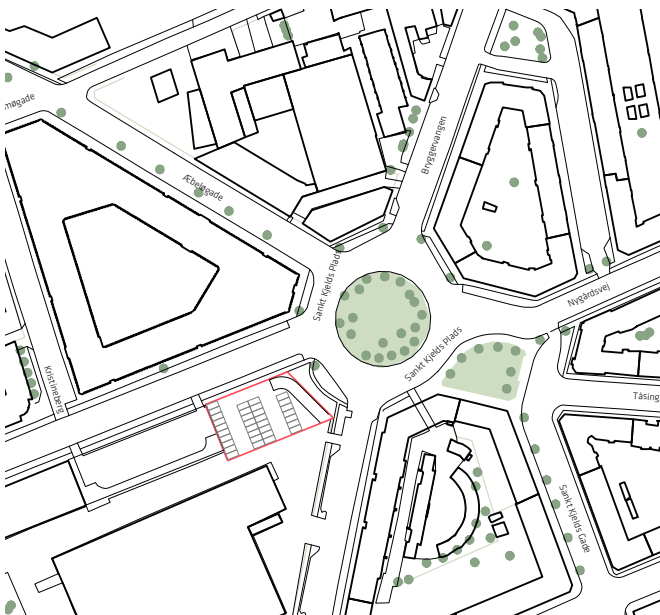
Grunden er privatejet uden udnyttelse i dag beklædt med græs og buske. Lokaliteten er undersøgt, fordi den ligger i et kvarter med en belægningsprocent på 104%. Grunden er for lille til et traditionelt parkeringshus. Det vurderes, at der kan etableres 95 nye pladser i en parkeringskælder med et parkeringshus ovenpå, forudsat at kommunen får tilladelse til at anvende nedkørselsramper til naboejendommens parkeringskælder.



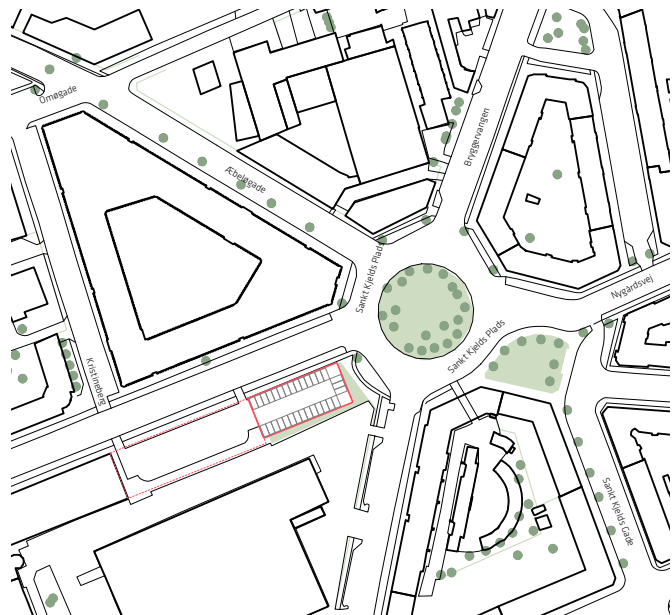
Lokalitet

### UDFORDRINGER

- En privat grund som skal erhverves.
- Udenfor betalingszonen, dvs. at der er risiko for at anlægget kun vil blive benyttet af pendlere udefra, som tager tog/metro videre.
- Grunden er for smal, så der er behov for at brede sig lidt ud over grunden og for at benytte ramperne til nabogrundens parkeringskælder. To forhold som ikke er undersøgt nærmere
- Grunden skal muligvis oprenses før anvendelse grundet mulig forurening.



Skitsering af overjordisk del af parkeringsanlægget



Skitsering af kælderplan i forlængelse af eksisterende kælder

## ANLÆGSOVERSLAG

Anlægsomkostningerne vurderes relativt høje i forhold til flere af de andre undersøgte lokaliteter. Dertil kommer, at der er nogen usikkerhed omkring budgettet i dette projekt, fordi projektet overskrider matrikelgrænsen, og fordi det er afhængig af nabokælderens tilladelse til at benytte nedkørselsramper.

## KONKLUSION

Forvaltningen vurderer på baggrund af screeningen, at det ikke på nuværende tidspunkt er hensigtsmæssigt at gå videre med et parkeringshus på Sejrgade. Der er bl.a. risiko for, at anlægget fyldes op med pendlere og dermed ikke er til gavn for beboere. Efter eventuel udvidelse af betalingsområdet bør man vurdere projektet ud fra nye optællinger af belægningsprocent.

| Antal nye offentlige p-pladser | Anlægsoverslag<br>(mio.kr.) | Anslået købssum, grund<br>(COWI) | Estimeret pris pr. ny P-plads<br>(kr.) |
|--------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|--|
| 95                             | 34 mio. kr.                 | 6 mio. kr.                       | 352.000 kr.                            |

Økonomi og nye pladser



Foto af Sejrgade

## VIDERE ANALYSER

Hvis der alligevel arbejdes videre med denne løsning kræver det, at:

- Der udarbejdes ny lokalplan og evt. kommuneplantillæg
- Området skal inddrages i betalingszonen for at undgå pendlerparkering.
- Det skal afdækkes, om det er muligt at brede sig udover matriklen og samtidig anvende nedkørselsramper fra naboens parkeringskælder.
- Mulig jordforurening undersøges, og der tages nødvendige forbehold.
- Der gennemføres en projektudvikling, som også tager højde for indpasning af parkeringshuset i kommende klimastrøg på Skt. Kjelds Plads og Bryggervangen.

## LOKALUDVALG

Østerbro Lokaludvalg og områdefornyelsen i Skt. Kjelds Kvarter er umiddelbart ikke afvisende overfor et parkeringshus på grunden. Skt. Kjelds Kvarter bør dog inddrages i betalingszonen, så man undgår pendler parkering.

| Placering/kategori | Placering i forhold til behov | Antal nye p-pladser | Byrum | Trafikal afvikling | Økonomi |
|--------------------|-------------------------------|---------------------|-------|--------------------|---------|
| Sejrgade           | ●                             | ●                   | ●     | ●                  | ●       |

Vurdering



Foto hvor konturerne af p-huset er indtegnet



### 3 OMØGADE



Placering på kort

#### BESKRIVELSE

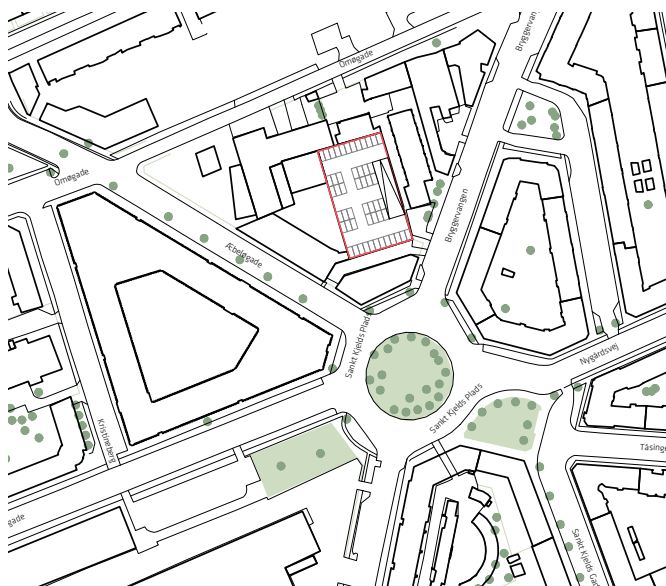
På den privatejede matrikel ligger en stor hal, der foreslås indrettet til parkeringshus. Det er et område udlagt til erhverv, men området synes at være i gang med, at udvikles til mere boligrettede aktiviteter. Bygningen ligger ligesom den nærliggende lokalitet på Sejrøgade i et område med høj belægningsprocent på 103%. Det vurderes, at der kan anlægges 110 nye pladser forudsat, at det er muligt at anlægge et mellemdæk i bygningen. Ejendommen anvendes i dag til træningscenter.



Lokalitet

#### UDFORDRINGER

- En privat grund som skal erhverves
- Udenfor betalingszonen, dvs. at der er risiko for, at anlægget kun vil blive benyttet af pendlere udefra, som tager tog/metro videre
- Adgangsforhold igennem smal port fra Æbeløgade.



Skitsering og placering af placering



Skråfoto, Omøgade set fra syd

## ANLÆGSOVERSLAG

Anlægget har en relativt god anlægsøkonomi sammenlignet med de øvrige vurderede lokaliteter. Dog er der tvivl om, hvorvidt grundejer har planer om at bygge lejligheder på grunden. Hvis det er tilfældet, vil prisen formentlig stige.

## KONKLUSION

Forvaltningen vurderer på baggrund af screeningen, at det ikke er hensigtsmæssigt at gå videre med et parkeringshus på Omøgade. Der er bl.a. risiko for, at anlægget fyldes op med pendlere og dermed ikke er til gavn for beboere. Efter eventuel udvidelse af betalingsområdet bør man vurdere projektet ud fra nye optællinger af belægningsprocent.

## VIDERE ANALYSER

Hvis der alligevel arbejdes videre med denne løsning kræver det, at:

- Der udarbejdes lokalplan og evt. kommuneplantillæg
- Området skal inddrages i betalingszonen for at undgå pendlerparkering.

- Det undersøges, om der kan anlægges mellemdæk i den eksisterende bygning.
- Det undersøges, om der kan etableres fungerende til- og frakørselsforhold.
- Der gennemføres en projektudvikling, som også tager højde for indpasning af parkeringshus i resten af karreens udvikling.
- Løsningen vurderes nærmere ift. den trafikale afvikling, herunder tilgængelig og sikkerhed.

## LOKALUDVALG

Østerbro Lokaludvalg mener, at Omøgade er en vanskelig placering trafikalt idet Bryggervangen skal fredeliggøres. De ser Sejerøgade som en mere oplagt placering end Omøgade. Det tilføjes hertil at Skt. Kjelds Kvarter ønsker at blive inddraget i betalingszonen, så man undgår pendlerparkering i området.

| Antal nye offentlige p-pladser | Anlægsoverslag<br>(mio.kr.) | Anslået købssum, grund<br>(COWI) | Estimeret pris pr. ny P-plads<br>(kr.) |
|--------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|--|
| 110                            | 34 mio. kr.                 | 16 mio. kr.                      | 290.000 kr.                            |

Økonomi og nye pladser

| Placering/kategori | Placering i forhold til behov | Antal nye p-pladser | Byrum | Trafikal afvikling | Økonomi |
|--------------------|-------------------------------|---------------------|-------|--------------------|---------|
| Omøgade            | ●                             | ●                   | ●     | ●                  | ●       |

Vurdering



Indkørsel til lagerbygningen der i dag er indrettet som fitnesscenter og lokaler til mindre private virksomheder.



## 4 BAGGESENSGADE



Placering på kort

### BAGGRUND

Baggesensgadelokaliteten er, efter screeningsarbejdet er blevet påbegyndt, også blevet aktuel i en kombinationsløsning med materieldepot og børneinstitution. Derfor er Baggesensgade er blevet vurderet i første omgang ud fra en løsning kun med parkeringshus og sidenhen i kombination med daginstitution og materieldepot. Det forventes at etablering af daginstitution og materieldepot går forud for en ren parkeringshus løsning. Derfor er løsningen vurderet ud fra, hvad man kan anlægge for 45 mio. i en kombinationsløsning. For sammenlignelighedens skyld har vi medtaget de tidligere udarbejdede analyser for ren parkeringshus løsning.



Lokalitet

### BESKRIVELSE

På Baggesensgadegrunden findes i dag 45 offentlige parkeringspladser på grus. Pladserne er erstatningspligtige indenfor blå zone. Lokaliteten har en parkeringsbelægning på 103%. Grunden ligger imellem et område med høj parkeringsbelægning (over 110%) og et område med lavere parkeringsbelægning (under 80%) da det er et område, hvor der er etableret skråparkering. Et anlæg på dette sted vil godt kunne indpasses og potentielt forbedre byrummet, der i dag indeholder parkering på grus med lidt spredt buskads. Grunden er dog lidt for smal, og der skal gøres indgreb i vejareal for at opnå en brugbar parkeringsgeometri. Effekt af dette bør vurderes nærmere.

Analyserne peger på, at der indenfor budgettet vil kunne anlægges ca. 144 offentlige parkeringspladser i kombination med børneinstitution og materieldepot og ca. 177 pladser i et rent parkeringshus. Heri skal modregnes de 45 offentlige pladser, der i dag er på grunden.



Skitsering af parkeringsindretning i P-hus med ramper og forskudte etager



Skråfoto, Baggesensgade set fra syd.



## UDFORDRINGER

- Der er etableret/købt to parkeringshuse indenfor relativt kort afstand af denne lokalitet, som i øvrigt har ledig parkeringskapacitet tæt på efter skråparkeringsprojekt er gennemført.
- Kræver indgreb i vejarealet for at opnå nødvendig parkeringsgeometri
- Tilkørselsforholdene er ikke optimale, og der skal laves nødvendige vejændringer
- Kombinationen af børneinstitution og trafik giver anledning til bekymring om trafiksikkerhed

## ANLÆGSOVERSLAG

En kombineret løsning (løsning 1) er dyr at etablere sammenlignet med de øvrige lokaliteter imens løsning 2, hvor der etableres et parkeringshus alene, har en lidt dårligere anlægøkonomi end de fleste andre vurderede lokaliteter.

## KONKLUSION

Forvaltningen vurderer på baggrund af screeningen, at der, såfremt de 45 mio. kr. skal anvendes, hvor der kan etableres så mange parkeringspladser som muligt et sted hvor der er et underskud af parkeringskapacitet, ikke er basis for at arbejde videre med en løsning på Baggesensgade. Området ligger tæt på veje med et kapacitetsoverskud, og der er i forvejen etableret parkeringshuse i nærheden. Den estimerede pris på 460.000 pr ny plads i kombinationsløsningen er en høj pris at betale pr. ny plads.

|   | Antal nye offentlige p-pladser | Anlægsoverslag (mio.kr.) | Anslået købssum, grund (COWI) | Estimeret pris pr. ny P-plads (kr.) |
|---|--------------------------------|--------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|
| Løsning 1 (bedste løsning i kombination med materieldepot og institution) | 99                             | 45 mio. kr.              | 0                             | 460.000 kr.                         |
| Løsning 2 (Kun parkeringshus på grunden)                                  | 132                            | 45 mio. kr.              | 0                             | 340.000 kr.                         |

Økonomi og nye pladser



Foto af Baggesensgade

## VIDERE ANALYSER

Hvis der alligevel arbejdes videre med en kombinationsløsning kræver det, at:

- Der udarbejdes ny lokalplan og evt. kommuneplantillæg
- Det afklares hvordan løsningen kan udformes, så byrummet stadig fungerer, og hvor trafikken afvikles hensigtsmæssigt. Herunder:
  - o Tilkørselsforhold vurderes og nødvendige vejændringer foretages.
  - o Sikkerhedsforhold analyseres grundigt og indgår i projektudvikling
  - o Der gennemføres en projektudvikling, som også tager højde for indpasning af byggeriet i byrummet.
- Bygningens størrelse og karakter i byrummet bør vurderes nærmere

## LOKALUDVALG

Nørrebro Lokaludvalg ønsker som udgangspunkt ikke mere parkering. Hvis der arbejdes videre med en løsning på Baggesensgade ser lokaludvalget gerne, at man rydder op og evt. nedlægger gadeparkering på Baggesensgade, idet de mener at den i dag er rodet og problematisk.

| Placering/kategori | Placering i forhold til behov | Antal nye p-pladser | Byrum | Trafikal afvikling | Økonomi |
|--------------------|-------------------------------|---------------------|-------|--------------------|---------|
| Baggesensgade      | ●                             | ●                   | ●     | ●                  | ●       |

Vurdering

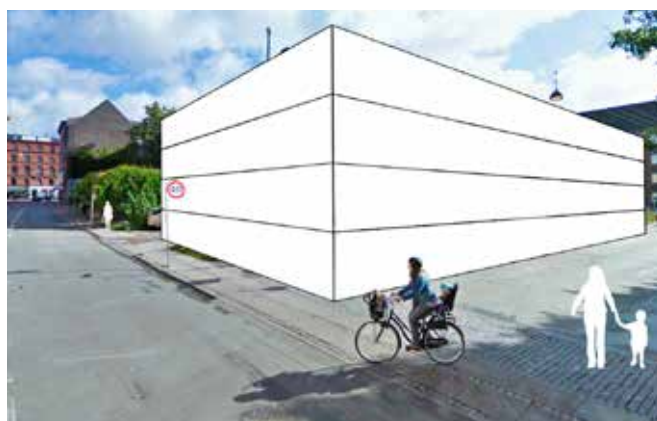
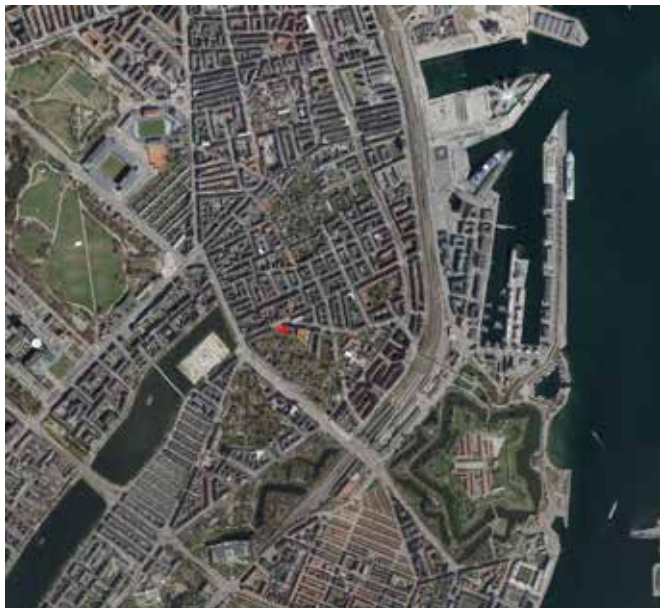


Foto hvor konturerne af P-huset er indtegnet (udkast)

## 5 CLASSENSGADE



Placering på kort

### BESKRIVELSE

I Classensgade på hjørnet ved Kastelsvej er der en grund med meget blandet og lavere bebyggelse, som er meget forskelligt fra det øvrige byrum. Et p-anlæg på dette sted vil kunne medvirke til, at byrummet strammes op og bliver mere sammenhængende. Grunden er delvist privatejet og anvendes af Domino's Pizza. Det bagvedliggende areal fungerer som materielgård for Garnisons Kirkegård. Grunden ligger i et område med meget høj belægningsprocent på 119%, og det vurderes, at der kan anlægges ca. 78 pladser.



Lokalitet

### UDFORDRINGER

- En privat grund som skal erhverves
- Dårlig parkeringsgeometri på grunden
- Vil kræve nedrivning af materielgård på Garnisons Kirkegård
- Erstatningsareal/bygning til kirkegårdens materiel skal indregnes, evt. i en kombinationsløsning med parkeringshuset.
- Der skal tages hensyn til vinduer og balkoner i omkringliggende bygninger



Skitsering af placering og indretning



Skråfoto, Classensgade set fra syd

## ANLÆGSOVERSLAG

Blandt andet på grund af grundens ukurante form har dette anlæg en dårlig anlægsøkonomi, der ift. pris pr. parkeringsplads, nærmer sig udgifterne til et gennemsnitligt automatisk p-anlæg under jorden. Derudover vil der formentlig skulle indregnes ekstra omkostninger til genetablering af kirkegårdens materielgård, og muligvis indgreb i Garnisons Kirkegårds areal.

## KONKLUSION

Da et projekt på Classensgade kun kan realisere relativt få nye parkeringspladser til en meget høj anlægspris, vurderer forvaltningen, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at anvende de 45 mio. kr. på Classensgade.

## VIDERE ANALYSER

Hvis der arbejdes videre med denne løsning kræver det, at:

- Der udarbejdes ny lokalplan og evt. kommuneplantillæg
- Det skal undersøges, hvordan materielgården kan indpasses, enten i parkeringshuset eller på kirkegårdens areal.
- Der gennemføres en projektudvikling, som også tager højde for indpasning i byrummet, de tilstødende bygninger og kirkegården.
- Løsningen vurderes nærmere ift. den trafikale afvikling herunder tilgængelighed og sikkerhed, og ønsket fra lokaludvalget om, at kombinere det med en pladsdannelse ved Kastelsvej.

## LOKALUDVALG

Lokaludvalget; Udformning af gaderummet skal tages med i betragtning, hvis lokaliteten vælges. Ønske om kombination med pladsdannelse ved Kastelsvej.

| Antal nye offentlige p-pladser | Anlægsoverslag<br>(mio.kr.) | Anslået købssum, grund<br>(COWI) | Estimeret pris pr. ny P-plads<br>(kr.) |
|--------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|--|
| 78                             | 36 mio. kr.                 | 13 mio. kr.                      | 455.000 kr.                            |

Økonomi og nye pladser



Foto af Classensgade

| Placering/kategori | Placering i forhold til behov | Antal nye p-pladser | Byrum | Trafikal afvikling | Økonomi |
|--------------------|-------------------------------|---------------------|-------|--------------------|---------|
| Classensgade       | ●                             | ●                   | ●     | ●                  | ●       |

Vurdering

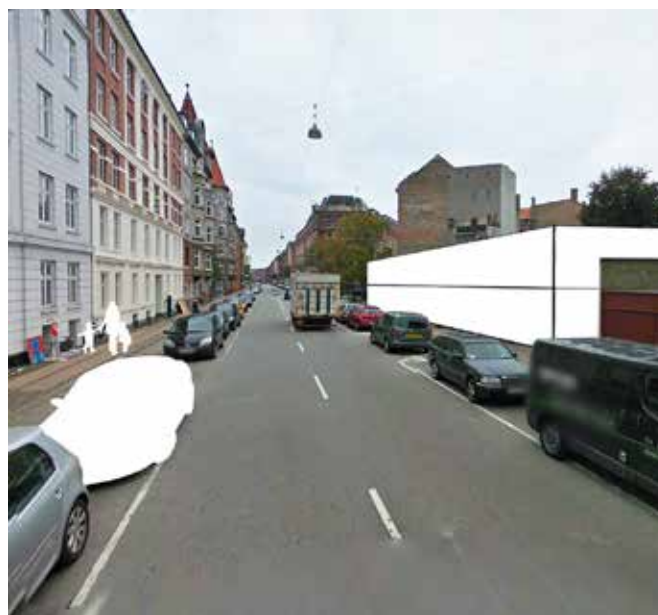


Foto hvor konturerne af P-huset er indtegnet



## 6 STRANDBOULEVARDEN

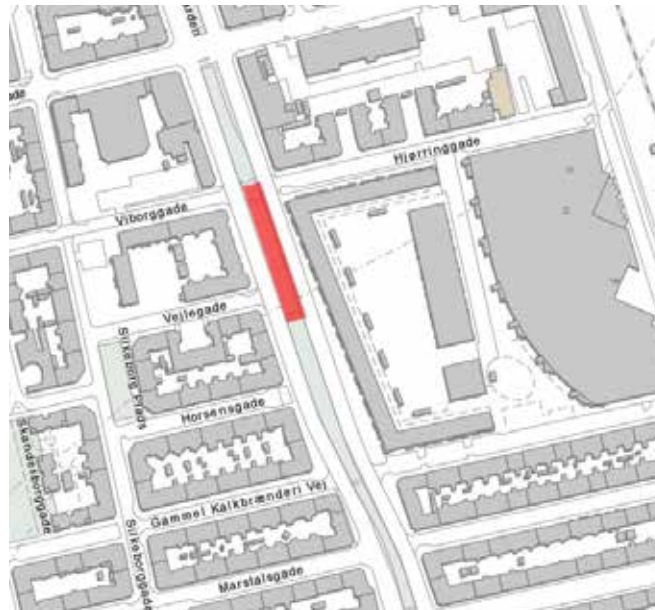


Placering på kort

### BESKRIVELSE

Midterrabbatten på Strandboulevarden er beskrevet nærmere, fordi det ligger optimalt i et område med belægningsprocenter på over 100% i et større område. Det estimeres, at der kan anlægges ca. 185 pladser – heri vil, der formentlig skulle modregnes et antal pladser på vej, der sløjfes afhængig af, hvor på boulevarden parkeringshuset placeres.

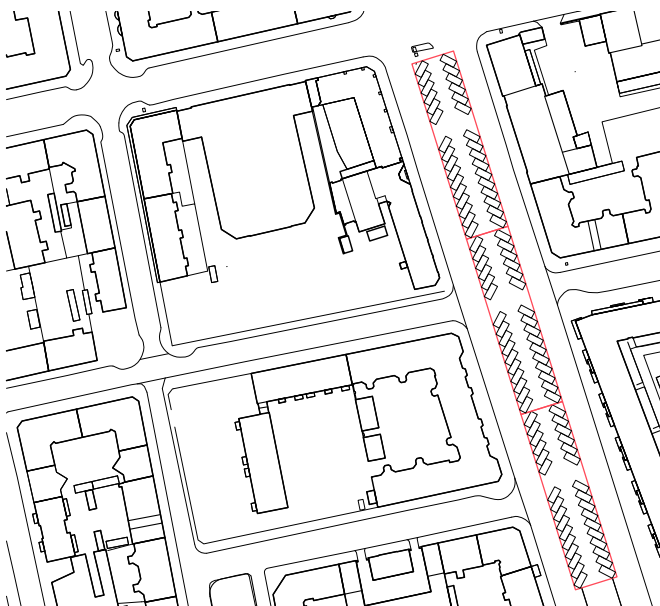
Grunden er relativt smal, og det vurderes ikke muligt at etablere et traditionelt parkeringshus. Derimod kan man oprette skråparkering i flere lag med ind og udkørsel i hver sin ende. Projektet er fleksibelt, og kan deles i 2-3 sektioner fordelt over Strandboulevarden. Én sammenhængende løsning vil være en meget markant barriere i byrummet.



Lokalitet

### UDFORDRINGER

- Projektet bryder gadeforløbet på Københavns gamle strandlinje, som i dag er en smuk boulevard med kulturel betydning.
- Der er allerede skitseret projekter og lavet borgerinddragelse omkring en fremtidig omdannelse af Strandboulevarden til et parkstrøg.
- Det er nødvendigt at fælde en større mængde træer.
- Skaber barriere mellem de to kvarterer på hver sin side af vejen.
- Planer om at bruge boulevarden til skybrudssikring med samtidig indretning af parkstrøg til fordel for rekreative formål, lokalt forretningsliv og bedre parkeringsforhold.



Skitsering af placering og indretning (forslag)



Skråfoto, Strandboulevarden set fra syd

## ANLÆGSOVERSLAG

Anlægget har en fornuftig anlægsøkonomi sammenlignet med de øvrige undersøgte lokaliteter. Økonomien vil i nogen grad variere, alt efter om man vælger at bygge et stort anlæg eller flere mindre anlæg.

## KONKLUSION

Forvaltningen vurderer på baggrund af screeningen, at det ikke er hensigtsmæssigt at gå videre med projektet på Strandboulevarden. Strandboulevarden vurderes at have et stort byrums- og bylivsmæssigt potentiale. Derfor anbefales det, at en omlægning til skybrudsgade og parkstrøg bør gå forud for dette projekt, og at det vil være mere fordelagtigt at optimere parkering på niveau i forbindelse med disse kommende projekter.

## VIDERE ANALYSER

Hvis der alligevel arbejdes videre med denne løsning kræver det, at:

- Det belyses, hvordan projektet kan tænkes sammen med de øvrige planer for området, som mange interessenter har været involveret i, herunder en analyse af om anlægget skal være ét stort eller flere mindre, og inddragelse af interessenter i processen.
- Der udarbejdes ny lokalplan og kommuneplantillæg

## LOKALUDVALG

Østerbro Lokaludvalg ønsker ikke mere parkering og slet ikke på Strandboulevarden, hvor man afventer at der tages beslutning om en større omlægning af Strandboulevarden til skybrudsgade-/parkstrøg.

| Antal nye offentlige p-pladser | Anlægsoverslag<br>(mio.kr.) | Anslået købssum, grund<br>(COWI) | Estimeret pris pr. ny P-plads<br>(kr.) |
|--------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|--|
| op til 186                     | 46 mio. kr.                 | 0                                | 285.000 kr.                            |

Økonomi og nye pladser



Foto af Strandboulevarden

| Placering/kategori | Placering i forhold til behov | Antal nye p-pladser | Byrum | Trafikal afvikling | Økonomi |
|--------------------|-------------------------------|---------------------|-------|--------------------|---------|
| Strandboulevarden  | ●                             | ●                   | ●     | ●                  | ●       |

Vurdering

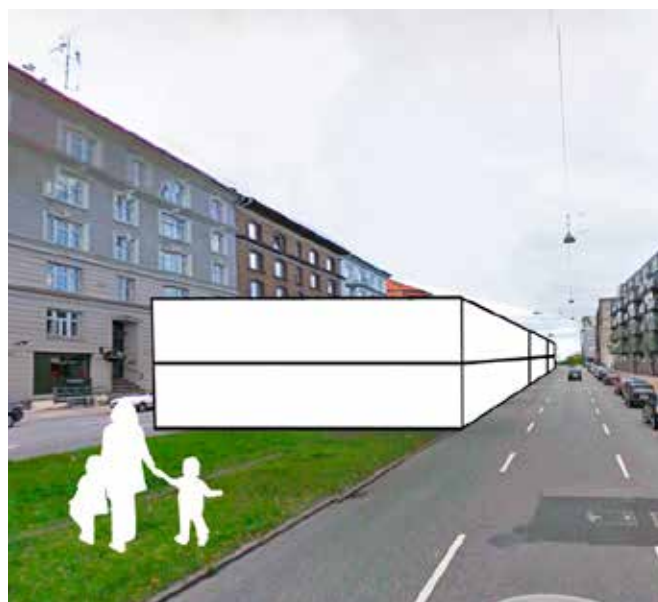


Foto hvor konturerne af et samlet parkeringshus er indtegnet



## 7 CARL NIELSENS ALLÉ



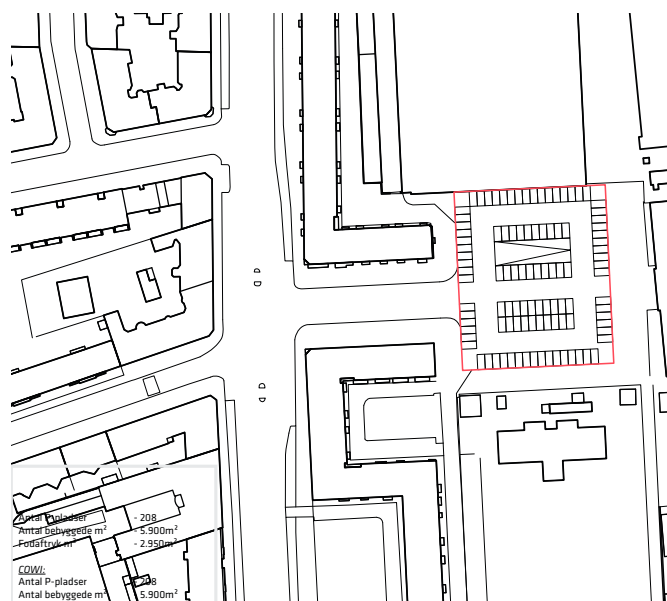
Placering på kort

### BESKRIVELSE

På dette sted på Carl Nielsen Allé findes i dag en forplads til den gamle hospitalsbygning. Pladsen fungerer som en grøn plads med store træer, parkering og en gammel bunker, hvorpå der er anlagt en urban have. Denne lokalitet er valgt fordi, den ligger op til et område med en høj belægningsprocent, og fordi pladsen har en god størrelse og form til et traditionelt parkeringshus. Det estimeres at, der kan anlægges godt 170 nye offentlige parkeringspladser.

### UDFORDRINGER

- Østerbrogade ligger mellem denne lokalitet, og det område hvor belægningsprocenten er høj, og udgør derfor en barriere. Der er derfor stor risiko for, at anlægget kun vil blive benyttet i ringe grad.



Skitsering af placering og indretning



Lokalitet

- Området ligger uden for betalingszonen og tæt på Svanemøllen Station (oplagt pendlerparkering)
- Eksisterende træer, gammel bunker og urban have skal fjernes.
- Østerbro Lokaludvalg har planer om, at etablere en klimalommepark på pladsen.
- Trafikal konflikt med områdets brugere som hovedsageligt er børn og unge fra skoler og institutioner i naboejendommene.
- Projektet er i uoverensstemmelse med lokalplanen, der beskytter det gamle hospitalsområde og dets kulturelle betydning, herunder de bevaringsværdige bygninger der støder op til Carl Nielsens Allé.
- Tyndt befolket område kan give anledning til tryghedsproblemer om aftenen.



Skråfoto, Carl Nielsens Allé set fra vest



## ANLÆGSOVERSLAG

Anlægget har en god anlægsøkonomi sammenlignet med de øvrige undersøgte lokaliteter.

## KONKLUSION

Forvaltningen vurderer på baggrund af screeningen, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at etablere et parkeringshus på Carl Nielsens Allé. For det første fordi det er tvivlsomt, om det vil blive benyttet i særlig høj grad, når Østerbrogade skal krydses. For det andet vurderes det, at et parkeringshus vil være i væsentlig konflikt med områdets brug og kulturel kvalitet.

## VIDERE ANALYSER

Hvis der alligevel arbejdes videre med denne løsning kræver det, at:

- Der udarbejdes ny lokalplan og kommuneplantillæg.
- Betalingszonen udvides til at dække dette område af byen.

| Antal nye offentlige p-pladser | Anlægsoverslag<br>(mio.kr.) | Anslået købssum, grund<br>(COWI) | Estimeret pris pr. ny P-plads<br>(kr.) |
|--------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|--|
| 173                            | 45 mio. kr.                 | 0                                | 260.000 kr.                            |

Økonomi og nye pladser



Foto af Carl Nielsens Allé

- Parkeringskapaciteten i hele området analyseres nærmere, og projektet skaleres herefter.
- Løsningen vurderes nærmere ift. den trafikale afvikling, herunder tilgængelig og sikkerhed.
- Der gennemføres en projektudvikling, som også tager højde for planerne om at lave en klimalommepark og fremtidig klimasikring.
- Løsningen vurderes nærmere i forhold til personlig sikkerhed og tryghed om aftenen.

## LOKALUDVALG

Østerbro Lokaludvalg har andre planer for grunden og er derfor imod et parkeringshus på grunden.

| Placering/kategori | Placering i forhold til behov | Antal nye p-pladser | Byrum | Trafikal afvikling | Økonomi |
|--------------------|-------------------------------|---------------------|-------|--------------------|---------|
| Carl Nielsens Allé | ●                             | ●                   | ●     | ●                  | ●       |

Vurdering



Foto hvor konturerne af P-huset er indtegnet

## 8 VIGERSLEV ALLÉ



Placering på kort

### BESKRIVELSE

På Vigerslev Allé ligger en privatejet bygning der, forudsat at der kan etableres et mellemdæk i bygningen, vurderes at egne sig godt til P-anlæg. Bygningen har en god størrelse og form til parkering, og det estimeres, at der kan anlægges ca. 220 pladser i bygningen. Bygningen ligger op til et område på den modsatte side af Vigerslev Allé, hvor der er stor belægningsprocent.

### UDFORDRINGER

- Lokalplanen skal ændres, da den i dag er udlagt til boliger.
- Udenfor betalingszonen, dvs. at der er risiko for, at anlægget kun vil blive benyttet af pendlere udefra, som tager tog videre



Lokalitet

- Er ikke i naturlig forlængelse af nuværende betalingszone, og derfor er det vanskeligt at integrere området i betalingszonen.
- Belægningsprocenten er høj i området, men Vigerslev Allé ligger imellem denne lokalitet, og der hvor belægningsprocenten er høj, og udgør derfor en barriere. Derfor er der stor risiko for, at anlægget kun vil blive benyttet i ringe grad.
- Området, som bygningen ligger i, er ikke fuldt udbygget endnu, og derfor kendes parkeringskapaciteten for denne side af Vigerslev Allé ikke. Det må dog forventes, at parkeringskapaciteten i høj grad er tænkt ind i byudviklingen af området.



Skitsering af placering og indretning



Skråfoto, Vigerslev Allé set fra nord



## ANLÆGSOVERSLAG

Anlægget er det anlæg, som har den bedste anlægsøkonomi sammenlignet med de øvrige vurderede lokaliteter, men da det indpasses i en eksisterende bygning, er antallet af parkeringspladser defineret af dette. Det betyder, at overslaget overskrider budgetrammen på 45 mio.kr. Købssummen er usikker.

## KONKLUSION

Forvaltningen vurderer på baggrund af screeningen, at det ikke på nuværende tidspunkt er relevant at arbejde videre med et parkeringshus på denne lokalitet, dels fordi det ligger i et område, som ikke umiddelbart er muligt at integrere i betalingszonen, dels fordi parkeringshuset vil ligge på den forkerte side af Vigerslev Allé i forhold til det område, der har en vanskelig parkeringssituation.

## VIDERE ANALYSER

Hvis der alligevel arbejdes videre med denne løsning kræver det, at:

- Der udarbejdes ny lokalplan og evt. kommuneplantillæg
- Der findes ekstra midler til at opnå optimal parkeringsindretning (midler kan måske findes i parkeringsdeklarationer i Valby).
- Der findes en løsning på integration i betalingszonen.
- Der gennemføres en projektudvikling, som også tager højde for indpasning af parkeringshuset og den kommende byudvikling på F.L. Schmidt grunden.

## LOKALUDVALG

Valby Lokaludvalg har ikke været inddraget i screeningsfasen, da lokaliteten ikke på nuværende tidspunkt vurderes at være relevant.

| Antal nye offentlige p-pladser | Anlægsoverslag<br>(mio.kr.) | Anslået købssum, grund<br>(COWI) | Estimeret pris pr. ny P-plads<br>(kr.) |
|--------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|--|
| 221                            | 49 mio. kr.                 | 25 mio. kr.                      | 220.000 kr.                            |

Økonomi og nye pladser

| Placering/kategori | Placering i forhold til behov | Antal nye p-pladser | Byrum | Trafikal afvikling | Økonomi |
|--------------------|-------------------------------|---------------------|-------|--------------------|---------|
| Omøgade            | ●                             | ●                   | ●     | ●                  | ●       |

Vurdering

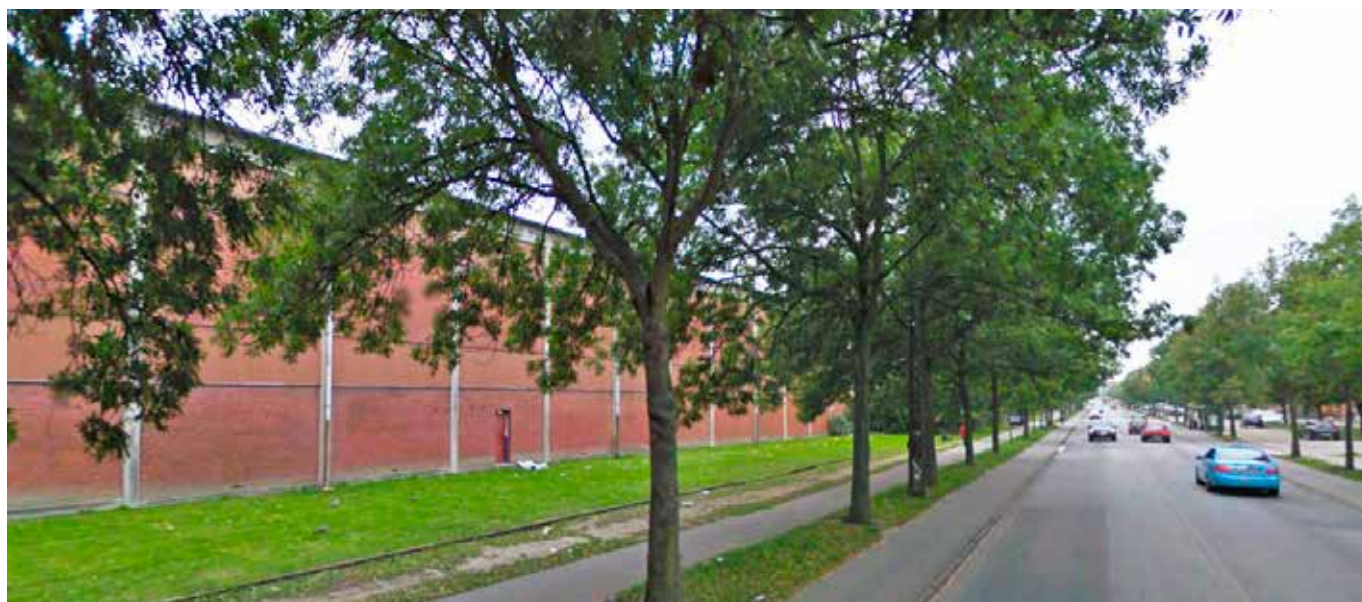
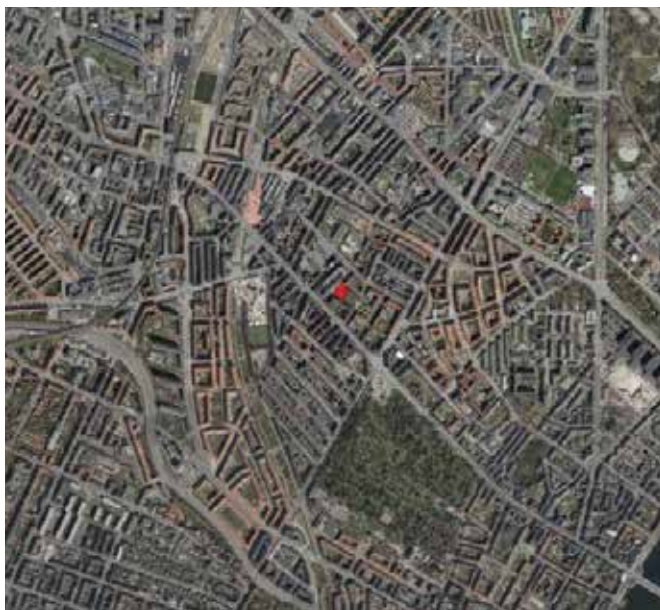


Foto af Vigerslev Allé



## 9



## Placering på kort

## BESKRIVELSE

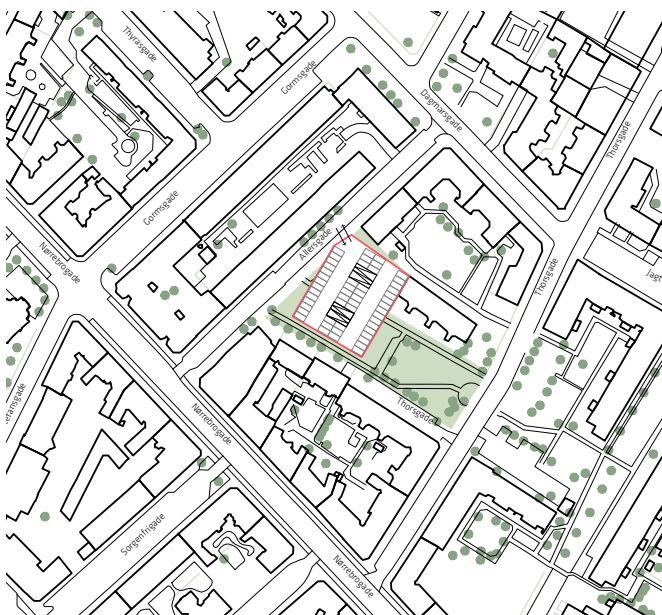
Mellem Allersgade og Thorsgade på Nørrebro ligger en grøn lommepark med legeplads og boldbane mellem træerne. Lokaliteten er valgt fordi, der er en høj belægningsprocent, og fordi der er plads til at etablere et effektivt og økonomisk optimalt parkeringshus. Det estimeres, at der kan anlægges ca. 186 pladser på grunden, som er kommunalt ejet. Der er ingen pladser, der skal erstattes.



Lokalitet

## UDFORDRINGER

- Anvendes i dag som grønt område med legeplads, boldbane og grønt areal
- Meget dårlige til- og frakørselsforhold
- Udenfor betalingszonen, dvs. at der er risiko for, at anlægget kun vil blive benyttet som pendlerløsning.
- Konflikt med naboer og brugere, da der er tale om et velfungerende og meget benyttet byrum
- Mulig konflikt med vinduer i gavlbbygning



### Skitsering af placering og indretning



Skråfoto, Allersgade/Thorsgade set fra syd

## ANLÆGSOVERSLAG

Anlægget har en relativt god anlægsøkonomi sammenlignet med de øvrige vurderede lokaliteter. Anlægsoverslaget må dog forventes at blive dyrere, da det vil skulle indpasses i det eksisterende byrum og i en eller anden grad integrere/reetablere legeplads, boldbane og grønt areal.

## KONKLUSION

Forvaltningen vurderer på baggrund af screeningen, at lokaliteten ikke er velegnet til etablering af et parkeringshus, da det vil have for store byrums- og bymilmæssige konsekvenser. Derudover er det afhængig af en udvidelse af parkeringszonen.

## VIDERE ANALYSER

Hvis der alligevel arbejdes videre med denne løsning kræver det, at:

- Der udarbejdes ny lokalplan og kommuneplantillæg
- Det undersøges hvordan til- og frakørselsforhold til lokaliteten kan optimeres, så det genererer omgivelserne mindst muligt.
- Der gennemføres en projektudvikling, som også tager højde for indpasning af parkeringshuset i det grønne areal inklusiv eventuel udnyttelse af tageflader til re-etablering legeplads og boldbane, herunder inddragelse af de lokale interessenter.

## LOKALUDVALG

Nørrebro Lokaludvalg kan ikke bakke op om et parkeringshus på dette sted.

| Antal nye offentlige p-pladser | Anlægsoverslag<br>(mio. kr.) | Anslået købssum, grund<br>(COWI) | Estimeret pris pr. ny P-plads<br>(kr.) |
|--------------------------------|------------------------------|----------------------------------|--|
| 186                            | 45 mio. kr.                  | 0                                | 245.000 kr.                            |

Økonomi og nye pladser



Foto af Allergade/Thorsgade

| Placering/kategori | Placering i forhold til behov | Antal nye p-pladser | Byrum | Trafikal afvikling | Økonomi |
|--------------------|-------------------------------|---------------------|-------|--------------------|---------|
| Omøgade            | ●                             | ●                   | ●     | ●                  | ●       |

Vurdering



Foto, hvor konturerne af P-huset er tegnet ind



# UDDYBENDE BESKRIVELSER AF LOKALITETER



I det følgende beskrives de bagvedliggende analyser af, hver enkelt lokalitet. De undersøgelser og overvejelser der ligger bag vurderingerne af de forskellige lokaliteter beskrives i yderligere detaljer. I bilaget til Baggesensgade præsenteres de forskellige alternativer der er undersøgt af COWI.

## FORUDSÆTNINGEN FOR SCREENINGEN

Indledningsvis en kort beskrivelse af Screeningsprocessen og kriterier for udvælgelse af lokaliteter.

Fra oktober 2013 til februar 2014 har Cowi gennemført en gennemgribende screening af byen for mulige placeringer af et nyt parkeringshus. Med indspil fra Københavns Kommune blev udarbejdet en bruttoliste med 53 lokaliteter. Herefter er samtlige lokaliteter blevet screenet ud fra en række kriterier, herunder at løsningen:

- skal skaffe flest mulige parkeringspladser et sted i byen, hvor der er et behov.
- skal være optimal ud fra samlet vurdering af;
  - o arealets egnethed
  - o byrum
  - o herlighedsværdier
  - o trafikafvikling
  - o økonomi
  - o antal pladser for pengene
- skal være målrettet beboere – ikke park'n'ride
- skal være en overjordisk løsning (idet budgettet ikke rækker til konstruktioner under jorden)
- skal driftes som offentligt anlæg

## RESULTATER

Ud fra disse kriterier er bruttolisten over mulige lokaliteter blevet kondenseret til 10 lokaliteter. For hver af de 10 lokaliteter er der udarbejdet en mere dybdegående analyse af parkeringsforhold, mulighed for indretning af parkerings-

hus, tilkørselsforhold og økonomi. Forvaltningen har valgt at lave uddybende analyser af de 10 lokaliteter der blev valgt ud af de oprindelige 53 mulige. Én placering på Viborggade 44-46 blev hurtigt frasorteret pga. igangværende projektering af boligbyggeri på grunden. Dermed er 9 lokaliteter blevet yderligere behandlet og vurderet som det fremgår i denne undersøgelse.

For Baggesensgade er der, pga. sammenfald med ønsket om at bygge en børneinstitution i kombination med materieldepot og parkeringshus på grunden, indhentet yderligere analyser fra COWI. De uddybende analyser belyser mulige løsninger i en kombinationsløsning og er beskrevet nærmere i afsnit 4 om Baggesensgade. Oprindeligt blev COWI's analyse gennemført ud fra antagelsen om at der kun skulle anlægges parkering. Dette scenarie er med for sammenlignelighedens skyld. Forvaltningen forventer at Baggesensgade ønskes anvendt til daginstitution frem for ren parkering, hvilket ligger til grund for vurderingen af lokaliteten.

I forvaltningens behandling har byrum, herlighedsværdier og sammenfald med andre projekter vægtet i forhold til den anbefaling der er givet. Samtidig er der taget hensyn til det overordnede kriterium, "mest mulig parkering for pengene et sted i byen hvor der er behov". Forvaltningen opfatter behovsområder som områder med et underskud af parkeringskapacitet i forhold til efterspørgsel ved tælling kl. 22. Nedenstående skema over økonomi og antal pladser giver et overblik over, hvad COWI estimerer at der kan etableres for 45 mio. på de forskellige lokaliteter. Det er vigtigt at påpege at alle anlægsoverslag og beregninger af antal pladser der kan anlægges er grove estimater. De præcise beregninger vil først fremgå i senere projektudvikling. Forvaltningen vurderer økonomi ud fra hvor mange nye offentlige pladser der etableres da formålet er at etablere mere parkering.





| Placering/kategori  | Antal nye pladser | Anlægsoverslag<br>i mio. kr. | Anslået købssum,<br>grund (COWI) mio. kr. | Estimeret pris pr.<br>ny P-plads. (kr.) |
|---|-------------------|------------------------------|---|---|
| Viborggade ved<br>Strandboulevarden   | 112               | 31                           | 8   | 280.000                                 |
| Sejrøgade   | 95                | 34                           | 6   | 352.000                                 |
| Omøgade   | 110               | 34                           | 16  | 290.000                                 |
| Baggesensgade <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkeringshus med<br/>ramper i kombination<br/>m. institution og mate-<br/>rieldepot</li> <li>• Eksempel uden insti-<br/>tution</li> </ul> | 99                | 45                           | 0   | 460.000                                 |
|   | 132               | 45                           | 0   | 340.000                                 |
| Classensgade  | 78                | 36                           | 13  | 455.000                                 |
| Strandboulevarden   | op til 186        | 46                           | 0   | 285.000                                 |
| Carl Nielsens Allé  | 173               | 45                           | 0   | 260.000                                 |
| Vigerslev Allé  | 221               | 49                           | 25  | 220.000                                 |
| Allersgade/<br>Thorsgade  | 186               | 45                           | 0   | 245.000                                 |

1: Oversigtsskema - økonomi og antal pladser på de forskellige lokaliteter

# 1 VIBORGGADE V. STRANDBOULEVARDEN

Ligger godt placeret i forhold til parkeringsefterspørgsel. Der er i dag en parkeringsbelægning på 109% kl. 22 i området. Dvs. at der er et underskud af parkeringskapacitet når der er behov for beboerparkering. Arealet er privatejet og skal derfor købes til formålet. Parkering forventes etableret som åbne dæk, med indkørsel til nederste dæk fra Viborggade og indkørsel til øvre dæk fra Århusgade gennem gården.

Det estimeres at der kan anlægges ca. 112 nye offentlige parkeringspladser. Hvor mange pladser der i sidste ende konkret kan anlægges afhænger af, hvilken løsning man vælger og hvorvidt man vil inddrage areal i parkeringshuset til at skabe opholdareal for naboer o.l.

## ØKONOMI OG AREALANVENDELSE

Den skitserede løsning er den der af de undersøgte har den bedste arealudnyttelse pr. bil. Dvs. at der anvendes mindst mulig plads pr. parkeret bil. I løsningen anvendes 24 m<sup>2</sup> pr. plads, hvilket er væsentligt mindre end de øvrige lokaliteter, hvor f.eks. Baggesensgade og Vigerslev Allé er oppe på ca. 33 m<sup>2</sup> pr bil.



2: Arealanvendelse samt ind og udkørselsretning til øvre dæk

Ud fra de økonomiske overslag er løsningen i den gode ende i sammenligning med de øvrige lokaliteter. Ligesom med øvrige lokaliteter skal der yderligere undersøgelser til før at et mere præcist budget kan præsenteres.

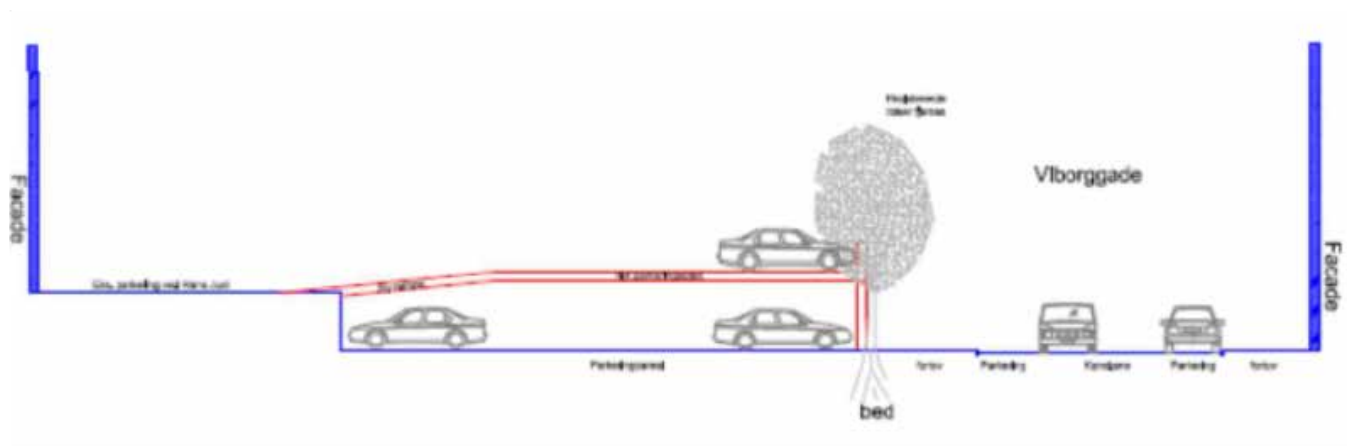
## EJERFORHOLD

Grunden er i dag ejet af Nordea, som har ikke-konkrete planer om at bygge boliger på matriklen. Gældende lokalplan foreskriver, at tidssvarende krav til udendørs areal for boligbyggeri ikke kan opfyldes og derfor udlægges grunden til erhvervsformål. Matrikelarket har et indhak der betyder at der muligvis også skal købes areal fra ejeren af denne matrikel. Forvaltningen vurderer at grundprisen ved køb af grundarealet vil være relativt høj. Dette er også COWI's vurdering, hvorfor prisen for erhvervelse af grunden er angivet til det dobbelte af den offentlige vurdering. Yderligere beregninger af forhandlinger er nødvendige for en mere konkret vurdering af pris for køb af grundarealet.

## LOKALPLAN

Der er lokalplan på grunden (Lokalplan 90 anno 1986). Med denne lokalplan udlægges arealet til erhvervsareal. Hans Just hus, erhvervsbyggeriet på Århusgade, strækker sig ind i gården og forhindrer at der kan anlægges boliger med tidssvarende udendørs arealer. Derfor udpeges grunden til erhvervsformål med krav om at byggeri indpasses med æstetisk og miljømæssig hensyntagen til naboerne. Lokalplanen er af ældre dato (1986) og der vil skulle laves en ny lokalplan ved projektering af et P-anlæg på grunden. Det er forvaltningens vurdering at der godt kan laves en parkeringsløsning der opfylder kravene om hensyn til naboer. Forvaltningen understreger dog at dette skal undersøges nærmere ved videre projektering.

Derudover skal nævnes, at en del af den matrikel, som det er foreslået at man bygger på, i dag anvendes som lille gårdareal for beboerejendommen på Silkeborggade. Forvaltningen forslår at man undersøger mulighederne for at erstatte og udvide dette areal på tagfladen i et nyt P-anlæg.



3: Tværsnit af parkeringsdæk ved Viborggade (COWI)

## TRAFIKALT

Der er udmærkede muligheder for at køre hen til et P-anlæg via Strandboulevarden, som i dag er meget lidt trafikeret i forhold til vejens kapacitet. Der kan være en udfordring i forhold til ind og udkørsel af selve parkeringshuset. Især udkørsel fra øvre dæk, som forgår gennem gården bag Hans Just Hus ud på Århusgade, har sine udfordringer. Til og fra kørsel foregår ved ind- og udkørsel gennem smalle porte der vender ud til Århusgade. Især ved udkørsel er der dårligt udsyn. Her skal det sikres at der ikke sker uheld.

Adgangen til anlægget er udmærket og trafikmæssigt kan det reducere gener, at ind og udkørsel fordeles på hhv. Århusgade og Viborggade.

## ANVENDELSE

Der er i dag en række private parkeringspladser samt klimaanlæg og andet udstyr i baggården. Etablering af et parkeringshus vil formodentlig kræve at nogen af parkeringspladserne nedlægges samt eventuel flytning af klimaanlæg og andet udstyr.

Anlægget vil i dagtimerne kunne anvendes som normal betalingsparkering af kunder til det nærliggende supermarked eller ansatte og gæster til omkringliggende virksomheder. Det vil sikre bedre belægning over døgnet og dermed gøre anlægget mere rentabelt.

## KLIMA OG BYRUM

For at kunne anlægge parkeringsløsningen er det nødvendigt at fjerne de træer der står i skellet mellem matriklen og vejarealet. Det er muligt at bibeholde det grønne vejforløb ved at beplante parkeringshuset med buske, klatreplanter o.l. Samtidig kan man skabe en visionær og multifunktionel løsning ved at etablere grønne tagterrasser til brug for beboerne på Silkeborggade. Det kan samtidig være med til at forsinke regnvand ved kraftige regnskyl.

De vil være nødvendigt at undersøge skyggeforhold samt ud- og indkig til og fra naboernes vinduer nærmere.



4: Indkørsel til øvre dæk af anlæg Viborggade via Århusgade



5: Udkørsel fra øvre dæk af anlæg på Viborggade via Århusgade



## INTERESSEENTER

Østerbro lokaludvalg er umiddelbart ikke afvisende overfor et parkeringshus på grunden, men de ønsker samtidig at det skal være en erstatning for parkering på vej til fordel for bedre byrum, hvor der i dag er parkering på vej.

En analyse af parkeringsbehovet lavet for Københavns Kommune af Pluss Epinion peger på at det i København er beboerne på Østerbro der føler sig mest presset i forhold til at finde parkeringspladser til deres biler.

## LOKALPLAN

Lokalplan af ældre dato hvori arealet er udlagt til erhvervsformål. Lokalplanen er formentlig forældet i forhold til brug og behov i dag.

## ANBEFALING

Vælges det at arbejde videre med denne placering vil forvaltningen anbefale at man afsøger muligheder for at bibeholde det grønne gadeforløb ved at beplante parkeringshus samt at man afsøger mulighederne for at skabe et udendørs opholdsareal beboerne på Silkeborggade på tagdæk eller grønt tag.

Derudover anbefales det at man etablerer cykelparkering, herunder cykelparkering til ladcykler, i tilknytning til anlægget i eksempelvis uudnyttede kroge, hjørner o.l.



7: Luftfoto - Viborggade set fra syd



6: Viborggadelokaliteten set fra Viborggade - parkeringbæk etableres i forlængelse af forhøjning foran Hans Just Hus

## 2 SEJRØGADE

Lokaliteten på Sejrgade er udvalgt fordi den ligger i et område med en belægningsprocent på 104% og fordi området er robust. Grunden er privatejet så der skal indregnes køb af grunden i forbindelse med overtagelse til parkeringsformål.

### BYRUM

Byrumsmæssigt egner grunden sig godt til anlæg af et parkeringshus. Området er robust og selve grunden er en tom grund beklædt med spredt buskads som primært bruges til hundetoilet. Derudover ligger lokaliteten ud til en større rundkørsel og foran et supermarked og dertilhørende kundeparkering. Både lokaludvalg og områdefornyelsen har tilkendegivet, at de godt kunne se ideen i at bruge grunden til parkering, hvis det integreres med de kommende planer om at omlægge Bryggervangen til et Klimastrøg.

### GRUNDENS FORM OG LØSNING

Størrelsen på grunden er en udfordring. Det er ikke muligt indenfor rammerne af grunden at anlægge et konventionelt parkeringshus med ramper i mere end én etage på grunden, men der er mulighed for at man kan udvide den privatejede parkeringskælder på nabogrunden med en mængde offentlige parkeringspladser, hvis man graver ud til en fortsættelse af kælderen ind på grunden. Samtidig vil man kunne anlægge et mindre parkeringshus der rækker sig en smule ind over nabogrunden med parkering på terræn og én etage. Der er ikke regnet på, hvad det eventuelt vil koste, hvis der skal købes areal af nabogrundens ejer. Samtidig skal ejer af nabokælderen som huser privat parkering tillade en forlængelse af eksisterende kælder samt brug af eksisterende nedkørselsramper. Disse forhold vil skulle afklares nærmere i videre projektudvikling.



8: Sejrgadeplacering - græs, træer og buske på grund foran SuperBedst

### UDENFOR BETALINGSZONEN

Lokaliteten ligger udenfor den nuværende betalingszone, hvilket er problematisk i forhold til at undgå pendlerparkering i et kvarter som i forvejen har sine udfordringer med pendlerparkering og gennemkørende trafik. Det vides ikke, hvilken effekt en udvidelse af betalingszonen i dette område vil betyde. Et sandsynligt scenarie er at belægningen falder og at der ikke i samme grad er samme efterspørgsel efter mere parkering i området. Det er derfor forvaltningens vurdering, at kommunen ikke bør anlægge et nyt parkeringshus på Sejrgade før området er integreret i betalingszonen og efterfølgende tællinger af belægningen viser, at der stadig er efterspørgsel efter parkering.

### ØKONOMI

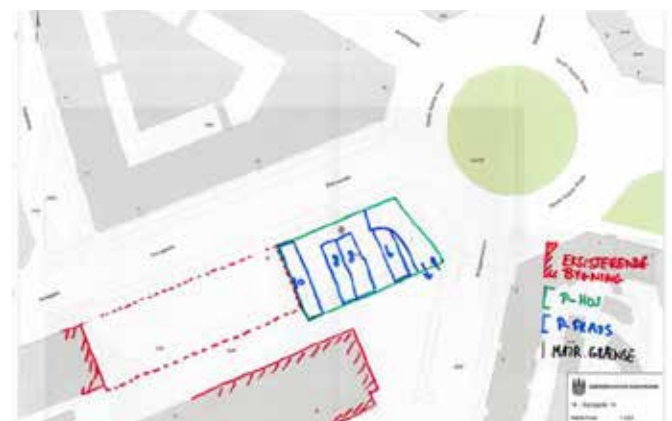
COWI's beregninger estimerer, at denne løsning vil kunne give 95 nye pladser. Den estimerede pris pr. plads på godt 350.000 er ikke god, men acceptabel set i forhold til de andre alternativer der har været i spil.

### VURDERING

Forvaltningen har hæftet sig ved byrummets egnethed i forhold til de øvrige lokaliteter. Samtidig har lokaliteten udmærkede tilkørselsforhold. Lokaliteten anbefales ikke da den ligger udenfor betalingszonen og vi derfor ikke kender det reelle behov efter en evt. udvidelse.



9: Sejrgade kælderparkering i forlængelse af eksisterende private parkeringskælder



10: Sejrgade, tagdæk med parkering over terrænparkering



### 3 OMØGADE

Denne placering er, ligesom den nærliggende placering på Sejrgade, valgt på baggrund af den høje parkeringsbelægning i Skt. Kjelds Kvarter. Målt ud fra lokaliteten er parkeringsbelægningen på 103%. COWI har udpeget en lagerhal mellem Bryggervangen og Æbeløgade og Omøgade på et areal, hvor der er en række virksomheder i privatejede bygninger. Lagerhallen huser et stort nyt fitnesscenter (Fresh Fitness) der er indrettet og åbnet i september 2013. På andre gamle erhvervsarealer i området har grundejere bygget boliger når der er udviklet på grundarealerne. Selvom området er udlagt til erhverv virker det som et område, hvor der kan være interesse i at bygge boliger.

#### BYGNING OG LØSNING

COWI anslår at der kan anlægges 110 pladser i bygningen forudsat at der kan etableres et mellemdæk i hallen således at parkering foregår i to etager.

Ind og udkørsel skulle foregå gennem den smalle port på Æbeløgade (se billedet nedenfor). I dag fungerer porten som indgang til fitnesscenteret og en mindre privat virksomhed der har til huse i bygningen.



11: Løsningen skitseret af COWI

#### ØKONOMI

Grunden er privat ejet og der skal derfor indregnes ejendoms-køb. COWI har estimeret dette til 16 mio. hvilket vil give en anlægspris på omkring 290.000 pr plads. Det er forvaltningens vurdering, at hvis der er planer om at bygge boliger vil det kunne presse grundkøbsprisen højere end det nuværende estimat. COWI deler denne opfattelse.

#### TRAFIKAL AFVIKLING

Til og frakørselsforhold kan foregå via Sejrgade og Omøgade, men det er ikke optimalt at ind og udkørsel skal foregå gennem samme smalle port.

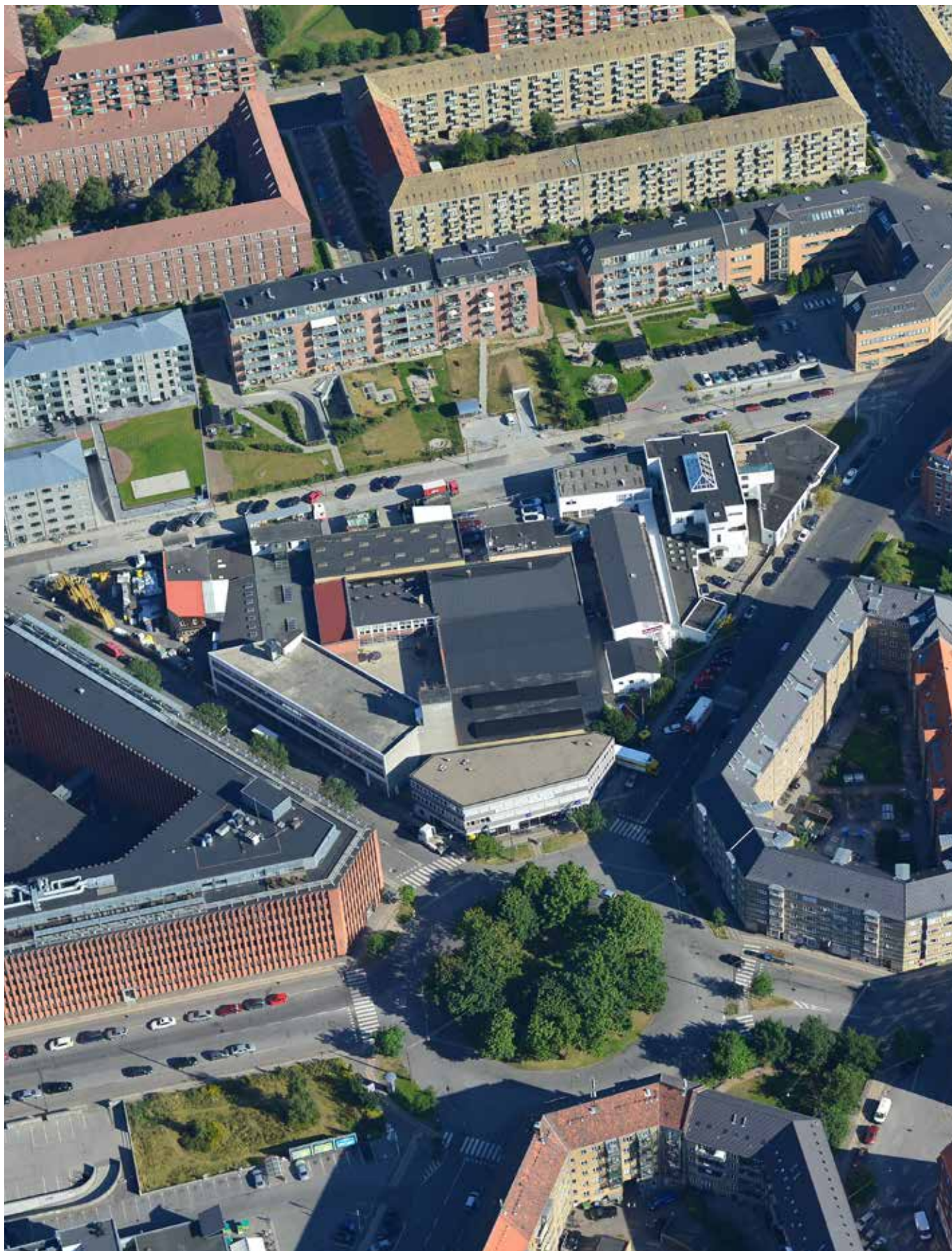
#### UDENFOR BETALINGSZONEN

Lokaliteten ligger udenfor den nuværende betalingszone, hvilket er problematisk i forhold til at undgå pendlerparkering i et kvarter som i forvejen har sine udfordringer med pendlerparkering og gennemkørende trafik. De vides ikke hvilken effekt en udvidelse af betalingszonen i dette område vil betyde. Det er et sandsynligt scenarie er at belægningen falder og at der ikke i samme grad er samme efterspørgsel efter mere parkering i området. Det er derfor forvaltningens vurdering, at kommunen ikke bør anlægge et nyt parkeringshus på Omøgade før området er integreret i betalingszonen og efterfølgende tællinger af belægningen viser, at der stadig er efterspørgsel efter parkering.



12: Indkørsel til lagerbygningen der i dag er indrettet som fitnesscenter og lokaler til mindre private virksomheder.





Skråfoto, Omøgade set fra syd

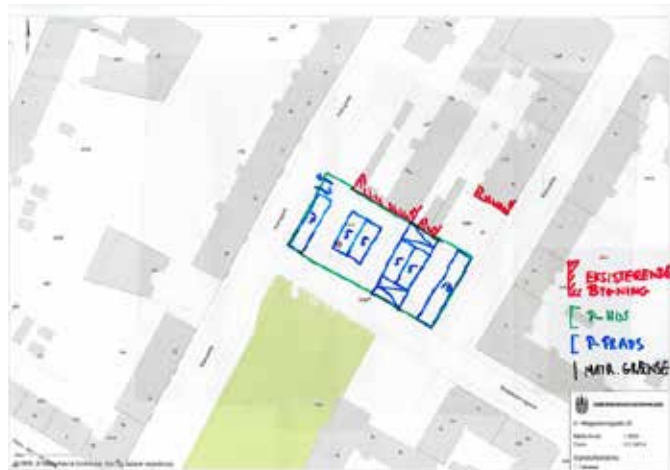


## 4 BAGGESENSGADE

Baggesensgadelokaliteten har en særlig karakter i dette projekt idet der sideløbende pågår et arbejde med at udpege lokaliteter til nye daginstitutioner. Heri er Baggesensgade blevet spillet ind, hvorefter det er kommet på tale med en kombinationsløsning med en bygning der indeholder materieldepot, parkeringshus og daginstitutioner. Derfor er Baggesensgade blevet vurderet i første omgang ud fra en ren parkeringshusløsning og sidenhen i kombination med daginstitution og materieldepot. Det forventes, at etablering af daginstitution og materieldepot går forud for en ren parkeringshusløsning. Forvaltningen har derfor vurderet løsningen ud fra, hvad man kan etablere for 45 mio. i en kombinationsløsning. Indledningsvis en kort beskrivelse af, hvordan en ren parkeringshusløsning kunne se ud. Dernæst præsentation af de undersøgte scenarier for en kombinationsløsning.

### RENT PARKERINGSHUS

Før lokaliteten Baggesensgade kom i spil som en kombinationsløsning havde COWI allerede udarbejdet skitse og økonomioverslag for et rent parkeringshus på grunden. Løsningen indebærer et almindeligt p-hus med ramper og forskudte etager. I denne løsning estimeres det, at der for 45 mio. kr. kunne anlægges 132 nye pladser (177 i alt) med en anlægsøkonomi på 340.000 kr. pr. nye plads. Grunden er lidt for smal til at opnå en ordentlig parkeringsgeometri, hvorfor det er nødvendigt at gøre udlæg i vejarealet med denne løsning.



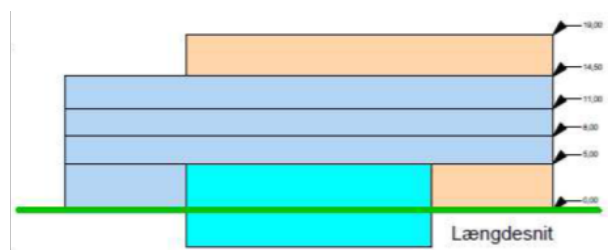
13: Skitse - grundplan i løsning med kun parkeringshus

### SCENARIER I KOMBINATIONSLØSNING:

Forvaltningen har bedt COWI lave beregninger på, hvad der vil kunne indpasses i en kombinationsløsning for 45 mio. herunder også, hvad det vil koste udelukkende at erstatte de nuværende 45 pladser i konstruktionen. Alternativerne automatisk parkeringshus med elevator og almindeligt parkeringshus med ramper er blevet beskrevet. Der er taget udgangspunkt i skitser udarbejdet af Christensen og Co. for

Byens Anvendelse i forbindelse med undersøgelser af mulighederne for en kombinationsløsning på Baggesensgade. Dernæst er alternative løsninger undersøgt.

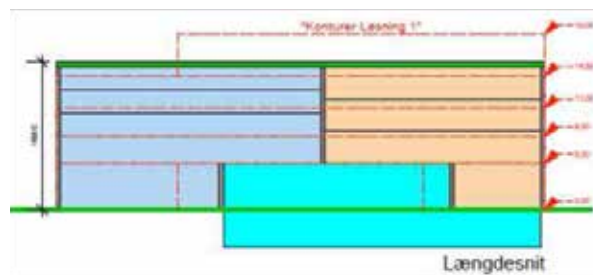
**1. Automatisk elevatorløsning**, svarende til de tidligere skitser Christensen og Co. har skitseret for Byens Anvendelse i forbindelse med drøftelser om at kombinere daginstitutionprojektet med parkering og materieldepot. Terminaler og elevator teknik indrettes i stueetagen ved siden af materieldepot og ind-/udgang til børneinstitutioner. På 1. 2. og 3. sal indrettes hele etagen med parkering og 4. sal med børneinstitution. Der kan etableres 90 nye pladser (135 i alt) til 610.000 kr. pr. ny parkeringsplads. Anlægget holder sig inden for matrikelgrænsen men overskrider budgettet med 10 mio. kr. og lander på 55 mio. kr. i alt.



13: Længdesnit - Elevatorløsning 1 svarende til Christensen og Co. tegninger (løsning 1)

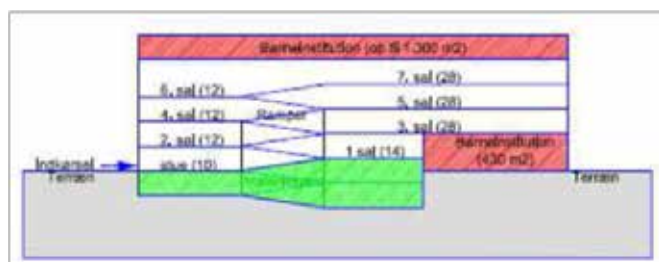
**1.a) Automatisk elevatorløsning**, Samme løsning som løsning 1 bare med én parkeringsetage mindre for at justere pris i forhold til budgettet på 45 mio. Dvs. 45 nye pladser (90 i alt) til en pris på 890.000 pr. ny parkeringsplads.

**2. Automatisk elevatorløsning optimeret** i forhold til tidligere tegninger. I denne løsning deles etagerne mellem daginstitution og parkering. Der anlægges 4 etager med 30 pladser på hver, dvs. 75 nye pladser (120 i alt) til en pris på ca. 590.000 kr. pr. ny plads. Løsningen holder sig inden for matrikelgrænsen. Bygningshøjden reduceres ca. 3 meter i forhold til løsning 1.



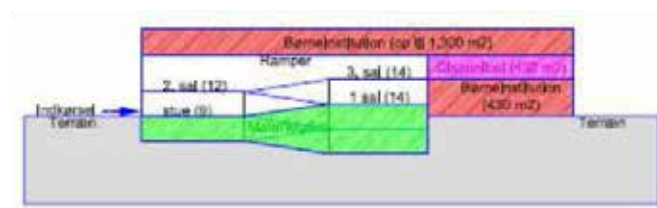
14: Længdesnit - Optimeret automatisk elevatorløsning (løsning 2)

**3. Traditionelt parkeringshus med ramper.** Dimensionerne for matriklen er for smalle til at der kan anlægges et traditionelt parkeringshus med ramper indenfor matrikelgrænsen, men med et udlæg over matrikelgrænsen mod Baggesensgade på ca. 7 meter er der muligheder. Her vil kunne anlægges et parkeringshus med forskudte etager, hvori der kan anlægges 99 nye pladser (144 i alt) til en pris på ca. 460.000 pr nye plads.

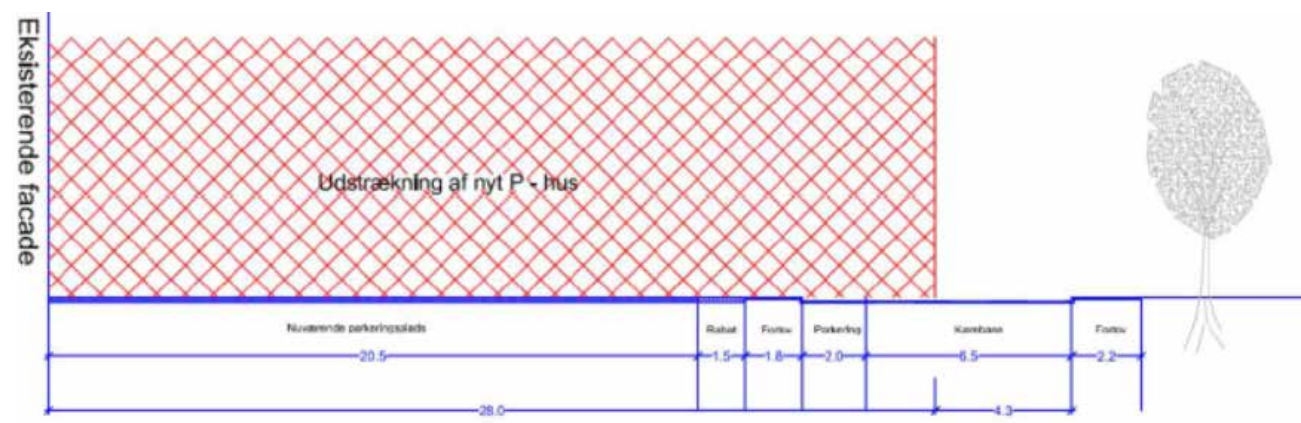


15: Længdesnit - Parkeringshus med forskudte ramper (løsning 3)

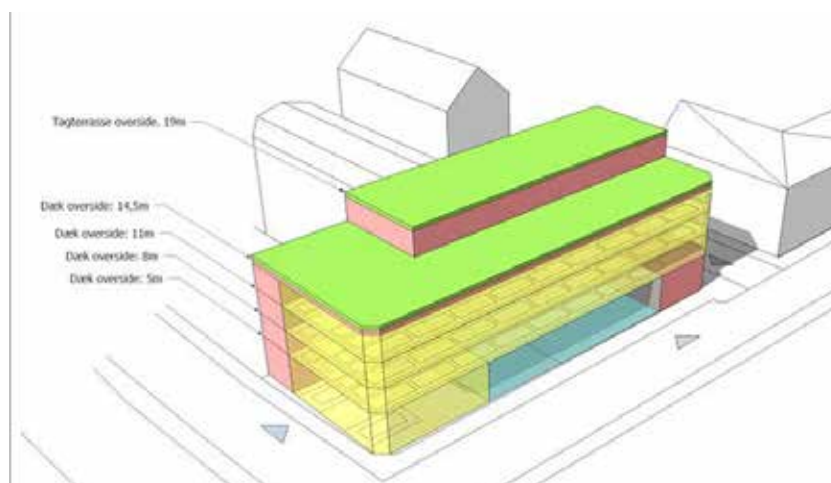
**4. Traditionelt parkeringshus.** Idet der i dag er der 45 offentlige parkeringspladser, der skal erstattes ved byggeri har forvaltning bedt COWI undersøge, hvad det vil koste at erstatte de 45 pladser i konstruktionen. I samme løsning som løsning 4 bare med færre etager vil det kunne lade sig gøre med 50 pladser til ca. 390.000 pr. plads (her kan vi ikke regne med pris pr. nye plads idet formålet er at erstatte parkering der nedlægges). Dvs. at det vil koste ca. 20 mio. at erstatte pladserne i konstruktionen. Forvaltningen ser ikke erstatning af offentlig parkering som dækkende for den bestilling der ligger i overførselssagen 2011-2012.



17: Længdesnit - Kun erstatningspladser i parkeringshus med forskudte ramper (løsning 4)



16: Parkeringshus med forskudte ramper - nødvendigt indgreb i vejareal ved løsning 3 og 4



18: Principskitse fra Christensen & Co's rapport svarende til løsning 1 i COWI's uddybende rapport



## TRAFIKAL AFVIKLING

Det vurderes at den trafikale afvikling fra parkeringshuset kan løses uden at skabe en signifikant stigning i den nuværende trafik. Trafikalt kan der skabes adgang fra Nørrebrogade og/eller Stengade, hvis busslusen på Stengade nedlægges.

Det bør undersøges, hvordan den trafikale blanding af børn og børnefamilier der skal til og fra anlægget i kombination med til- og frakørerne maskinel og biler afvikles sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Ydermere, bør en løsning der kræver indgreb i vej og fortovsareal vurderes i forhold til den konkrete løsning.

## BYRUM

Umiddelbart et areal der godt kan tåle at blive bebygget. I dag findes parkering på grus, med lidt spredt buskads. Den foreslåede kombinationsløsning vil blive mere markant i byrummet end et rent parkeringshus fordi størrelse på anlægget øges markant. Det kombinerede byggeri vil skygge for bagvedliggende private gårde. Byrummet skal ydermere vurderes i forhold til eventuelle indskrænkninger i vejareal, hvis der arbejdes videre med en løsning med ramper.

## INTERESSEENTER

Da der er tale om et relativt stort anlægsprojekt og samtidig en kombination af børn og trafik kan man forestille sig at der vil være interessenter med visse indsigelser. Nørrebro Lokaludvalg ønsker generelt ikke mere parkering og ser hellere at arealet bruges til institution alene.

## ANBEFALING

På baggrund af de supplerende analyser fra COWI og ud fra de kriterier der ligger til grund for at afsætte 45 mio. i overførselssagen 2011-2012, har forvaltning valgt ikke at anbefale et parkeringshus i kombinationsløsning på Baggesensgade. Denne konklusion er baseret på den nuværende belægning i området i sammenligning med andre lokaliteter, samt vurderingen af de økonomiske omkostninger ved anlæg af parkering i en kombinationsløsning.

Hvis det alligevel besluttet at lade midlerne overgå til et projekt på Baggesensgade anbefales det, at der arbejdes videre med en løsning med ramper som skitseret i scenarie 4.

Nedenstående tabel giver overblik og antal pladser og økonomi i forskellige løsninger på Baggesensgade. Kort gennemgang af scenarierne findes efter tabellen.

| Scenarie                                      | Antal nuværende p-pladser | Antal nye p-pladser | Antal p-pladser i alt | t. Kr./antal nye p-pladser | t. Kr./antal p-pladser i alt |
|---|---------------------------|---------------------|-----------------------|----------------------------|------------------------------|
| 1. Automatisk P-hus 55 mio. kr                | 45                        | 90                  | 135                   | 610                        | 400                          |
| 1.a) Automatisk P-hus 40 mio. kr              | 45                        | 45                  | 90                    | 890                        | 450                          |
| 2. Optimeret Automatisk P-hus 44 mio. kr      | 45                        | 75                  | 120                   | 590                        | 370                          |
| 3. Almindeligt P-hus 45 mio. kr               | 45                        | 99                  | 144                   | 460                        | 310                          |
| 4. Almindeligt P-hus 50 P-pladser 20 mio. kr. | 45                        | 5                   | 50                    | 3.900                      | 390                          |

19: Tabel - oversigt over anlægsøkonomi og antal pladser i kombinationsløsninger

## 5 CLASSENSGADE

Lokaliteten Classensgade er taget med fordi det ligger rigtig godt set i forhold til efterspørgsel efter mere parkering. Der er en belægningsprocent på 119% i området ved tælling kl. 22. Det anslås at der kan anlægges ca. 78 P-pladser i et parkeringshus på grunden.

### BYRUM

På lokaliteten findes et broget og uindpasset byrum der falder udenfor den resterende del af Classensgade. En del af grunden er privatejet og huser i dag Domino's Pizzeria. Derudover er der på den bagerste del af grunden en materielgård der hører til Garnisons Kirkegård. Som det fremgår af billedet, er det en velholdt og nydeligt indpasset materielgård der ligger bagved det mere brogede byggeri ud mod gaden.

### ØKONOMI

Grundens ukurante form og størrelse er medvirkende til at dette anlæg har en dårlig anlægsøkonomi. Derudover skal der indregnes køb af grund og der skal sandsynligvis tillægges omkostninger til reetablering af nedlagt materielgård på Garnisons Kirkegård. Det er ikke afklaret, om der vil kunne lade sig gøre at reetablere materielgården indenfor kirkegårdens arealer. Det er ej heller undersøgt om det kan lade sig gøre at inddrage kirkegårdens areal til brug for parkeringshus.

Uden indregnede omkostninger til reetablering af materielgård vurderes det, at der kan anlægges 78 parkeringspladser til omkring 455.000 pr plads. Allerede her er etableringsomkostningerne så høje at forvaltningen ikke ønsker at anbefale et parkeringsprojekt på denne lokalitet. Tilskrives omkostninger til erhvervelse og reetablering af materielgård vil det sandsynligvis være muligt at anlægge underjordisk parkering et andet sted for ca. samme pris.

### ANDRE UDFORDRINGER

Grundens ukorente størrelse er meget svær at udnytte optimalt til parkering. Det giver en dårlig arealanvendelse og færre parkeringspladser. Derudover er der balkoner og vinduer i gavlene på nabobygningerne som man også skal tage hensyn til.

### ANBEFALING

Det er forvaltningens vurdering, at der ikke bør arbejdes videre med et parkeringshus på Classensgade. Det vurderes ikke muligt at anlægge nok pladser til at økonomien i projektet kan forsvares. Samtidig er der store usikkerheder omkring økonomi og realiserbarhed i forbindelse med indgreb i kirkegårdens materielgård.



20: Materielgård på Garnisons Kirkegård



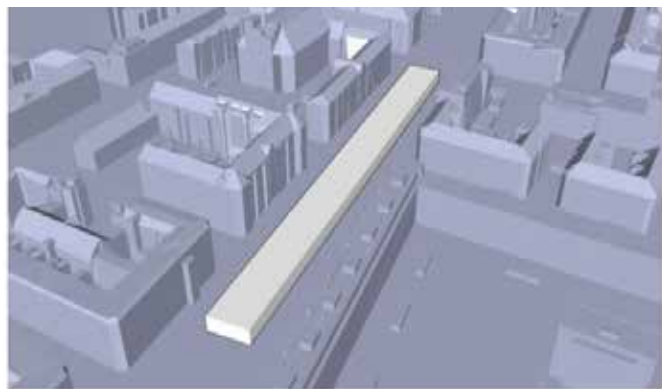
## 6 STRANDBOULEVARDEN

### OM LOKALITETEN

Område med et underskud af parkeringskapacitet. Midterabatten tages i anvendelse og der kan anlægges 97 – 186 parkeringspladser (192 i enge skitser) alt efter om man bygger konstruktionen i fuld størrelse eller om man deler den op.

### COWI'S FORSLAG

Den løsning som COWI har skitseret på Strandboulevarden er en mere fleksibel løsning end de andre. Det skyldes, at det kun er det smalle areal i midterabatten der kan anvendes, hvorfor der i praksis bliver tale om en løsning med skråparkering i flere lag, med ud- og indkørsel i hver sin ende. Et stort parkeringshus vil derfor blive et meget massivt og langstrakt og COWI forslår derfor, at man deler anlægget op i f.eks. tre bidder og placerer dem forskellige steder på Strandboulevarden. Dette giver god mening i forhold til at sikre flest muligt beboere adgang og bedre dækning i hele området. Strandboulevarden er ca. 2 km lang og dæknings- evnen for parkering er ifølge Niras beregninger indtil 400 meter fra bopælen. Der er høje belægningsprocenter langs hele Strandboulevarden og derfor giver det også mening at sprede parkeringen ud. Det betyder dog også at der vil være tale om tre brud på Boulevardens naturlige forløb samt hensyntagen til naboer, trafik og andre interessenter tre forskellige steder.



21: Skitsering af volumen på et samlet anlæg med 186 pladser på Strandboulevarden

### ET SAMLET ANLÆG

Det er forvaltningens klare vurdering, at et samlet anlæg vil være en alt for markant konstruktion i det smukke grønne boulevardforløb der definerer Københavns gamle strandlinje. Et landstrakt byggeri som skitseret på billedet til venstre vil udgøre en markant barriere for bevægelse på tværs af boulevarden og på tværs af kvarteret. Dette vil være med til at adskille de to kvarterer på hver side af Strandboulevarden fra hinanden.

Rigtig meget regnvand ledes mod Strandboulevarden når der regner kraftigt. Derfor er området udpeget som areal til opsamling af regnvand. Samtidig har det været et ønske at fredeliggøre Strandboulevarden og skabe bedre rekreativ udnyttelse af Boulevarden. Der er i flere omgange skitseret

projekter på Strandboulevarden der indebærer regnvandsopsamling og udvidelse af det grønne areal til rekreativt formål. Forvaltningen forventer, at der indenfor de kommende år vil blive besluttet et projekt på Strandboulevarden der varetager disse interesser. Et parkeringshus over jorden harmonerer meget dårligt med de øvrige planer for området. Det er både skitseret løsninger for omdannelse af Boulevarden til et parkstrøg og til et regnvandsopsamlingsanlæg. I 2012 forundersøgelsen for omdannelse af Boulevarden til Parkstrøg, indgår det som ufravigeligt krav, at der i et projekt skal skabes 10-20% flere parkeringspladser. I en realisering af et parkstrøg/regnvandsopsamlingsanlæg vil det betyde at der anlægges mellem 35 og 80 nye pladser. Det er forvaltningens vurdering at der er større værdi i at anlægge yderligere parkeringspladser en omdannelse af Boulevarden.

Hvis det fra politisk side besluttes at gå videre med et parkeringshus på Strandboulevarden, vil vi fra forvaltningens side kraftigt anbefale at projektet koordineres i tæt samarbejde med klima og byplansfolk.

En alternativ løsning, som dog ikke er videre behandlet på grund af manglende konkrete planer for Strandboulevarden, er at lade de afsatte midler finansiere parkeringsforbedringer i en samlet omdannelse af Strandboulevarden. Der kan ikke præsenteres en tidshorisont for en løsning, hvor midlerne indgår korresponderende med konkretisering af skybruds-/parkstrøgsplaner.



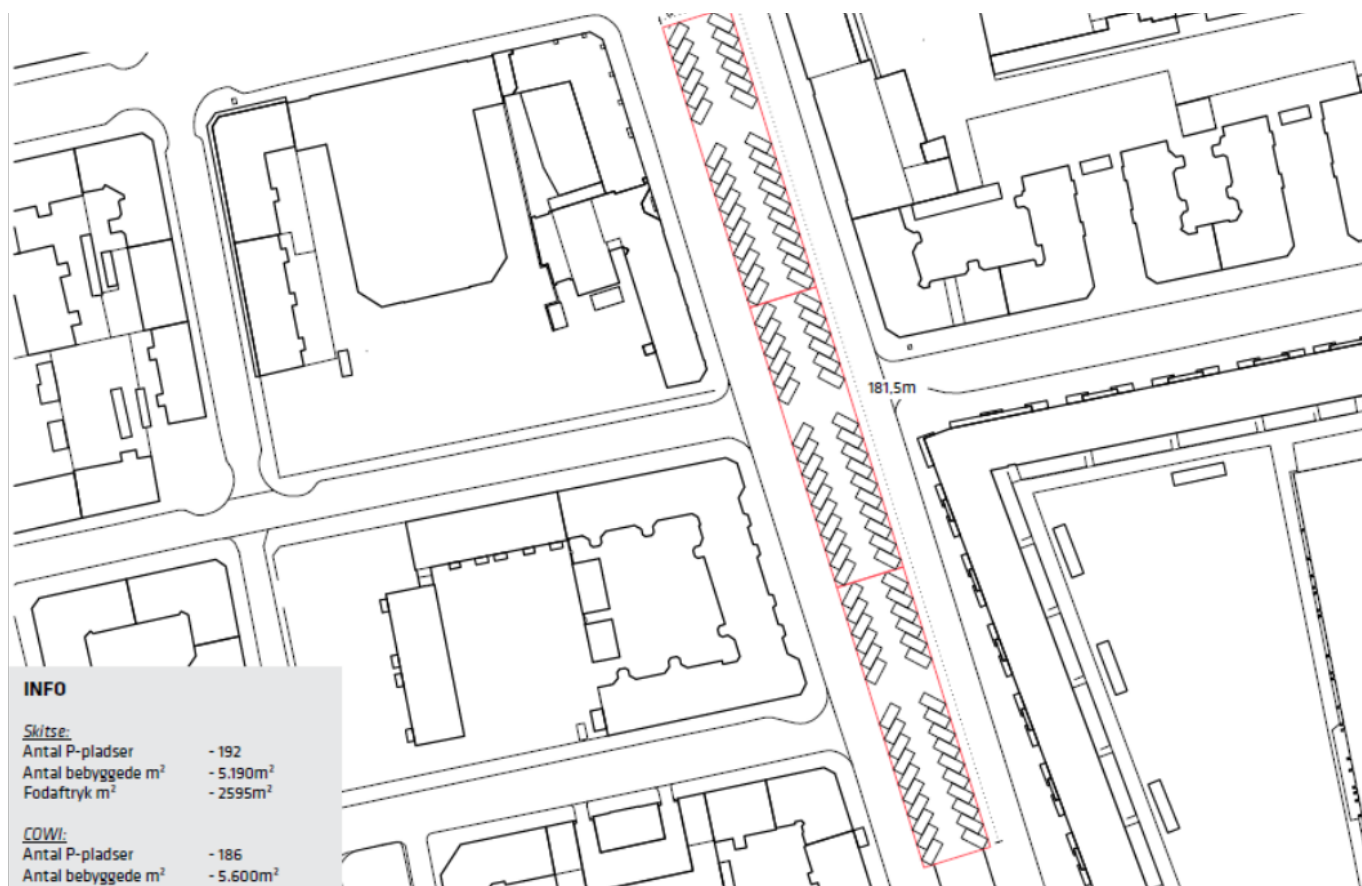
22: Luftfoto - Strandboulevarden set fra syd

### SUPPLERENDE LÆSNING:

- 2012: Forundersøgelse af Strandboulevarden – Byrums og parkeringsforbedring på strandboulevarden
- Østerbro Skybrudsstrategi: Strandboulevarden – Et nyt Parkstrøg
- Østerbro lokaludvalgs hjemmeside:  
<http://www.oesterbrolokaludvalg.kk.dk/page278.html>



"Visualisering af Strandboulevarden efter den grønne omdannelse". Visualisering udarbejdet af Schønherr Grontmij.



23: KK's skitsering af samlet parkeringshus Visualisering udarbejdet af Schønherr Grontmij.

## 7 CARL NIELSENS ALLÉ

Carl Nielsens Allé ligger i udkanten af et område med en høj belægningsprocent (113%). Derudover ligger arealet udenfor den nuværende betalingszone. Arealet er udvalgt til nærmere screening fordi det har en størrelse og form der egner sig godt til indretning af et parkeringshus. Det er muligt at anlægge godt 200 (ca. 170 nye) pladser til ca. 260.000 kroner pr plads. Carl Nielsens Allé er den løsning, hvor det er muligt at anlægge flest pladser indenfor budgetrammen på 45 mio.

### BEHOV OG BRUG

Carl Nielsens Allé er bl.a. kommet i spil fordi den ligger i en zone med høj belægning. Ved nærmere undersøgelse er det tydeligt, at den høje belægning findes på modsatte side af Østerbrogade i Skt. Kjelds Kvarter. Det parkeringsopland lokaliteten dækker, skal således findes på modsatte side af Østerbrogade som betragtes som en ikke-ubetydelig fysisk, mental og sikkerhedsmæssig barriere for adgang til og fra anlægget. I retning af banelegemet mod øst/nord-øst dækker lokaliteten et område uden boliger og dermed begrænset efterspørgsel efter beboerparkering. Det er forvaltningens vurdering at et P-anlæg på arealet kun i begrænset omfang vil være et attraktivt parkeringsalternativ for parkanter på modsatte side af Østerbrogade.

Carl Nielsens Allé ligger op til en central indfaldsvej og samtidig udenfor den nuværende betalingszone. Med sin nærhed til Svanemøllen Station og den lette adgang fra Ring 2 og Helsingørsmotorvejen vil et P-anlæg på Carl Nielsens Allé kunne fungere som alternativ for pendlere i bil.

En yderligere bekymring der ikke er nærmere undersøgt er om anlægget vil give anledning til utryghed i aftentimerne. Området er tyndt befolket i aftentimerne og derfor kan parkering om aftenen føles utrygt. Det vil kræve nærmere undersøgelser at afdække et sådan problems omfang og eventuelle foranstaltninger i et konkret projekt.

### TIDLIGERE PROJEKT I OMRÅDET OMKRING DET GAMLE ØRESUNDSHOSPITAL

Projektet "Cykelpakke Østerbro", som oprindeligt kom fra dele af lokaludvalget blev taget af bordet pga. massive beboerprotester. Med projektet skulle etableres en cykelrute som i forlængelse af Randersgade kunne mødes med Svanemølleruten helt oppe ved Svanemøllen station. Borgerne var især utilfredse med kombinationen af skolegårde og cykeltrafik.

Dette giver anledning til en forventning om en lignende modstand mod et parkeringshus der vil bringe mere trafik til området.

Byrum og lokalplan: Carl Nielsens Allé ligger som grøn forplads til smukke gamle hospitalsbygning for enden. En overjordisk løsning vil skæmme et smukt gammelt byarkitektonisk anlæg med en flot hovedakse der fungerer som

ankomstplads for et stort grønt kvarter der er anlagt efter klassiske idealer. Lokalplan 337 der beskytter det gamle hospitalsområde og dets kulturelle betydning. Af lokalplanen fremgår det at nybyggeri tilpasses områdets eksisterende bevaringsværdige struktur. Selve Carl Nielsens Allé er ikke indtegnet i Lokalplanen men det vurderes alligevel at et P-anlæg over jorden ikke vil kunne efterleve dette krav i lokalplan nr. 337.

Herudover anvendes pladsen også rekreativt. Der er etableret en lille urban have ovenpå den gamle bunker der ligger på pladsen. Østerbro lokaludvalg har lavet fået lavet de første skitseringer af, hvordan pladsen kan omdannes til en lommepark.

### TRAFIKAL AFVIKLING

Forudsætningerne for den trafikale afvikling er gode, men det vil øge trafik i område med mange børne-, unge- og fritidsinstitutioner. I forbindelse med andre projekter på området har interessenter i området peget på at trafik på pladsen er uhensigtsmæssig og farlig for brugere som i mange tilfælde er børn og unge.

### INTERESSENER

På baggrund af tidligere erfaringen forventes det at der vil være en række interessenter der vil have indsigelser imod projektet, herunder:

- Østerbro Lokaludvalg: Ønsker ikke mere parkering og har planer om klimalommepark på Carl Nielsens Allé
- Beboere og institutioner: Øget trafik i område med mange børn og unge.
- HOFOR: Planer om nedgravning af skybrudsrør
- Kulturarvstyrelsen, fredningsnævn: Bevaringsværdigt område med særlige historie.

### ANBEFALING

Ønskes det alligevel at gå videre med parkeringshus planer på Carl Nielsens Allé, bør man gå i dialog med beboere og brugere af området med henblik på at sikre sikkerheden både trafikmæssigt og i aftentimerne. Derudover anbefales der nærmere undersøgelser af om det kan lade sig gøre at inddrage rekreative aktiviteter og nedsivning af regnvand i et P-anlæg. Kulturelle og byarkitektoniske årsager taler kraftigt imod anlæg af et parkeringshus på Carl Nielsens Allé. Det bør afklares nærmere, hvilken effekt og udnyttelse af et parkeringshus på Carl Nielsens Allé vil have inden påbegyndt anlægsprojekt.





24: Urban have på den gamle bunker foran hospitalsbygningen på Carl Nielsens Allé.



25: Alléens forløb set fra Østerbrogade



26: Den gamle bunker med gamle træer, grønne buske og en urban have i midten vil blive revet ned ved anlæg af parkeringshus på grunden



27: Alleen løber fra Østerbrogade ned til forpladsen for hospitalsbygningen, hvor der er mange store træer.

## 8 VIGERSLEV ALLÉ

---

Forvaltningen vurderer, at et parkeringshus på foreslåede placering ikke vil blive benyttet i tilstrækkelig grad til at det kan anbefales at man anlægger et parkeringshus på grunden. Vigerslev Allé ligger så dårligt placeret i forhold til både integration i betalingszonen og efterspørgsel efter parkering, at det ikke på nuværende tidspunkt kan anbefales at man anlægger parkeringspladser i området.



## 9 ALLERSGADE/THORSGADE

---

Foruden svært kritisable tilkørselsforhold til dette sted, anvendes området i dag som lommepark med legeplads og boldbane mellem træerne. Derudover ligger lokaliteten udenfor den nuværende betalingszone. Forvaltningen kan ikke anbefale denne lokalitet til placering af et parkeringshus.



28: Lokaliteten set fra Allergade - legepladsen mellem træerne



29: Allersgade - Boldbanen ligger til højre mellem buske og træer



UDGIVER  
Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen

Byens Udvikling  
Center for Mobilitet og Byrum  
Njalsgade 13  
Postbox 348  
2300 København S

Tlf. 33 66 33 66  
@tmf.kk.dk

DESIGN  
TMF Grafisk Design

FOTO  
Københavns Kommune  
Ursula Bach  
Christensen & Co.  
Colourbox  
COWI



KØBENHAVNS KOMMUNE  
Teknik- og Miljøforvaltningen