

Justering af zoner for lastbilparkering

2. Udkast

september 2006

Udgivelsesdato : 04. Oktober 2006
Projekt : 21.3098.07

Udarbejdet : Jørgen Benno Hansen / Maj-Britt Køppen Andersen
Kontrolleret : Stig Vinggaard Jeppesen
Godkendt : Morten Fabrin

INDHOLDSFORTEGNELSE		SIDE
1.	INDLEDNING	3
1.1.	1. Metode tager udgangspunkt i de eksisterende zoner	3
1.2.	2. Metode tager udgangspunkt i nye zoner	3
2.	VURDERING AF EKSISTERENDE ZONER – METODE 1	4
2.1.	Det udvalgte vejnet	7
2.2.	Den kollektive trafik	8
2.3.	Skoler og skoleveje	9
2.4.	Resultat af vurderingen	10
2.5.	Det samlede forslag ud fra de eksisterende zoner – Alternativ 1	15
3.	FORSLAG TIL NYE OMRÅDER – METODE 2	16
3.1.	Område 1	18
3.2.	Område 2	19
3.3.	Område 3	20
3.4.	Område 4	21
3.5.	Område 5	21
3.6.	Det samlede forslag – Alternativ 2	23
4.	BILAG A	24

1. INDLEDNING

Københavns Kommune ønsker at optimere antallet af zoner for natparkering af lastbiler i hele kommunen, således at udbud og efterspørgsel harmonerer.

En indledende screening viser, at der p.t. er 78 zoner i Københavns Kommune, hvor lastbilparkering er tilladt. Efter besigtigelse af samtlige zoner er udbuddet af parkeringspladser opgjort lidt konservativt til ca. 1.000 stk. En tidligere undersøgelse viser, at det nuværende behov for lastbilparkering på offentligt vejareal er ca. 250 pladser. Den nuværende efterspørgsel for lastbilparkering er således markant mindre end udbuddet af parkeringspladser. Derfor ønsker Københavns Kommune at udnytte denne mulighed til at justere zonerne for lastbilparkering.

De nuværende zoner er placeret jævnt fordelt i byen, ofte i nærhed af boligkvarterer eller skoler. Hovedformålet med justeringen af parkeringszonerne er dermed at aflaste byen for tung trafik ved:

- At tilpasse antallet af lastbilzoner til det aktuelle behov.
- At aflaste boligkvarterer.
- At undgå gener på skoleveje.
- At koncentrere lastbilparkering omkring industriområder.
- At sikre gode adgangsforhold:
 - I forhold til de største indfaldsveje.
 - I forhold til kollektiv trafik.
 - I forhold til parkeringsmuligheder for chaufførens privatbil.

Dette notat har til formål at præsentere et fremtidigt zonetet, der opfylder ovenstående krav. Der er anvendt to metoder, som har resulteret i to alternative forslag til et nyt zonetet.

1.1. 1. Metode tager udgangspunkt i de eksisterende zoner

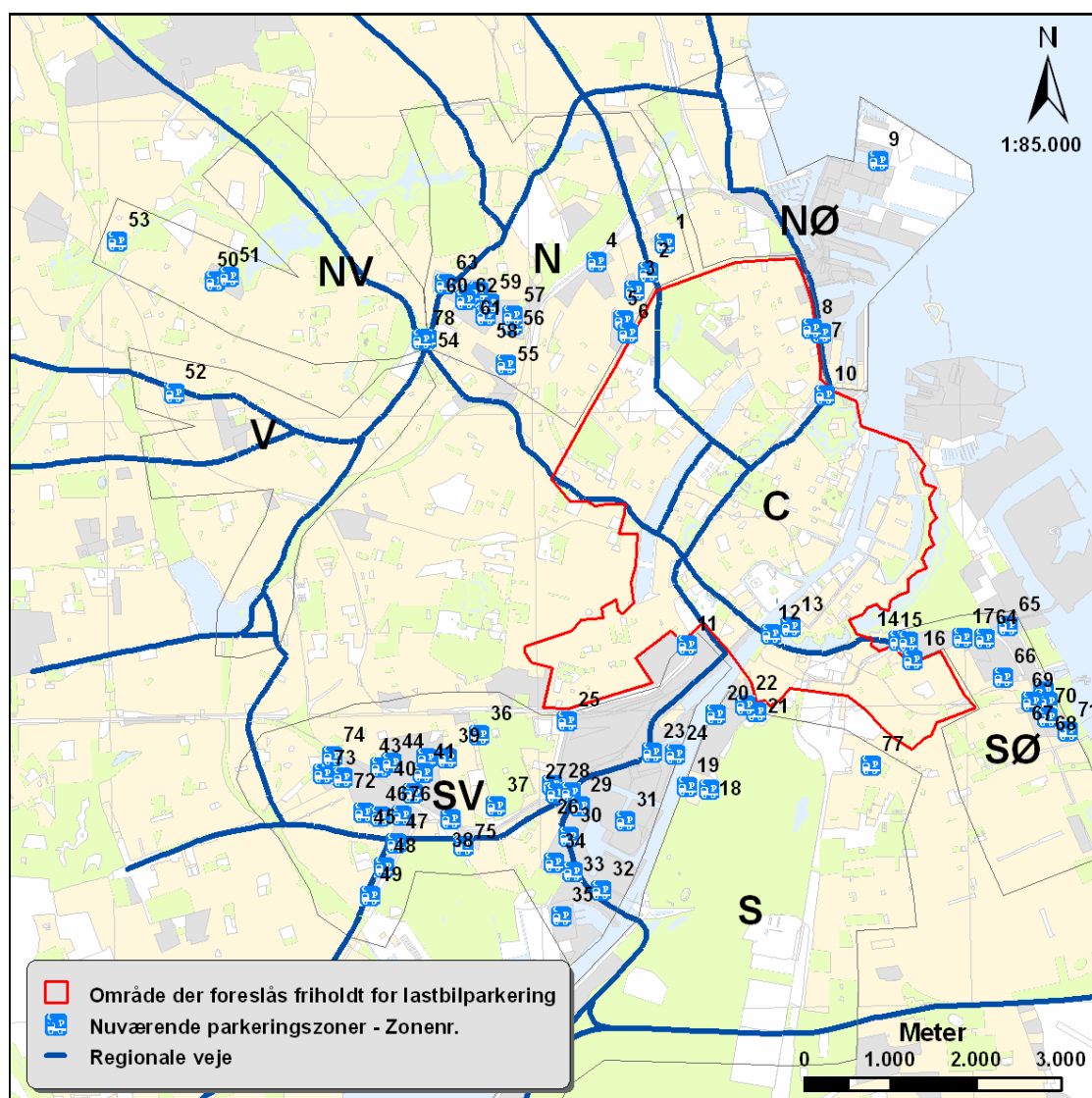
København inddeles i otte overordnede områder omkring indfaldsvejene. Inden for hvert område vurderes de nuværende zoner ud fra en række forudbestemte kriterier. Inden for hvert område udpeges de zoner, der får den bedste vurdering, og det bedømmes, hvorvidt de har kapacitet til det samlede områdes efterspørgsel. Som udgangspunkt findes to zoner per område, og de resterende zoner nedlægges. I enkelte tilfælde er det nødvendigt at oprette nye zoner for at dække et område, da ingen af de eksisterende opfylder kravene.

1.2. 2. Metode tager udgangspunkt i nye zoner

Der foreslås nogle nye områder i forbindelse med indfaldsvejene til byen, hvori lastbilparkeringen kan samles. Inden for hvert område findes de optimale placeringer for parkeringszonerne. Der tages således ikke hensyn til de eksisterende zoner.

2. VURDERING AF EKSISTERENDE ZONER – METODE 1

Som baggrund for beslutning om nedlæggelse/etablering af zoner for lastbilkparkerung i Københavns Kommune er der udarbejdet et kort, hvor Københavns Kommune er inddelt i otte områder, hvori de nuværende 78 zoner for lastbilkparkerung er indtegnet. Inddelingen er hovedsageligt valgt på baggrund af et ønske om, at områderne skal følge de store indfaldsveje, mens det centrale område består af indre by og brokvartererne, som de er indtegnet i Københavns Kommuneplan. De enkelte zoner for lastbilkparkerung er tildelt et zonenummer for at lette arbejdsgangen omkring registrering af- og henvisningen til- de enkelte zoner. Dette fremgår af nedenstående kort 2.1.



Kort 2.1: Københavns Kommune inddelt i områder for lastbilkparkerung med tilhørende parkeringszoner og zonenummer.

Alle de eksisterende zoner for lastbilparkering i København Kommune er blevet be-
sigtigt for at foretage et konkret skøn af, om den enkelte zone:

- Skaber gener for boligkvarterer.
- Skaber gener for skoleveje.
- Har gode adgangsforhold:
 - Er placeret i umiddelbar nærhed af de største indfaldsveje.
 - Er placeret i umiddelbar nærhed af den højfrekvente kollektive trafik.
 - Har mulighed for parkering af chaufførens privatbil.

Der er valgt at benytte et vurderingskriterium i fem niveauer gående fra 1 til 5, hvor 1 er det bedste, for alle de ovenstående punkter.

Således er alle ovenstående punkter blevet vurderet i de enkelte zoner for lastbilpar-
kering efter følgende model:

Kriterium/Niveau	1	2	3	4	5
Skaber gener for bo- ligkvarterer.	Ingen	Lille	Middel	Middelstor	Stor
Skaber gener for sko- leveje.	Ingen	Lille	Middel	Middelstor	Stor
Har gode adgangs- forhold:					
- Er placeret i umiddel- bar nærhed af de stør- ste indfaldsveje	Zonen ligger på en regio- nalvej	Zonen ligger på en forde- lingsvej	Zonen ligger på en sidevej til en regio- nal- eller for- delingsvej	Zonen ligger udenfor de øvrige krite- rier	Kriteriet be- nyttes ikke
- Er placeret i umiddel- bar nærhed af den kol- lektive trafik	Afstand til nærmeste stoppested for metro, s-tog , regionaltog , A- eller S busser				
	< 100m	< 200m	< 500m	< 1000m	< 1000m
- Har mulighed for par- kering af chaufførens privatbil	Afstand til nærmeste parkeringsplads for personbiler				
	< 100m	< 200m	< 500m	< 1000m	< 1000m

Desuden indgår allerede indkomne borgerhenvendelser, omkring de eksisterende zoner, også i vurderingen. Der tages således hensyn til borgerønsker de steder det er fagteknisk forsvarligt.

Antallet af pladser og belægningsgraden er opgjort i de enkelte zoner for lastbilparkering. Antallet af pladser er beregnet ud fra gennemsnitslængden af et parkeret køretøj plus to meter i alt 14,25 meter. Belægningsgraden er beregnet ud fra antallet af pladser i den enkelte zone og antallet af belagte pladser onsdag aften d. 14/12 2005. Registreringen af de belagte pladser fremgår af den tidligere undersøgelse, som Københavns Kommune har fået udarbejdet¹.

For at kunne vurdere de ovenstående kriterier er der udarbejdet en række kort, som illustrerer, hvor vejnettet (kort 2.2) og skolerne (kort 2.3) er placeret i forhold til zonerne for lastbilparkering. Ligeledes er der udarbejdet et kort (kort 2.4) som illustrerer, hvordan den kollektive trafik kører i forhold til de enkelte zoners placering. Disse kort fremgår af de næste sider.

¹ Da denne undersøgelse har lagt flere af zonerne sammen i én, mangler der derfor oplysninger omkring belægningsgraden for flere af parkeringszonerne. Det forudsættes derfor at belægningsgraden er den samme i alle de zoner, der er lagt sammen til en zone i den tidligere undersøgelse.

2.1. Det udvalgte vejnet



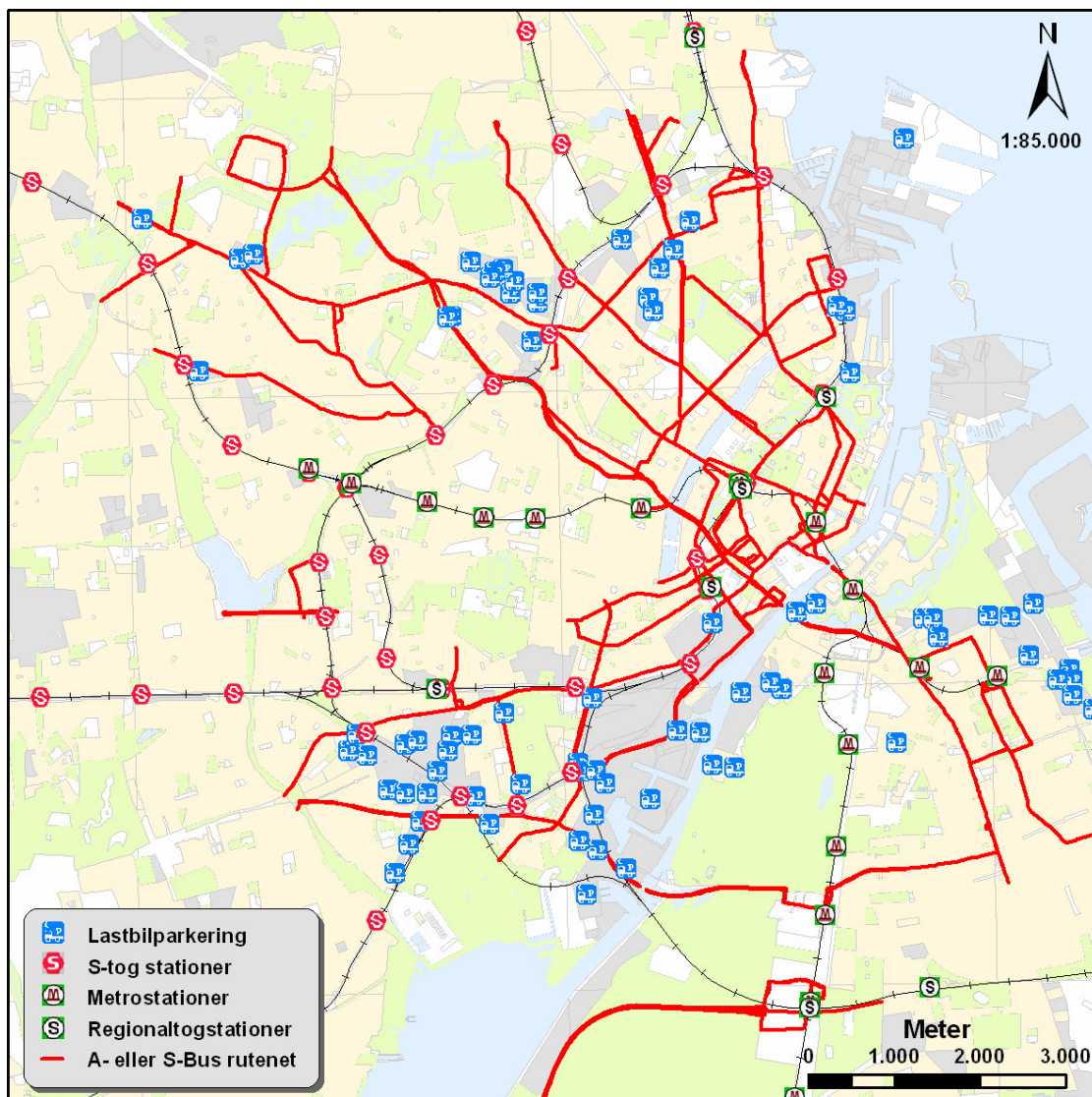
Kort 2.2: Vejnet som Københavns Kommune ønsker at lastbiltrafikken hovedsageligt benytter.

Det overordnede vejnet består af de regionale veje og fordelingsvejene, som er de veje Københavns Kommune ønsker at lastbiltrafikken benytter.

I Københavns Kommuneplan er vejene beskrevet som følgende: *"De regionale veje skal sikre forbindelsen mellem København og den øvrige Øresundsregion. Dette betyder, at der tages store hensyn til biltrafikens fremkommelighed. På de regionale veje sikres en hensigtsmæssig og glidende trafikafvikling samtidig med at trafiksikkerheden, krydsningsmulighederne og miljøet sikres bedst muligt. Ved kommunegrænsen tilpasses kapaciteten efter den trafikmængde, der i praksis kan afvikles på byens gadenet"*.

"Fordelingsgaderne skal sikre forbindelsen mellem bydelene. De indrettes derfor under hensyntagen til såvel bil -som kollektiv- og cykeltrafik".

2.2. Den kollektive trafik



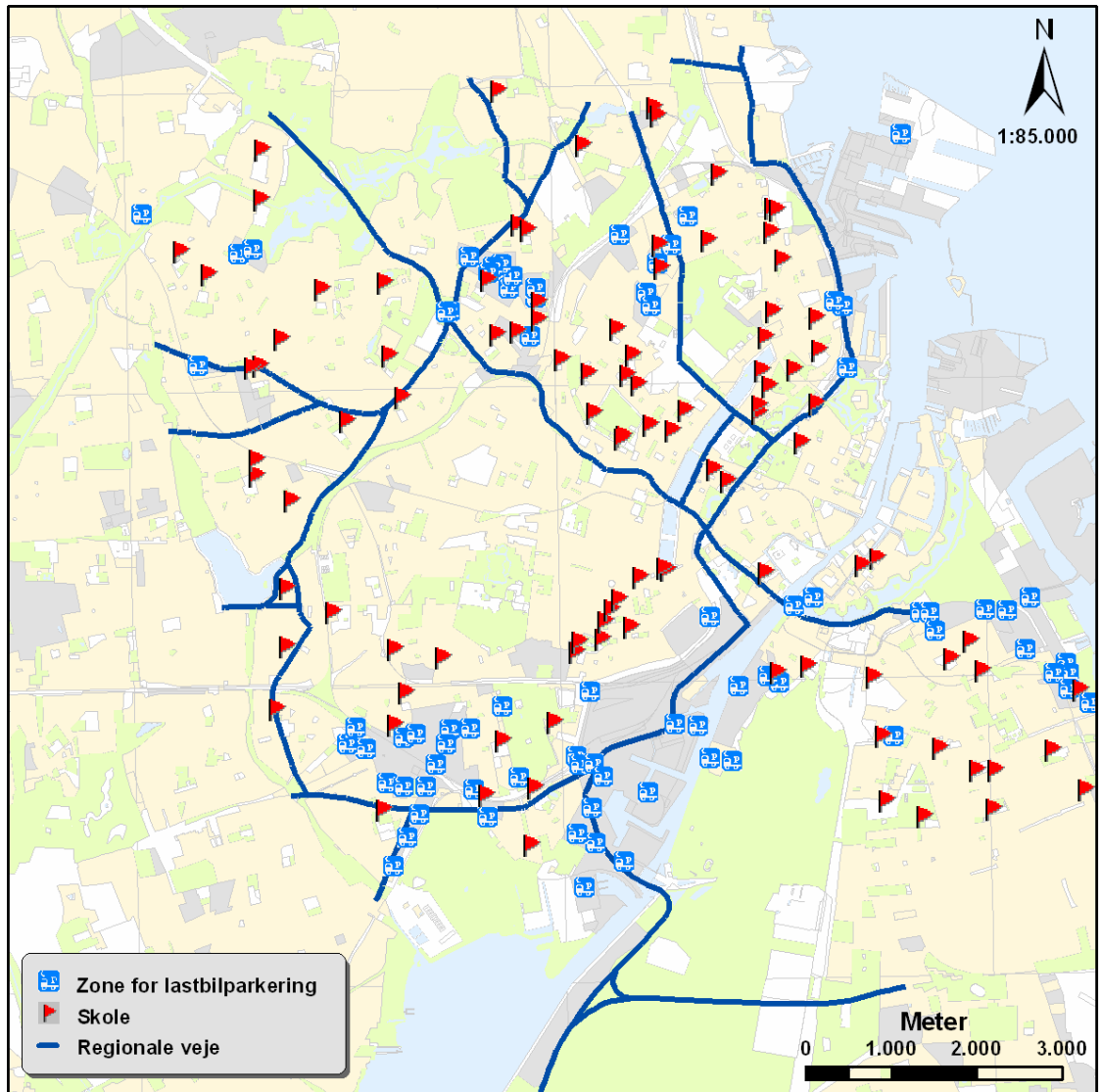
Kort 2.3: Den vigtigste del af den kollektive trafik i København kører i "Byens Net", som består af S-tog, Metro og A- busserne. Her er S- busserne også indtegnet, da de er en del af den højfrekvente kollektive trafik.

Som tidligere beskrevet er kriteriet omkring den kollektive trafik defineret som afstanden fra de enkelte zoner til det nærmeste stoppested for S-tog, Metroen, A- eller S-busserne.

I København Kommuneplan er den kollektive trafik beskrevet således: *"Byens Net" består af S-tog, Metro og A – busnettet og udgør grundstammen i det københavnske kollektive trafiksystem. Byens Net tilbyder borgere, pendlere og gæster et samlet og overskueligt kollektivt trafiktilbud, der giver mulighed for at komme rundt i København uden brug af køreplan.*

S-togs-, metro- og regionaltogetsstationer er angivet på ovenstående figur sammen med A- og S-bussernes rutenet i Københavns Kommune.

2.3. Skoler og skoleveje



Kort 2.4: Illustrering af skolernes placering i forhold zonerne for lastbilparkering. Placeringen af zonerne for lastbilparkering skal i høj grad tage hensyn til skolerne og skolevejene.

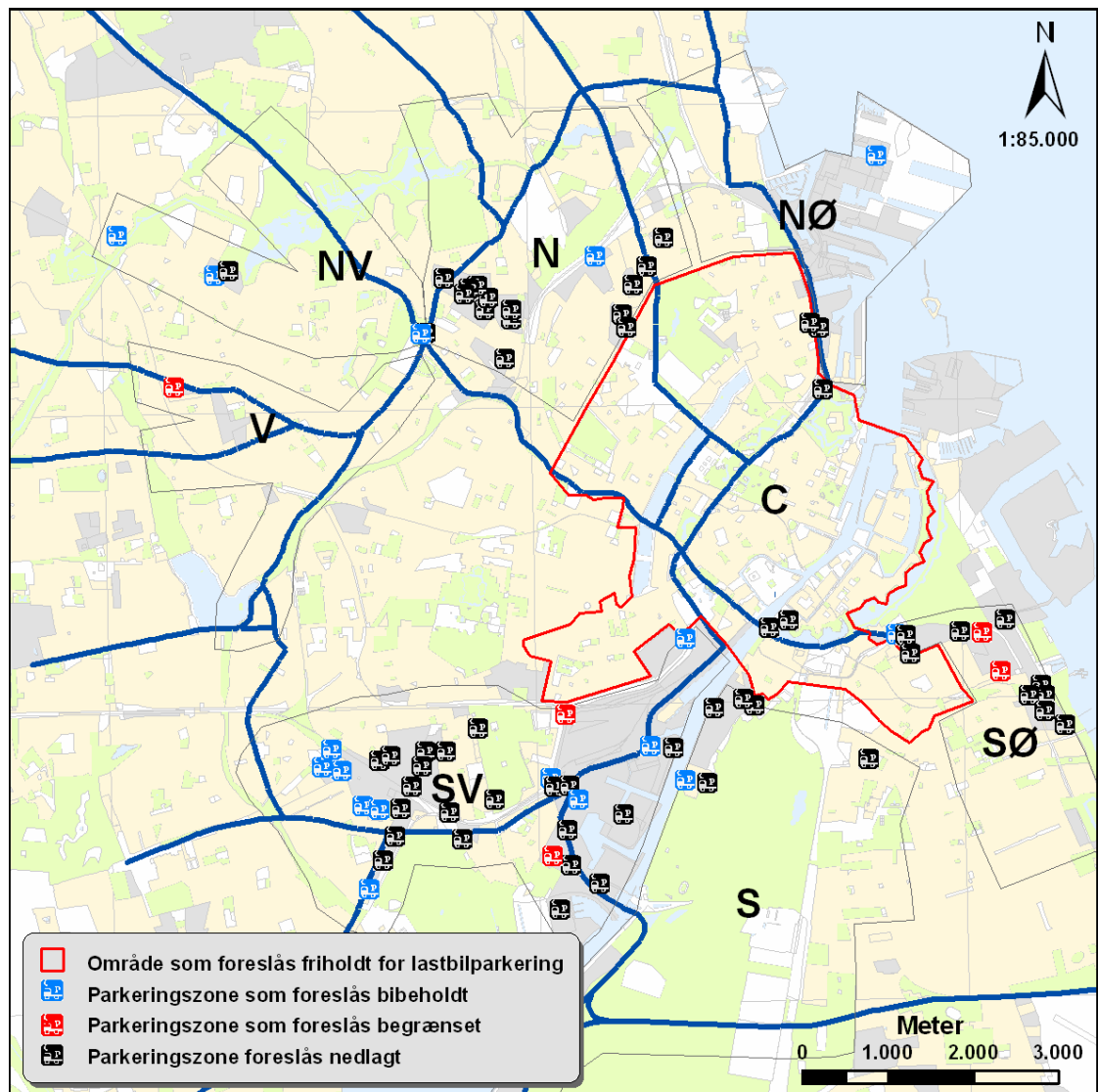
Vurderingen af, hvor stor gene parkeringszonerne har på skolevejene er lavet ud fra, hvor langt zonerne er placeres fra de enkelte skoler, og om de enkelte zoner ligger på veje, som er naturlig adgangsvej til de enkelte skoler.

2.4. Resultat af vurderingen

Hvert enkelt område er vurderet særskilt med det formål at udpege en eller to zoner i hvert område, der kan betjene området bedst muligt med mindst muligt gener. Undtaget fra denne fremgangsmåde er det centrale område, da det foreslås at friholde dette område for lastbilkøring. De nuværende zoner i det centrale område, Zone 8, 10, 12 og 13, nedlægges derfor.

På de følgende sider er resultatet af vurderingen af de enkelte områder beskrevet. Vurderingen af hver enkelt zone kan ses i bilag A.

Kort 2.5 illustrerer resultatet af gennemgangen



Kort 2.5: Illustration af det samlede forslag til de eksisterende zoners fremtidige status.

Det nordvestlige område

Det nordvestlige område dækker i dag tre zoner, hvoraf de to er placeret i umiddelbar nærhed af hinanden. Det foreslås derfor at nedlægge zone 51 på Gadelandet, hvilket vil opretholde tilstrækkelig kapacitet i lokalområdet.

Det nordlige område

I det nordlige område er der i dag 17 zoner. Denne kapacitet overstiger langt efterspørgslen, og der er derfor basis for at nedlægge et stort antal zoner. 15 zoner vurderes som nedlægningsegnede ud fra de opstillede kriterier. Otte af disse zoner (56-63) ligger i industrikvarteret omkring Rentemestervej og Tomgårdsvej. De ligger alle på relativt smalle veje med mange parkerede personbiler, se nedenstående billede 2.1 af Rentemestervej.

Billede 2.1: Der er tæt pakket med parkerede personbiler i industrikvarteret omkring Rentemestervej, hvor dette billede er taget, hvilket betyder meget få langtidsparkerede lastbiler.

De nuværende zoner dækker hovedsageligt den sydlige del af området, så det vurderes, at der er behov for en ny zone i den nordlige del af området. Det foreslås derfor at placere en ny zone langs Lyngbyvej på den vestlige side af industriområdet mellem Bomhusvej og Gartnerivej, se billede 3.1. Her er der i dag parkeringszone for personbiler, hvorfor en etablering af parkeringszone for lastbiler kan gøres ved at tillade parkering i den eksisterende markering

Denne placering af en ny zone vil kun skabe få gener for boligområdet syd for Gartnerivej. Adgangsforholdene er stort set optimale; Zonen ligger lige op ad Helsingørmotorvejen, den kollektive trafik kører på vejen, og det er muligt at parkere personbilen.

Billede 2.2: Zone for personbilsarkering på Lyngbyvej, hvor det foreslås at tillade lastbilparkering.

Det nordøstlige område

Det nordøstlige område dækkes i dag kun af zone 9, da zone 7 allerede er nedlagt. Zone 9 dækker store områder af Nordhavnen, hvilket giver en høj kapacitet, og zonen anses derfor for at være tilstrækkelig for området.

Det vestlige område

I det vestlige område er der i dag kun en zone, nr. 52. Kapaciteten i denne zone overstiger i dag efterspørgslen, og det anbefales derfor at beholde zonen, men i en begrænset udgave omkring Københavns Bibeltræningscenter. Dette vil samtidig løse nuværende problemer med personbilsparkering for beboere i området. Kapaciteten i zonen anses stadig for at være mere end tilstrækkelig, hvorfor der ikke oprettes nye zoner i området.

Billede 2.3: Den eksisterende zone for lastbilparkering ved Hittegodskontoret på Slotsherrensvej.

Det sydvestlige område

Det sydvestlige område dækker blandt andet over Grøntorvet og arealerne heromkring. Da Grøntorvet forventes i løbet af 2009/10² at flytte fra Valby og ud af København Kommune vil forudsætningerne for den nuværende trafik i området ændre sig væsentligt. Det foreslås derfor at parkeringszonerne omkring Grønttorvet forbliver som hidtil. Det drejer sig om zonerne på Retortvej (45, 72 og 74), zonen på Kulbanevej (73 – se billede 2.4) og zonen på Værkstedsvej (46). Når Grøntorvet er flyttet foreslås det at tage zonerne op til fornyet vurdering, men umiddelbart foreslås det kun at bibeholde zonen på Kulbanevej, da denne kun skaber små gener, og ligger relativ tæt på det regionale vejnet.

Herudover foreslås det at nedlægge de små zoner langs med Gammel Køge Landevej (39-42, 47-48, 76), da disse ligger på relativt smalle veje, og kun benyttes i meget lav grad. Zonen på Gammel Køge Landevej foreslås dog bibeholdt, da den har gode adgangsforhold.

Området mellem og omkring Sjællandsbroen, Sydhavnsgade, Enghavevej og Ingerslevsgade er ligeledes indeholdt i det sydvestlige område. Kapaciteten her overstiger langt efterspørgslen, og flere zoner foreslås derfor nedlagt og andre lagt sammen. Samlet set vil kapacitet i dette område dog stadig overstige efterspørgslen. Hvilke zoner der foreslås nedlagt kan ses i Bilag A.

Billede 2.4: Den eksisterende zone for lastbilparkering på Kulbanevej er et eftertragtet sted at parkere en trailer.

Det sydlige område

Det sydlige område dækker på nuværende tidspunkt over seks zoner, der alle ligger i den nordligste del af området. Heraf foreslås fem zoner nedlagt, da den tilbageblevne zone (19) har tilstrækkelig kapacitet.

Billede 2.5: Den eksisterende zone for lastbilparkering på Thorvald Borgs Gade.

Denne zone har dog den ulempe, at den kun dækker den nordlige del af området, og den ligger ikke i forbindelse med det regionale vejnet. Det er derfor ønskeligt at etablere en zone i den sydlige del af området i forbindelse med Amagermotorvejen og Sjællandsbroen.

Det viser sig dog ved en gennemgang af området, at det ikke er muligt at finde et egnet areal inden for området. Området omkring den sydlige del af metroen kunne i dag være et egnet sted, men på grund af Ørestadsbyggeriet er det en kortsigtet løsning.

² <http://www.groenttorvet.dk>

Det sydøstlige område

I det sydøstlige område er det muligt at nedlægge ni zoner, uden at det medfører problemer med kapaciteten. De to zoner på Prags Boulevard (16-17) foreslås nedlagt, da zonerne allerede i dag er begrænset til parkering mellem kl. 7 og 19. Tre andre (65,69-70) er i praksis allerede nedlagt blandt andet på grund af metrobyggeriet, mens de to zoner på Øresundsvej (67-68) foreslås nedlagt på grund af boligområderne langs vejen, som i disse år udbygges kraftigt, se billede 2.2. Zonen på Amager Strandvej (71) foreslås nedlagt fordi den ligger op ad Filipskolen.

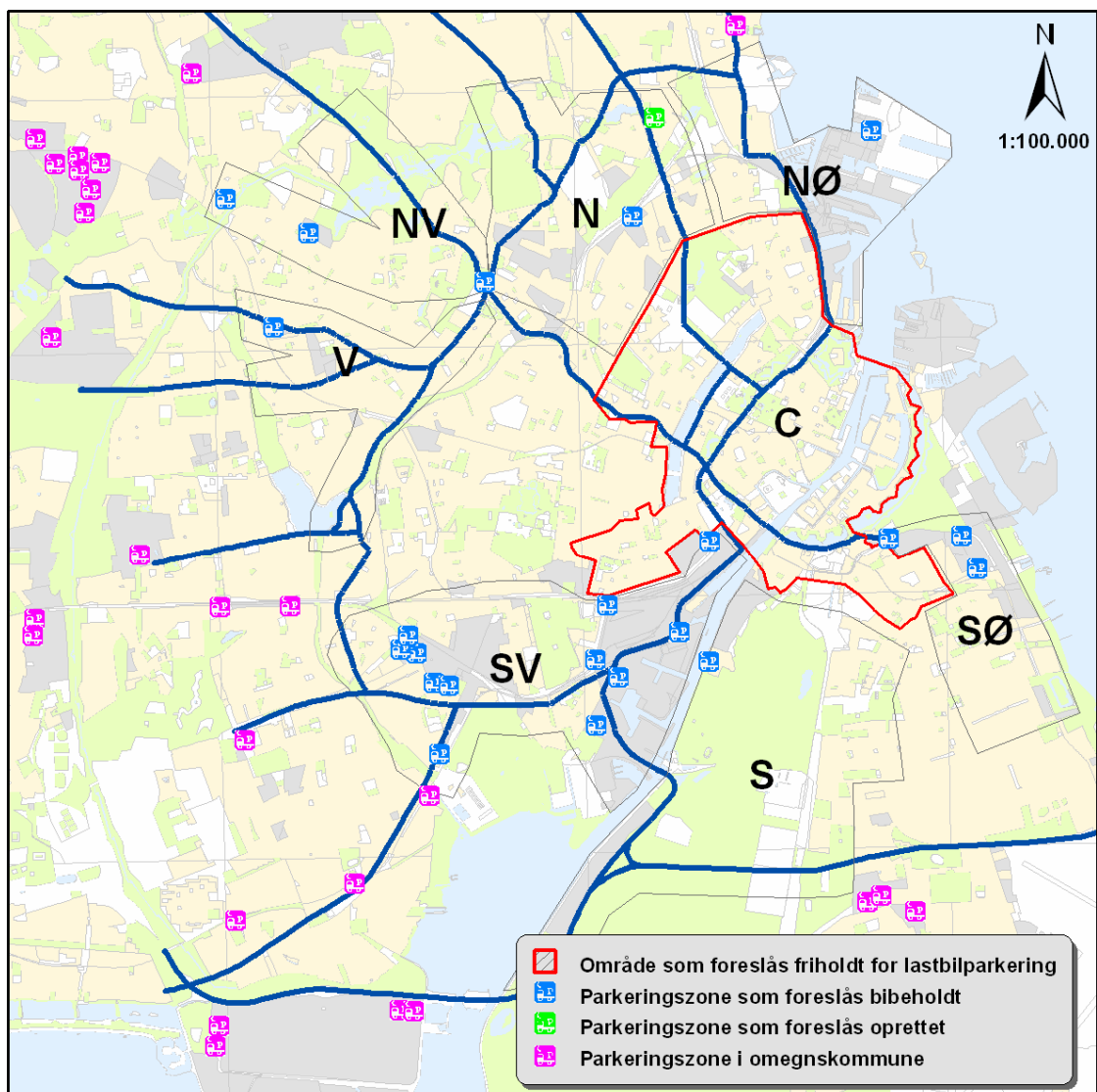
Af de resterende tre zoner, 14, 64 og 66, har zonerne 64 og 66 en begrænset belægningsgrad, hvorfor de foreslås begrænset. Dette løser samtidig oversigtproblemer fra sidegaderne, hvilket har været ønsket i flere borgerhenvendelser.

Billede 2.6: Den eksisterende zone for lastbilparkering på Øresundsvej foreslås nedlagt på grund af de nye boligområder, som skyder op omkring vejen.

2.5. Det samlede forslag ud fra de eksisterende zoner – Alternativ 1

Det samlede forslag er således at nedlægge 53 zoner, begrænse 3 zoner og oprette 1 ny zone. De foreslåede justeringer af zoner for lastbilkparkerung betyder, at der også i fremtiden vil være en del overkapacitet i forhold til efterspørgslen. Dette skyldes dog de store zoner, som fortsat vil eksistere i Nordhavnen og Sydhavnen. Zonerne vil stadigvæk være fordelt ud over hele kommunen, og kapaciteten i lokalområderne vil være tilstrækkelig og bedre tilpasset efterspørgslen.

På nedenstående kort 4.1 fremgår det samlede forslag til justering af zoner for lastbilkparkerung i Københavns Kommune.



Kort 2.6: Illustrering af det samlede forslag til justering af zonerne for lastbilkparkerung i Københavns Kommune.

3. FORSLAG TIL NYE OMRÅDER – METODE 2

Som beskrevet i indledningen tager metode, 2 udgangspunkt i et ønske om at begrænse lastbilparkeringen til mindre områder omkring de regionale indfaldsveje.

Målet er stadig at have kapacitet til den nuværende efterspørgsel, og at zonerne er jævnt fordelt i hele byen.

Målet er derfor at zonerne for lastbilparkering placeres i fem områder omkring følgende regionale indfaldsveje:

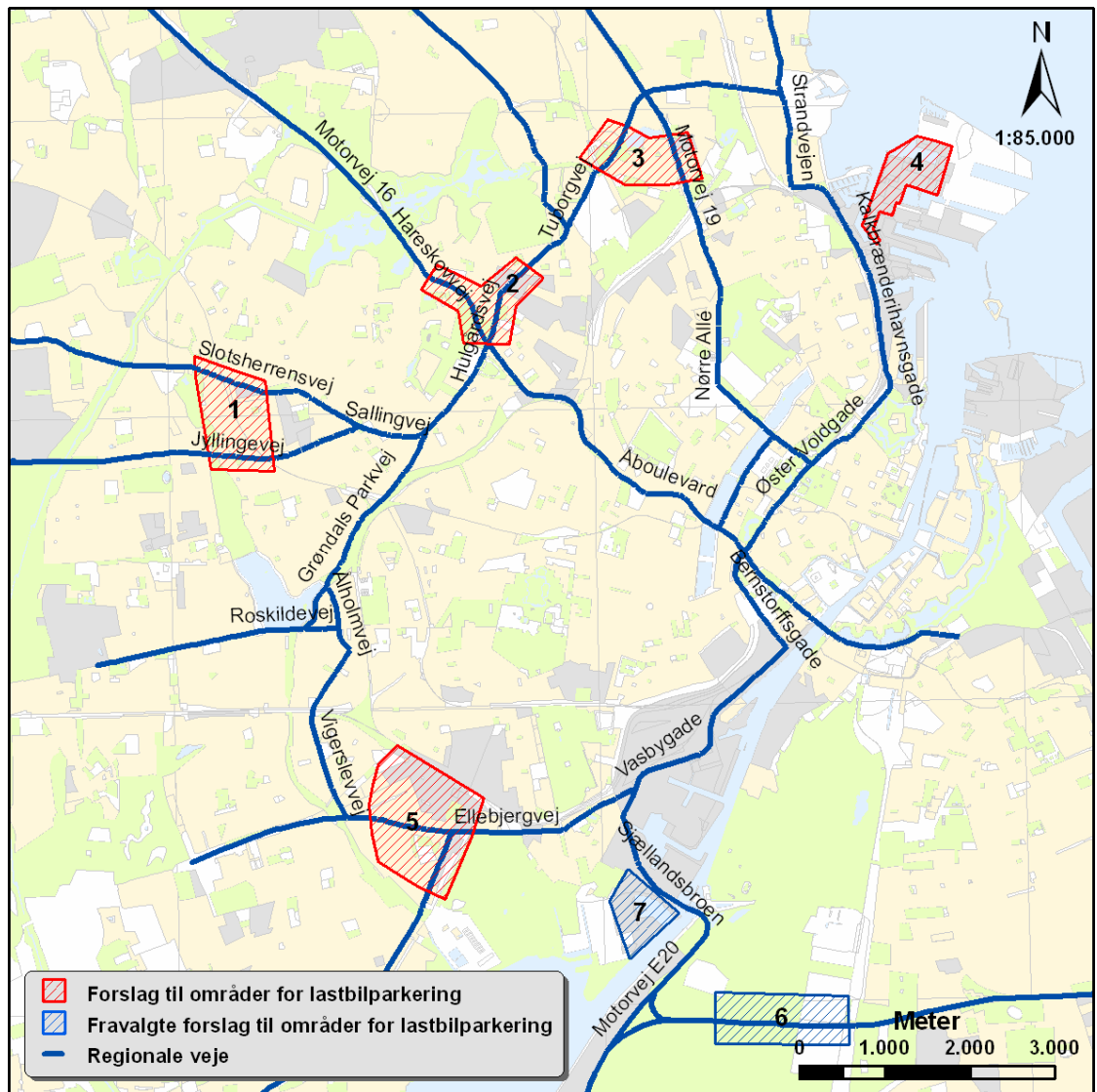
1. Jyllingevej og Slotsherrensvej.
2. Hareskovsvej/Borups Allé og Hulgårdsvej/Tomsgårdsvej.
3. Helsingørmotorvejen og Tuborgvej
4. Kalkbrænderihavnsgade.
5. Folehaven og Gammel Køge Landevej.

Desuden foreslås det, som i alternativ 1, at friholde det indre København for lastbilparkering.

Som det ses på kort 3.1, på næste side, er der ikke foreslået noget område omkring Amager motorvejen (6). Dette er fravalgt, da der ikke er fundet en zone, hvori det kan anbefales at tillade lastbilparkering. Det er blevet overvejet om et område i den sydlige del af Sydhavnen (7) kunne være en mulighed, men da det skønnes, at trafikken fra Østamager kører syd om København og videre ud på hele Sjælland, er det ikke ønskværdigt at få trafikken over Sjællandsbroen. Det foreslås derfor, at lastbiler som ønsker at parkere i dette område henvises til parkeringszonerne i Tårnby Kommune eller på Avedøre Holme i Hvidovre Kommune.

I modsætning til den første metode er opgaven her, ikke at begrænse kapaciteten så den passer til efterspørgslen, men i stedet at skabe en kapacitet i de enkelte områder, så den svarer til den nuværende efterspørgsel.

Det beskrives således på de følgende sider, om -og hvorledes det er muligt at efterkomme den forventede efterspørgsel i de enkelte områder, hvor det ønskes at zonerne for lastbilparkering skal ligge.



Kort 3.1: De ønskes at samle lastbilkøringen i områder omkring de regionale indfaldsveje.

3.1. Område 1

Område 1 består af arealer langs Slotsherrensvej og Jyllingevej, hvor der i dag kun eksisterer en zone for lastbilparkering, som ligger på sydsiden af Slotsherrensvej, hvor der er plads til ca. 15 lastbiler.

Den nuværende efterspørgsel ligger under 10, hvorfor den nuværende kapacitet er tilstrækkelig. Det må dog anses for sandsynligt, at efterspørgslen i dette område vil stige, når det kun bliver tilladt at parkere i de foreslåede områder. Derfor foreslås det at udvide den nuværende zone til også at omfatte den nordlige side af Slotsherrensvej, se billede 3.1, således der bliver ca. 30 pladser i alt i hele området.

Det vil være optimalt, hvis der i stedet kan findes en ny zone på Jyllingevej, men gennem en besigtigelse er der ikke fundet et egnet areal.

Billede 3.1: Den eksisterende zone for lastbilparkering på Slotsherrensvej foreslås udvidet til at omfatte begge sider af vejen.

3.2. Område 2

Område 2 består af arealerne langs Hareskovsvej/Borups Allé og Hulgårdsvej/Tomgårdsvej, hvor der i dag eksisterer otte zoner for lastbilparkering med i alt plads til ca. 85 lastbiler.

Den nuværende efterspørgsel i dette område er under 30, hvorfor der i dag er stor overkapacitet. Det må dog anses for sandsynligt, at efterspørgslen i dette område vil stige, når det kun bliver tilladt at parkere i de foreslåede områder. Derfor foreslås det at bibeholde zonerne på Borups Allé, se billede 3.2, Hulgårdsvej og Dortheasvej, således der bliver ca. 45 pladser i alt i hele området.

Billede 3.2: Den eksisterende zone for lastbilparkering på Borups Allé som foreslås bibeholdt.

3.3. Område 3

Område 3 består af arealerne langs med Helsingørmotorvejen og Tuborgvej, hvor der i dag ikke eksisterer zoner for lastbilkparkerung.

Den nuværende efterspørgsel i dette område er i dag under 20, men det må dog anses for sandsynligt, at efterspørgslen i dette område vil stige, når det kun bliver tilladt at parkere i de foreslåede områder.

Det foreslås derfor at oprette en ny zone for lastbilkparkerung på den østlige side af Lyngbyvej lige op ad Helsingørmotorvejen. Det vurderes, at der kan etableres omkring 20 pladser i denne zone.

Det vil være optimalt, hvis der også kan findes en ny zone på Tuborgvej, men en besigtigelse af vejen og arealerne omkring har vist, at dette ikke er muligt. Derfor foreslås det at udvide området lidt syd på, således at den nuværende zone på Rovingvej kan bibeholdes og være med til at sikre tilstrækkelig kapacitet i dette område og hele byen. Område 3 vil således indeholde ca. 45 pladser i alt.

Billede 3.3: Der foreslås at oprette en ny zone for lastbilkparkerung på den østlige side af Lyngbyvej.

Billede 3.4: Den eksisterende zone for lastbilkparkerung på Rovingvej foreslås bibeholdt som en del af område 3.

3.4. Område 4

Område 4 består af den ikke-afspærrede del af Nordhavnen langs med Kalkbrænderihavnsgade, der i dag er udlagt som en stor zone for lastbilparkering med ca. 100 pladser.

Den nuværende efterspørgsel i dette område er i dag under 10, hvorfor der således eksisterer en kraftig overkapacitet i området. Det må dog også her anses for sandsynligt at efterspørgslen i dette område vil stige, når det kun bliver tilladt at parkere i de foreslåede områder.

Det foreslås derfor at opretholde den nuværende zone for lastbilparkering på Nordhavnen.

3.5. Område 5

Område 5 består af arealerne langs Folehaven og Gammel Køge Landevej, hvor der i dag eksisterer ni zoner for lastbilparkering med ca. 70 pladser.

Den nuværende efterspørgsel i dette område er i dag under 35, hvorfor der således er overkapacitet i området.

Den nuværende efterspørgsel på lastbilparkeringspladser omkring Sydhavnen er ca. 75, og de bliver med nedlæggelsen af alle zonerne således tvunget til at finde alternativer. Det må derfor anses for sandsynligt, at efterspørgslen i område 5 vil stige kraftigt, da det er det nærmeste alternativ til Sydhavnen. En mindre del må dog formodes at søge til de andre områder eller til Avedøre Holme eller Tårnby, hvor der også ligger zoner for lastbilparkering.

Det foreslås derfor at udvide busparkeringszonen på Ingerslevsgade bagved Hovedbanegården, og bibeholde tilladelsen til busparkering på Borgmester Christiansens Gade, således at antallet, som skal finde alternative pladser, falder til ca. 65.

Det foreslås ligeledes at opretholde alle de eksisterende zoner i området, samt at oprette en ny zone på den nordlige side af Folehaven mellem Hestehaven og Retortvej, se billede 3.5 på næste side, her kan der oprettes omkring 10-12 pladser.

I alt vil der således være en kapacitet omkring 80 pladser i område 5, og det formodes at den udnyttes fuldt ud.

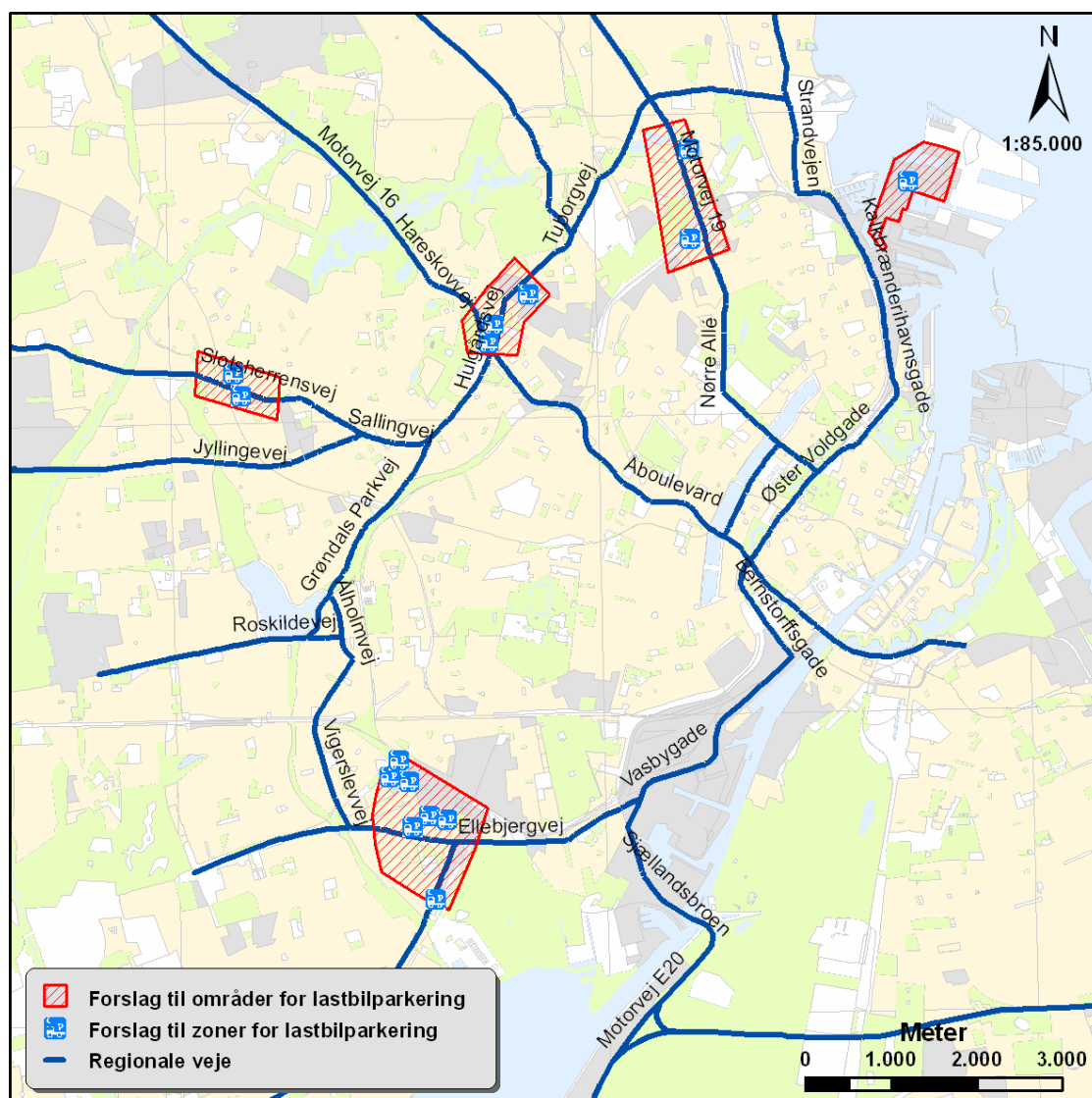
Billede 3.5: Det foreslås at oprette en ny zone for lastbilparkering på den nordlige side af Folehaven.

Når Grønttorvet flytter i 2009/10 må efterspørgslen i området formodes at falde, det foreslås derfor at tage zone op til fornyet vurdering når efterspørgslen efter flytningen kendes.

3.6. Det samlede forslag – Alternativ 2

Det samlede forslag er således, at der oprettes fem områder langs med de regionale indfaldsveje, som hver indeholder zoner med en kapacitet, der dækker den nuværende efterspørgsel i de enkelte områder, se kort 3.2. Samlet for hele Københavns Kommune er der en kapacitet på ca. 300 pladser til at dække den nuværende efterspørgsel på ca. 250.

Alle de nuværende zoner for lastbilkparkerung, som ikke er indeholdt i dette forslag, nedlægges. Forslaget sikrer således, at der ikke kan parkeres lastbiler i det centrale København.



Kort 3.2: Illustrering af det samlede forslag til alternativ 2. Fem områder med tilhørende zoner for lastbilkparkerung langs de regionale indfaldsveje og hele det centrale København friholdes for lastbilkparkerung.

4. BILAG A

På de følgende sider er resultatet af vurderingen af de enkelte zoner for lastbilparkering beskrevet, herunder også begrundelsen for zonernes videre skæbne. Zonerne er oplyst i først alfabetisk rækkefølge efter hvilken overordnet zone de er placeret i, og dernæst i numerisk rækkefølge efter de enkelte zonenumre.

Kriterierne er, som tidligere beskrevet, bedømt efter følgende skalaer:

Kriterium/Niveau	1	2	3	4	5
Skaber gener for boligkvarterer.	Ingen	Lille	Middel	Middelstor	Stor
Skaber gener for skoleveje.	Ingen	Lille	Middel	Middelstor	Stor
Har gode adgangsforhold:					
- Er placeret i umiddelbar nærhed af de største indfaldsveje	Zonen ligger på en regionalvej	Zonen ligger på en fordelingsvej	Zonen ligger på en sidevej til en regional- eller fordelingsvej	Zonen ligger udenfor de øvrige kriterier	Kriteriet benyttes ikke
- Er placeret i umiddelbar nærhed af den kollektive trafik	Afstand til nærmeste stoppested for metro, s-tog , regionaltog , A- eller S busser				
	< 100m	< 200m	< 500m	< 1000m	< 1000m
- Har mulighed for parkering af chaufførens privatbil	Afstand til nærmeste parkeringsplads for personbiler				
	< 100m	< 200m	< 500m	< 1000m	< 1000m

Parkeringszone	Zonenummer	Stedsbetegnelse	Estimeret antal pladser	Belægningsprocent	Gener for boligkvarter	Gener for skolevej	Afstand til overordnet vejnet	Afstand til kollektiv trafik	Afstand til parkering af personbil	Begrundelse
C	8	Østbanegade	3	67	5	4	3	2	1	Nedlægges pga. gener på boligområde og skoleveje.
C	10	Folke Bernaottes Allé	14							Nedlægges pga. det ikke er tilladt at langtidsparkerer i denne zone (kun parkering uden for myndretiden).
C	12	Langebrogade	7		4	1	3	3	1	Nedlægges fordi den ligger i Centrum
C	13	Ved Langebro	2		2	1	3	1	1	Nedlægges fordi den ligger i Centrum
NV	50	Kobbelvænget	3	29	2	1	3	2	1	Bibeholdes for at opretholde kapacitet i lokalområdet.
NV	51	Gadelandet	6		2	1	3	3	1	Nedlægges pga. overkapacitet i lokalområdet - Generne for den øvrige trafik er større end på Kobbelvænget, som ligger lige ved siden af.
NV	53	Frederikssundsvej	4	43	1	1	2	1	1	Bibeholdes pga. få gener, højbelægningsprocent og gode adgangsforhold.
N	54	Hulgårdsvej	7	43	2	1	1	2	1	Nedlægges pga. overkapacitet i lokalområdet - kan overgå til personbilkparkerung for bilister med ærinde på politistationen.
N	55	Hejrevej	3	10	3	1	4	2	1	Nedlægges pga. gener for boligområde, afstand til overordnet vejnet og zonen ligger på en smal vej.
N	56	Rebslagervej	7		2	5	4	2	1	Nedlægges pga. gener for Teknisk Skole, afstand til overordnet vejnet, stor overkapacitet i lokalområdet og zonen ligger på en smal vej.
N	57	Rentemestervej Øst	7		2	4	3	2	1	Nedlægges pga. gener på skoleveje, stor overkapacitet i lokalområdet og zonen ligger på en smal vej.
N	58	Thoravej	20		2	1	4	3	1	Nedlægges pga. afstand til overordnet vejnet og zonen ligger på en smal vej.
N	59	Bispevej	7		2	1	4	3	1	Nedlægges pga. afstand til overordnet vejnet, stor overkapacitet i lokalområdet og zonen ligger på en smal vej.

Parkeringszone	Zonennummer	Stedsbetegnelse	Estimeret antal pladser	Belægningsprocent	Gener for boligkvarter	Gener for skolevej	Afstand til overordnet vejnet	Afstand til kollektiv trafik	Afstand til parkering af personbil	Begrundelse
N	60	Peter Ipsen Allé	7		2	1	3	2	1	Nedlægges pga. stor overkapacitet i lokalområdet og zonen ligger på en smal vej.
N	61	Rentemestervej C	10		2	1	3	3	1	Nedlægges pga. stor overkapacitet i lokalområdet og zonen ligger på en smal vej.
N	62	Rentemestervej Vest	10		1	1	3	2	1	Nedlægges pga. stor overkapacitet i lokalområdet og zonen ligger på en smal vej.
N	63	Dortheavej	14	7	1	1	3	2	1	Nedlægges pga. stor overkapacitet i lokalområdet og zonen ligger på en smal vej.
N	78	Borup Allé	21	32	1	1	1	1	1	Bibeholdes pga. få gener, højbelægningsprocent, gode adgangsforhold og for at opretholde kapacitet i lokalområdet.
N	1	Æbeløgade	7	24	2	2	3	1	1	Nedlægges pga. overkapacitet i lokalområdet og gener på boligområder og skoleveje.
N	2	Regnagade	7		3	2	1	1	1	Nedlægges pga. overkapacitet i lokalområdet og gener på boligområder og skoleveje.
N	3	Teglværksgade	7		3	4	3	3	1	Nedlægges pga. overkapacitet i lokalområdet og gener på boligområde og skoleveje.
N	4	Rovsingsgade	24	4	1	1	1	1	1	Bibeholdes pga. få gener, gode adgangsforhold og for at opretholde kapacitet i lokalområdet.
N	5	Sigurdsgade	14		3	2	4	2	1	Begrænses – bibeholdes for at opretholde kapacitet i lokalområdet. Zonen er tæt pakket med parkerede personbiler. Optegning af p-plads kun til lastbil kan være en mulighed – Alternativt kan zonen nedlægges.
NØ	6	Rådmandsgade	14	24	3	2	4	2	1	Begrænses – bibeholdes for at opretholde kapacitet i lokalområdet. Zonen er tæt pakket med parkerede personbiler. Optegning af p-plads kun til lastbil kan være en mulighed – Alternativt kan zonen nedlægges.
NØ	7	Dampfærgevej	0							Allerede nedlagt
NØ	9	Nordhavnen	100	4	1	1	3	3	1	Bibeholdes pga. de få gener og for at opretholde kapacitet i lokalområdet.

Parkeringszone	Zonenummer	Stedsbetegnelse	Estimeret antal pladser	Belægningsprocent	Gener for boligkvarter	Gener for skolevej	Afstand til overordnet vejnet	Afstand til kollektiv trafik	Afstand til parkering af personbil	Begrundelse
V	52	Slotsherrensvej	14	50	3	3	1	1	1	Bibeholdes for at opretholde kapacitet i lokalområdet – Antallet af pladser begrænses – jf. borgerhenv. kan dette være omkring Bibeltræningscentret.
SV	11	Ingerslevgade	31	61	1	1	2	1	1	Bibeholdes pga. de få gener, belægningsgraden og for at opretholde kapacitet i lokalområdet.
SV	23	Enghave Brygge	70		1	1	3	3	1	Er en del af zone 24.
SV	24	Tømmergravsgade	0							Bibeholdes pga. de få gener og for at opretholde kapacitet i lokalområdet.
SV	25	Enghavevej Nord	25	27	3	2	2	1	1	Bibeholdes pga. de gode adgangsforhold. Begrænses ved lysreguleringerne. Alternativ kan zonen nedlægges pga. overkapacitet i lokalområdet.
SV	26	Enghavevej Syd	25		3	2	2	1	1	Bibeholdes pga. de gode adgangsforhold.
SV	27	Gammel Vasbygade	0	6	1	1	3	2	1	Nedlægges pga. overkapacitet i lokalområdet.
SV	28	Sydhavnsplads	0							Allerede nedlagt
SV	29	Teglholmegade	70		1	1	3	3	1	Bibeholdes pga. de få gener og for at opretholde kapacitet i lokalområdet.
SV	30	Sydhavnsplads	0							Allerede nedlagt
SV	31	Støberigade	0							Allerede nedlagt
SV	32	Sluseholmen	14	10	1	1	3	3	1	Nedlægges pga. overkapacitet i lokalområdet. Tæt pakken med personbiler i dagtimerne.
SV	33	Bådehavnsgade Nord	7		1	1	3	1	1	Nedlægges pga. overkapacitet i lokalområdet og forbi zonen ligger lige op at serviceforretninger.
SV	34	Borgmester Christensens Gade	50		2	1	3	2	1	Bibeholdes for at opretholde kapacitet i lokalområdet. Begrænses til den ene side af vejen.
SV	35	Bådehavnsgade syd	28		1	1	3	4	1	Nedlægges pga. overkapacitet i lokalområdet og de dårlige adgangsforhold.
SV	36	Sjælør Boulevard nord	10		2	3	3	2	1	Nedlægges pga. overkapacitet i lokalområdet.
SV	37	Sjælør Boulevard syd	10	9	2	3	3	2	1	Nedlægges pga. overkapacitet i lokalområdet.
SV	38	Kløverbladsgade	7		4	2	4	4	1	Nedlægges pga. overkapacitet i lokalområdet, gener på boligområde, dårlige adgangsforhold og forbi vejen er en "stille vej".
SV	39	Krumtappen	14		4	2	4	3	1	Nedlægges pga. overkapacitet i lokalområdet, gener på boligområde og dårlige adgangsforhold. Zonen fungerer som personbilparkering for de omkringliggende kontorer.

Parkeringszone	Zonenummer	Stedsbetegnelse	Estimeret antal pladser	Belægningsprocent	Gener for boligkvarter	Gener for skolevej	Afstand til overordnet vejnet	Afstand til kollektiv trafik	Afstand til parkering af personbil	Begrundelse
SV	40	Gerdasgade	0							Allerede nedlagt
SV	41	Ottillavej	2	14	1	2	3	2	1	Nedlægges pga. overkapacitet i lokalområdet, gener på boligområde og dårlige adgangsforhold. Zonen fungerer som personbilsparkeering for de omkringliggende kontorer.
SV	42	Carl Jacobsens Vej	0							Allerede nedlagt
SV	43	Høffdingsvej	10	0	4	4	3	4	1	Nedlægges pga. gener for skoleveje og boligområde og pga. overkapacitet i lokalområdet.
SV	44	Ramsingsvej	17	12	3	3	3	3	1	Nedlægges pga. gener for skoleveje og boligområde og pga. overkapacitet i lokalområdet.
SV	45	Retortvej - syd	7	19	3	2	3	2	1	Nedlægges pga. gener for skoleveje og boligområde og pga. overkapacitet i lokalområdet.
SV	46	Værkstedsvej - Øst	11	24	1	1	4	2	1	Bibeholdes pga. de få gener og belægningsgraden.
SV	47	Blushøjvej - Nord	7	0	1	1	3	2	1	Nedlægges pga. den lave belægningsgrad og overkapacitet i lokalområdet.
SV	48	Blushøjvej - Syd	7	0	1	1	3	2	1	Nedlægges pga. den lave belægningsgrad og overkapacitet i lokalområdet.
SV	49	Gammel Køge Landevej	11	3	2	2	2	1	1	Bibeholdes pga. de gode adgangsforhold og for at opretholde kapacitet i lokalområdet.
SV	72	Retortvej - C	7	21	3	2	3	2	1	Nedlægges pga. overkapacitet i lokalområdet.
SV	73	Kulbanevej	11	26	1	1	3	2	1	Bibeholdes pga. den høje belægningsgrad, få gener, gode adgangsforhold og for at opretholde kapacitet i lokalområde.
SV	74	Retortvej - Nord	2		1	1	3	1	1	Nedlægges pga. overkapacitet i lokalområdet.
SV	75	Spontinisvej	0							Allerede nedlagt – P-plads for personbiler.
SV	76	Følager	2	14	1	1	3	2	1	Nedlægges pga. overkapacitet i lokalområdet og fordi zonen ligger på en smal vej.
S	18	Artillerivej	35		1	1	2	1	1	Nedlægges pga. overkapacitet i lokalområdet og tæt trafik på vejen.
S	19	Thorvald Borgs Gade	35		1	1	3	2	1	Bibeholdes for at opretholde kapacitet i området. Der skal opsættes skilte.
S	20		0							Allerede nedlagt

Parkeringszone	Zonennummer	Stedsbetegnelse	Estimeret antal pladser	Belægningsprocent	Gener for boligkvarter	Gener for skolevej	Afstand til overordnethed vejnet	Afstand til kollektiv trafik	Afstand til parkering af personbil	Begrundelse
S	21	Kigkurren	5	13	5	3	3	2	1	Nedlægges pga. gener i boligområde og på skoleveje og pga. overkapacitet i lokalområdet.
S	22	Sturlandsgade	2		3	3	4	4	1	Nedlægges pga. gener i boligområde og overkapacitet i lokalområdet.
S	77	Peder Lykkes Vej	7	79	4	5	2	2	1	Nedlægges pga. gener for skole.
SØ	14	Hejredalsgade	7		1	1	3	1	1	Bibeholdes for at opretholde kapacitet i lokalområdet.
SØ	15	Uplandsgade	14		1	1	1	1	1	Nedlægges pga. overkapacitet i lokalområdet.
SØ	16	Prags Boulevard - Vest	2		1	2	4	3	1	Nedlægges pga. det ikke er tilladt at langtidsparkerer (kun 7-19) og overkapacitet i lokalområdet.
SØ	17	Prags Boulevard - øst	2	10	1	2	4	3	1	Nedlægges pga. det ikke er tilladt at langtidsparkerer (kun 7-19) og overkapacitet i lokalområdet.
SØ	64	Strandlodsvej - øst	25		4	3	3	3	1	Bibeholdes for at opretholde kapacitet i lokalområdet – Begrænses pga. overkapacitet i lokalområdet.
SØ	65		0							Allerede nedlagt – ingen skilte
SØ	66	Strandlodsvej	25		4	3	3	3	1	Bibeholdes for at opretholde kapacitet i lokalområdet – Begrænses pga. overkapacitet i lokalområdet.
SØ	67		0							Allerede nedlagt
SØ	68		0							Allerede nedlagt
SØ	69	Øresundsvej - nordlig side	11	17	5	4	3	3	1	Nedlægges pga. gener i boligområde og på skoleveje, ligesom der overkapacitet i lokalområdet.
SØ	70	Øresundsvej - sydlig side	11		5	4	3	3	1	Nedlægges pga. gener i boligområde og på skoleveje, ligesom der overkapacitet i lokalområdet.
SØ	71	Amager Strandvej	14		2	5	4	3	1	Nedlægges pga. gener for skole, dårlige adgangsveje og overkapacitet i lokalområdet.