



Til Teknik- og Miljøudvalget

17-03-2009

Sagsnr.
2009-27295

09 Evaluering af P-strategien 2005

Dokumentnr.
2009-157135

Københavns Kommunes P-strategi har følgende formål:

Sagsbehandler
Poul Sulkjær

1. Begrænsning af trængsels- og miljøproblemerne
2. Forbedring af forholdene for beboerparkering gennem etablering af 4.000 nye P-pladser i de Indre Brokvarterer frem til 2014
3. Forbedring af trafik- og bymiljø gennem nedlæggelse af 1.000 gadeparkeringspladser i de indre brokvarterer

1. Effekten af P-strategien på trængslen i København

Udviklingen i trængsel: I årene 2000-2004 deltog Københavns Kommune i EU projektet PRoGR€SS om anvendelse af kørselsafgifter til begrænsning af byernes trængsels- og miljøproblemer. Projektet blev støttet af EU og af det danske trafikministerium. Københavns Kommune varetog ledelsen af projektet hvori også deltog Center for Transport på DTU, Vejdirektoratet og det rådgivende konsulentfirma PLS Rambøll.

I projektets danske delprojekt, AKTA, blev der udviklet et særligt måleudstyr, som kunne registrere testbilers position hvert sekund. Dette datagrundlag har gjort det muligt at kortlægge trængslen i Hovedstadsområdet langt mere nøjagtigt end tidligere. Efter forsøgets afslutning har Københavns Kommune fortsat målinger af trængselsudviklingen.

Der har i hele perioden været 35-50 testbiler, hvis kørsel er registreret med 1 sekunds mellemrum. De indsamlede data, udgør et godt statistisk grundlag for at estimere trængslen på alle relevante trafikveje. Den statistiske sikkerhed er størst for vejene i København og aftager jo længere ud i Hovedstadsområdet, man bevæger sig.

Det overordnede resultat er, at trængslen er steget med ca. 20% i København og ca. 35% i hele Hovedstadsområdet. Da 50-60% af Hovedstadsområdets trængsel forekommer i København, betyder det, at trængslen uden for København er steget med ca. 60%. Det er forventeligt, at stigningen er størst udenfor København af to grunde:

For det første er trængsel et nyt fænomen i mange områder uden for København og det betyder, at der er områder med en begyndende trængsel, som nu kan registreres.

**Center For Trafik
P-sekretariatet**

Islands Brygge 37, 2. sal
Postboks 450
1505 Kbh. V

Telefon
3366 3583

Telefax
3366 7131

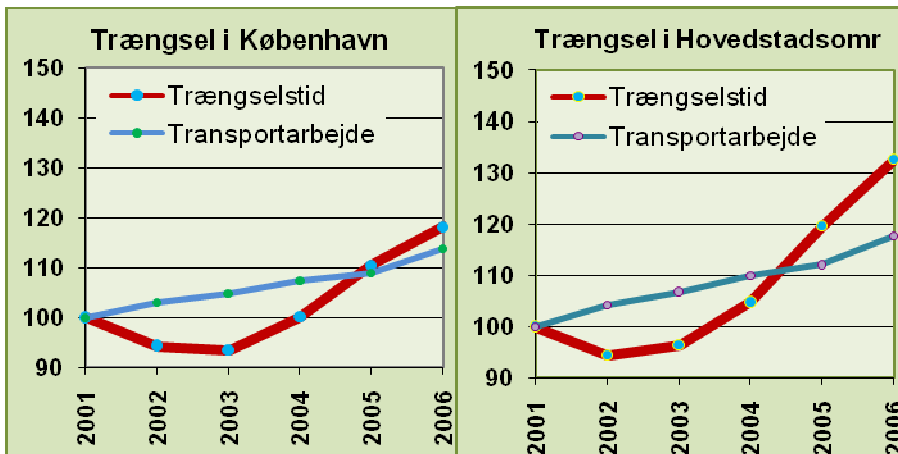
Mobil
2270 6534

E-mail
sorkas@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009488145

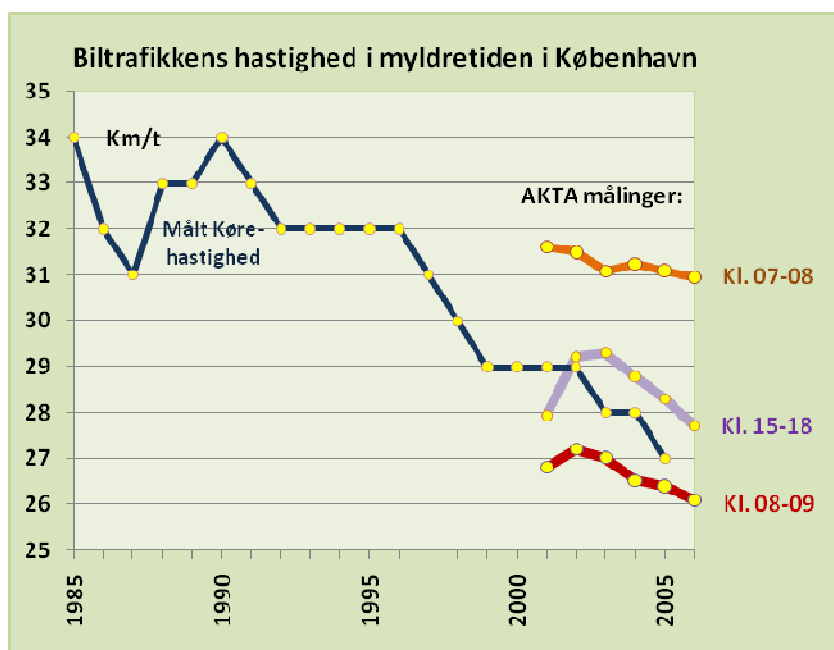
www.kk.dk

For det andet er trængslen nu så stor i København, at det i sig selv lægger en dæmper på biltrafikkens vækst. Dæmpningen af biltrafik i København muliggøres endvidere af, at der er rimeligt gode kollektive trafikforbindelser til det centrale København.



Det ses af målingerne, at der i årene 2001-2003 har været en stagnation eller et svagt fald i trængslen. Dette skyldes sandsynligvis, at anlægsarbejderne på Øresundsmotorvejen er blevet afsluttet, hvilket har givet en aktuel forbedring af den trafikale situation. Denne forbedring har imidlertid kun rakt til 2003, hvorefter trængslen igen er steget.

20% stigningen i København dækker således over en stigning på ca. 25% over de 3 år fra 2003 til 2006. Det giver en årlig stigningstakt på ca. 8%.



Den stigende trængsel fører til en faldende hastighed i trafikken. Siden 1985 og frem til 2005 gennemførte Københavns Kommune en gang om året måling af kørehastigheden på 12 vejstrækninger i myldretiden. Disse målinger viste, at der er over årene har været et konstant årligt fald i kørehastighederne.

De data der er indsamlet ved hjælp af AKTA måleudstyret omfatter en i princippet hele vejnettet – og ikke kun trafikveje som de 12 hvor der er målt kørehastigheder. Det er sandsynligt, at der på det sekundære vejnet køres relativt hurtigt i myldretiden, hvilket kan være med til at give relativt høje gennemsnitshastigheder i AKTA målingerne. AKTA målingerne bekræfter, at hastigheden på Københavns vejnet er stadig faldende.

Trafikudviklingen efter gennemførelse af P-strategi2005: Den faldende hastighed modsvarer en stadig stigende biltrafik – beregnet som biltrafikarbejdet – i Københavns kommune.

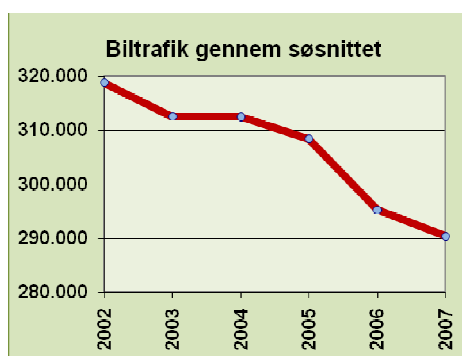
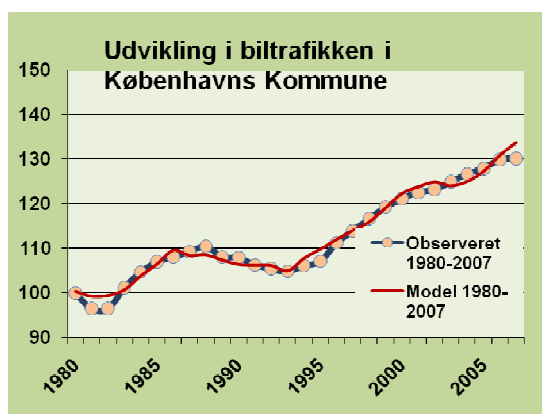
Udviklingen i Københavns biltrafik siden 1980 kan stort set forklares med den økonomiske vækst og væksten i antallet af arbejdspladser i København, jf. modelkurven på figuren.

Det ses imidlertid også af figuren, at der siden 2006 har været en dæmpning af biltrafikken både i forhold til den hidtidige udvikling og det man kunne forvente ud fra modelkurven.

Dette understøttes af tællinger af biltrafikken gennem søsnittet rundt om Indre By. Biltrafikken gennem søsnittet er faldet markant med ca. 6% siden 2005

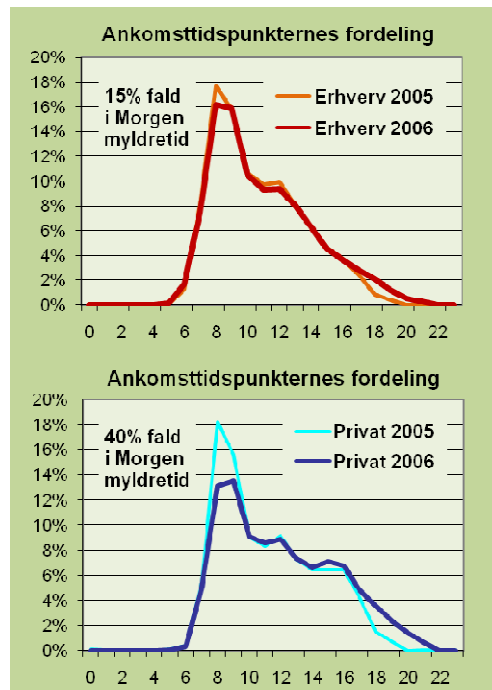
Årsagen til dette markante fald i biltrafik kan belyses ved hjælp af registreringer af parkeringstidspunkter for parkanter i Indre By, der har betalt for

parkering ved hjælp af mobiltelefon. Registreringerne er fortaget for hhv. parkanter der betaler som privatpersoner og parkanter der er registreret som erhvervs-kunder hos EasyPark, der har stillet materiale til rådighed for Københavns Kommune.



For Erhvervsparkanterne er der tale om et fald i parkeringen i morgenmyldretiden på ca. 15%, mens der for private parkanter er tale om et fald på ca. 40% i morgenmyldretiden. Der er således især sket et fald pendlertrafik i bil.

Det må således anses for veldokumenteret, at den udvidelse af betalingsparkeringen der skete med gennemførelse af P-strategi2005 er den væsentligste årsag til det fald i biltrafik, der kan konstateres i betalingsområdet.



Figur 1: Fordeling af ankomsttidspunkter for hhv. Erhvervs- og Private parkanter i Indre By

2. Forbedring af forholdene for beboerparkering i de indre brokvarterer

I P-strategi 2005 er det en grundlæggende forudsætning, at det antal af P-pladser der er til rådighed for beboerne i de indre brokvarterer i perioden 2005-2014, skal øges med så mange pladser at bilejerskabet kan stige med 15-20% svarende til væksten i den forudgående periode.

5-10% af væksten blev forudsat tilvejebragt ved at der sker en fortrængning af fremmedparkeringen, dvs. parkering af andre end beboerne, gennem indførelse af betalingsparkering i aften- og nattetimerne. Det har ikke været muligt at konstatere rent kvantitativt om dette tal er nået. Ud fra de henvendelser forvaltningen har modtaget i forbindelse med indførelse af betalingsparkeringen er det forvaltningens opfattelse at der er sket en mærkbar forbedring af forholdene for beboerparkering.

Derudover indgik det, at der gennem etablering af nye P-pladser skulle skaffes mulighed for at bilejerskabet kunne stige med 10%. Det blev i P-strategi 2005 anslået at de 10% svarer til 3.000 med en tilvækst på 4.000 nye P-pladser når det samtidig skulle åbnes mulighed for nedlæggelse af 1.000 gadepladser som led i trafik- og miljøforbedringer, herunder byrumsforbedringer. Nedlæggelse af gadepladser som led i etablering af cykelstier, busbaner mv. har fra starten været holdt udenfor de gadepladser der skulle nedlægges som led i P-strategiens trafik- og miljøforbedringer. Disse sidstnævnte nedlæggelser har indtil nu været finansieret af en særlig pulje.

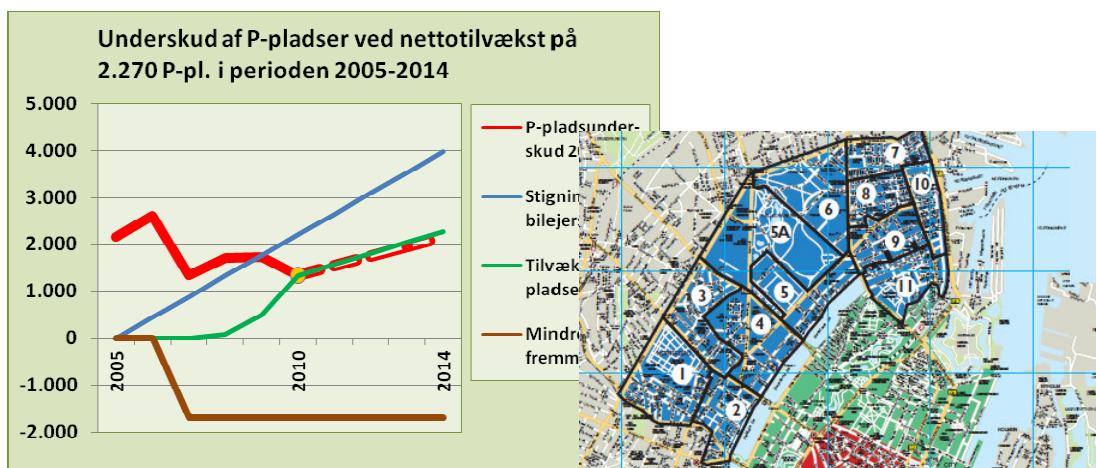
Den behovsvurdering der lå til grund for P-strategi 2005 hvilede på et meget groft statistisk grundlag. Forvaltningen har derfor efterfølgende kvalificeret statistikgrundlaget, således at der nu foreligger en aktuel opgørelse af antallet af beboerbiler på hver enkel karré og en opgørelse af hvor mange P-pladser den enkelte karres beboere umiddelbart har adgang til.

Den nye behovsvurdering tager udgangspunkt i, at der kun var ca. 22.700 beboerbiler i de indre brokvarterer i 2005 i stedet for som hidtil antaget 30.000 beboerbiler. Det betyder, at der kan opnås en vækst i bilejerskabet på 15-20% (regnet som 17,5%) i perioden 2005-2014 ved en tilvækst i antallet af P-pladser på ca. 2.270 i perioden 2005-2014.

Primo 2010 vil der kunne være etableret følgende antal:

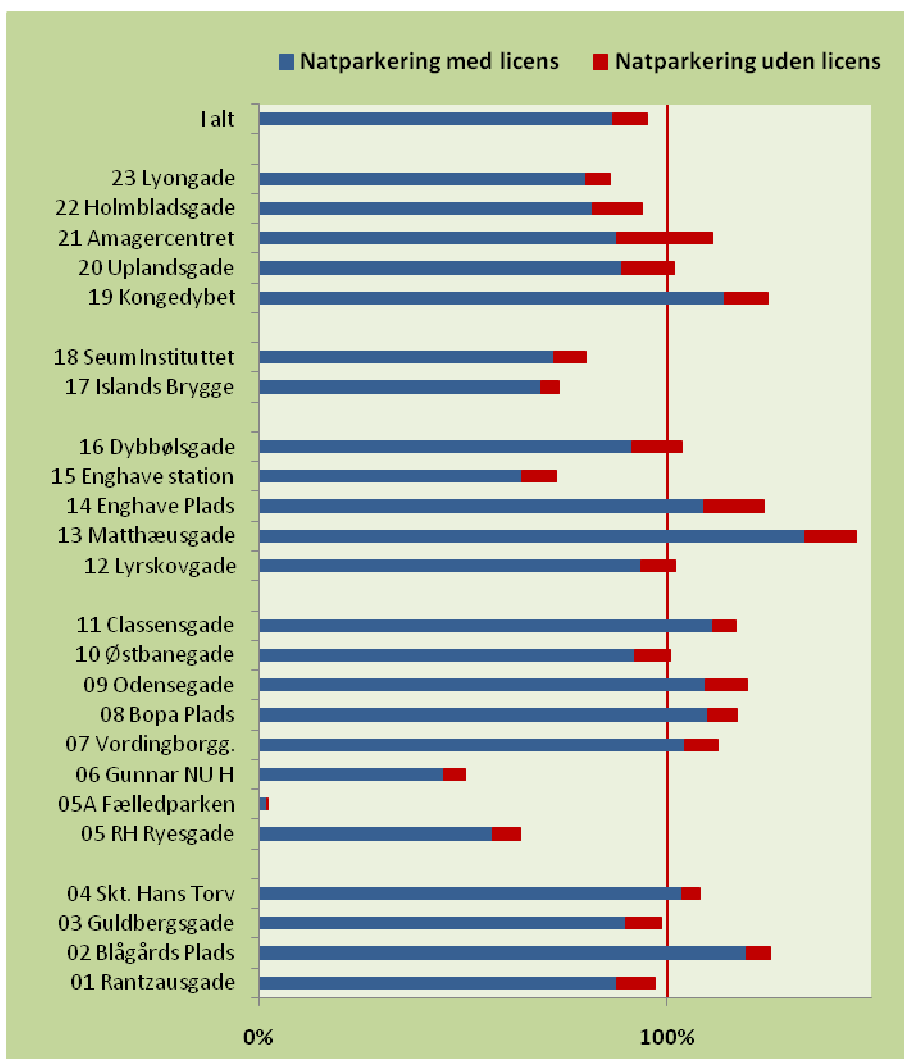
P-anlægget i Rejsbygade	80 pl.
Det Grønne P-hus	215 pl.
De 3 fuldautomatiske P-anlæg	840 pl.
Tilvækst ved øget skråparkering 2009	200 pl.
I alt	1.335 pl.

Der er på nuværende tidspunkt nedlagt ca. 200 P-pladser som led i P-strategiens trafik- og miljøforbedringer. Det indebærer, at der for at sikre væksten i bilejerskab på de 17,5% frem til 2014 skal etableres yderligere $(2.270 + 200 - 1.335) = 1.135$ P-pl. Som det ses af nedenstående figur har udviklingen antallet af nye P-pladser i 2010 holdt trit med den forudsatte stigning i bilejerskab.



Forvaltningen har endvidere i foråret 2009 talt samtlige parkerede biler i nattetimerne i de indre brokvarterer – der er både talt

hvor mange biler der har beboerlicens og hvor mange der parkerer uden licens. Der foreligger således nu for første gang en total opgørelse af fremmedparkeringen om natten i de indre brokvarterer. Resultatet er vist i figuren, hvor det enkelte delområde er benævnt ved et karakteristisk navn på enten en gade eller en plads i tælleområdet.



Figur 2: Natparkering hhv. med og uden beboerlicens i de indre brokvarterer

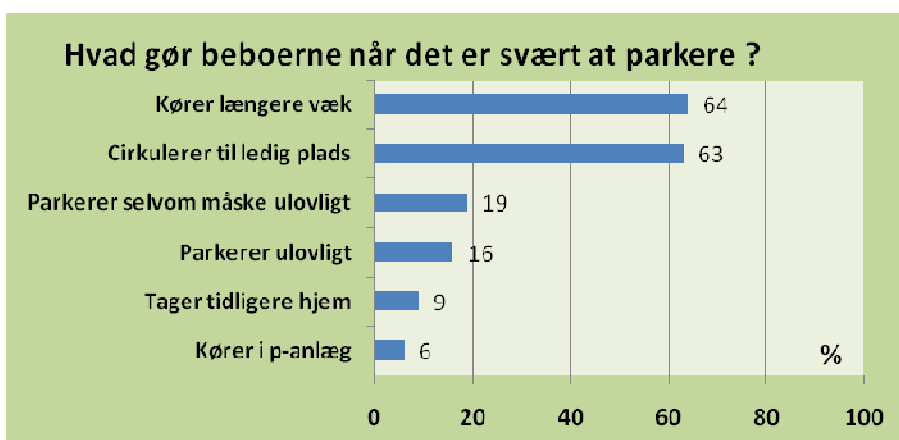
Overordnet kan det konstateres, at der gennemsnitlig er stort set det samme antal p-pladser som der er parkerede biler. 90% af det estimerede antal P-pladser optages af beboerparkering med licens, mens 9% af P-pladserne optages af biler uden beboerlicens.

Det ses endvidere, at der i områder med stor mangel på P-pladser parkerer væsentligt flere parkerede biler end det antal P-pladser, der er i området. Dette kan lade sig gøre på 2 måder:

- Parkeringen kan i praksis foregå tættere end de 5,5 meter, der i P-pladsopgørelsen er forudsat medgået til en P-plads - og

- Et antal biler kan være parkeret ulovligt – f.eks. nærmere end 10 fra et gadehjørne eller nærmere end 5 meter fra en opmarchbane.

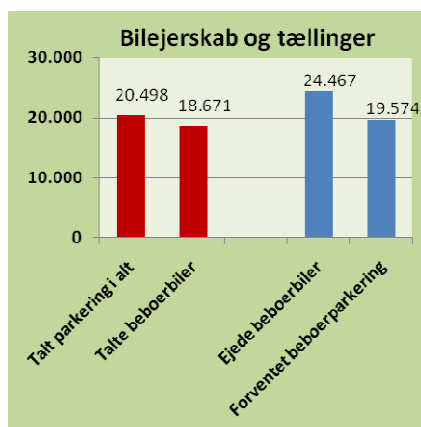
Forvaltningen har ikke data, der kan belyse hvor mange biler der parkerer ulovligt om natten. Det kan dog nævnes, at Rådgivende Sociologer i en undersøgelse primo 2009 spurgte hvilken strategi parkanterne brugte, når det er svært at finde en P-plads. Her svarede 16-19 % at de parkerer ulovligt, mens 63-64% svarer at de kører længere væk eller bliver ved med at cirkulere indtil de finder en ledig plads.



Sammenligner man antallet af parkerede biler med antallet af P-pladser i de områder, hvor der underskud af P-pladser, når man frem til at der i alt primo 2009 mangler ca. 1.730 P-pladser, for at der er P-pladser nok til alle beboerbiler. En del af dette underskud er dog ”rent statistisk” idet parkanterne i praksis er i stand til at parkere tættere end de 5,5 meter der er forudsat i opgørelsen af antal pladser.

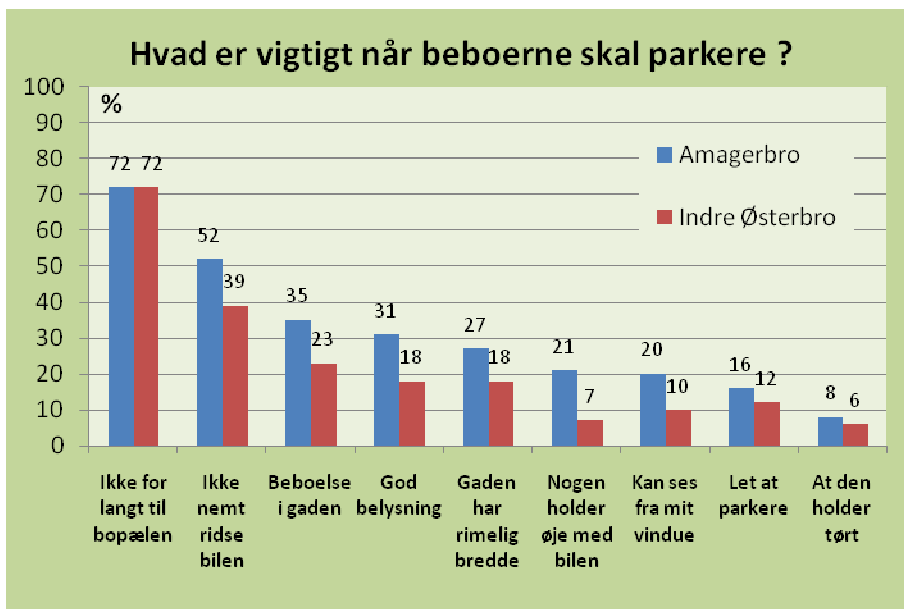
Antallet af talte parkerede biler kan sammenlignes med antallet af biler, der ifølge Centralregistret for Motorkøretøjer er hjemmehørende i de indre brokvarterer og som forventes at parkere på gaden. Ifølge undersøgelse af Rådgivende Sociologer, februar 2009, kan ca. 10 % de hjemmehørende beboerbiler forventes at parkere et andet sted end i nærheden af boligen på en hverdagsaften. Andre ca. 10 % kan forventes at parkere enten på privat P-plads eller udenfor betalingszonen. Det relevante er således at sammenligne 80 % af antallet af beboerbiler med det talte antal af gadeparkerede biler med beboerlicens. Sammenligningen viser der parkerer ca. 900 eller ca.5% færre beboerbiler end forventet i gaderne i de indre brokvarterer.

På Amagerbro er parkeringspresset meget stort i området omkring Amagercentret og



i Kongedybet. For at afhjælpe situationen omkring Amagercentret har kommunen indgået en aftale med Amagercentret hvorefter alle med beboerlicenser til Sundby Nord kan parkere gratis uden for centrets åbningstid i centrets P-anlæg. Ordningen blev som led i forbedring af cykelparkeringsforholdene på Amagerbro Torv primo 2009 udvidet, så beboere i Skånegade, Blekingegade og Nordlandsgade kan parkere gratis hele døgnet alle årets dage. Disse ordninger behandles mere detaljeret senere i notatet.

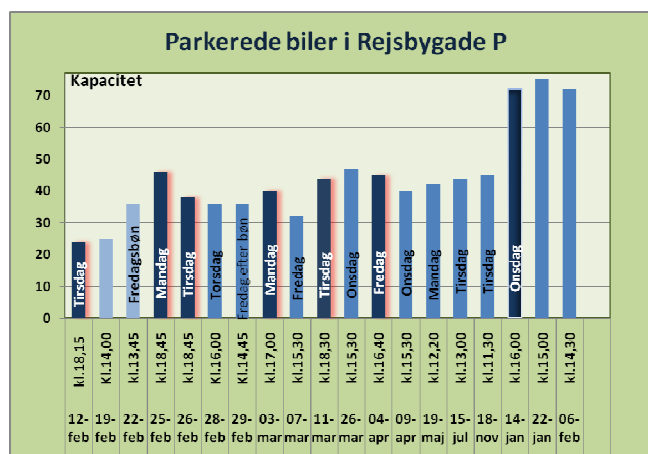
Beboerne på Amagerbro og på Østerbro finder det vanskeligere at finde en P-plads nær boligen end beboerne i de øvrige brokvarterer. Derudover føler beboerne Amagerbro og især beboerne omkring Amagercentret sig mere utrygge ved at skulle parkere, jf. diagrammet.



På Islands Brygge kan der kun konstateres mangel på P-pladser helt lokalt. Når P-anlægget i Leifsgade med 408 P-pladser åbner, vil parkeringssituationen her være uden problemer.

På Vesterbro er der meget stort pres på området omkring Enghave Plads og Matthæusgade. Det er i dette område, at kommunens anlæg i Rejsbygade ligger. Dette anlæg er efter en vis indkøringsperiode nu altid fyldt, jf. figuren.

Forvaltningen har primo 2009 etableret ”singlespace” detektering, så man kan se hvilke pladser i anlægget der er ledige og der er opsat henvisningsskilt på Enghavevej, som



viser hvor mange ledige pladser der er i anlægget.

52% af beboerne i området angiver, at de bruger anlægget.

Hovedårsagen til ikke at bruge anlægget er, at det ligger for langt fra bopælen. Dette svar skal ses i sammenhæng med, at P-anlægget ligger i det indre af en karré og at det forhold, at der kun er to adgangsveje har betydet væsentlige omveje for at komme ind til anlægget.

Forvaltningen har derfor i samarbejde med NEDCO ejendomme og Byfornyelsesselskabet SBS foranlediget, at der nu etableres direkte adgang fra Møgeltondergade og Hedebygade, hvilket betyder at presset på anlægget vil stige markant, da disse gade har stor mangel på P-pladser.

På Indre Østerbro ser situationen bedst ud i området omkring Gunnar NU Hansens Plads, hvor gadeparkeringen er forholdsvis rigelig og der i øvrigt er relativ kort afstand til P-pladserne i Fælledparken.

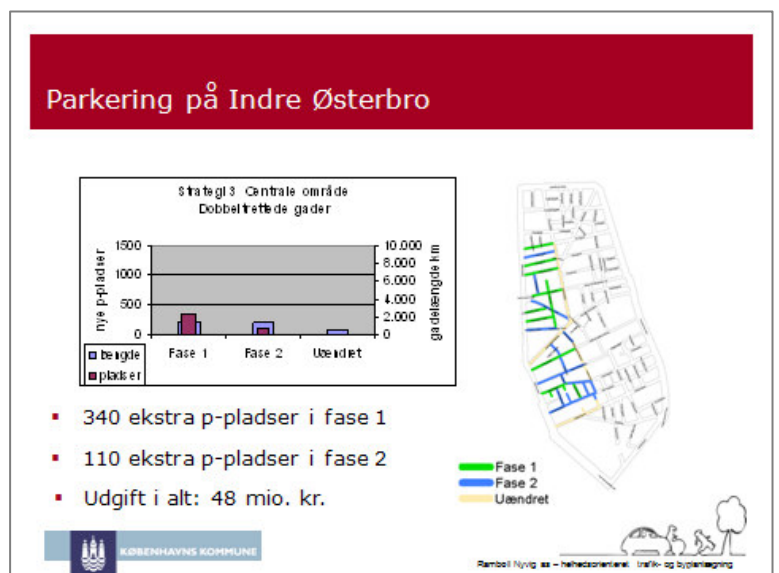
Næstbedst ser det ud i området ved Ryesgade, hvor der altid er god plads på vejene ved Rigshospitalet om natten. Dette indebærer dog, at beboerne for at finde en P-plads skal krydse Blegdamsvej.

Mellem Østbanegade og Strandboulevarden svarer natparkeringen lige akkurat til antallet af P-pladser. Såfremt det eventuelt besluttes at leje P-anlægget under SKAT vil parkeringssituationen i dette område formodes at være løst i en årrække.

På Østerbro ser situationen værst ud i området langs Østerbrogade, specielt på strækningen fra J.E. Olsens gade til Classensgade. I dette område findes der ikke offentlige eller private P-huse, der kan åbnes for offentlig parkering. Mulighederne for at øge parkeringsudbuddet ved at etablere mere skråparkering er ligeledes meget begrænsede. Det nærmeste oplagte område er Fiskedamsgadekvarteret, som ligger i betydelig afstand fra Østerbrogade.

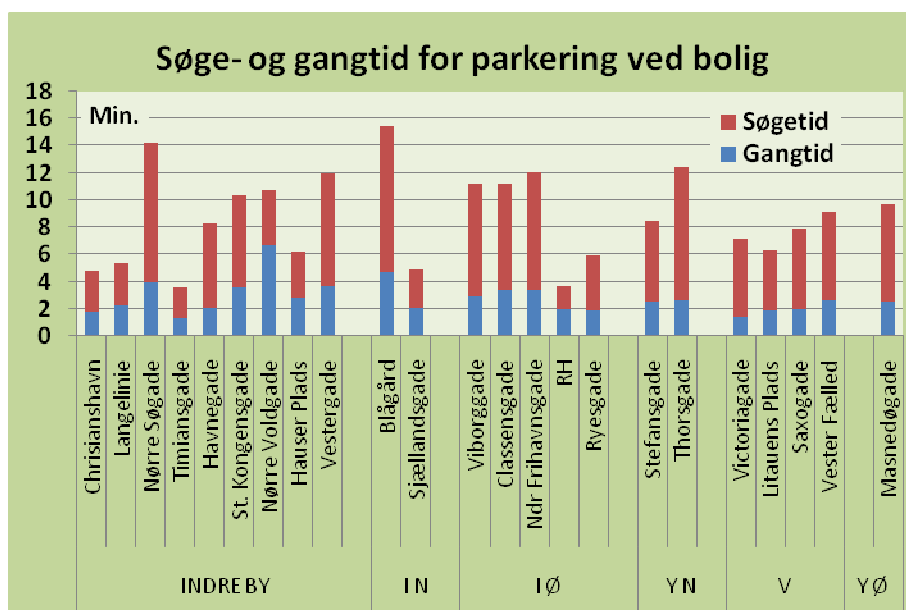
I en undersøgelse foretaget af Rambøll-Nyvig i 2005, der tidligere har været forelagt Teknik- og Miljøudvalget, konkluderes, at der i området langs Østerbrogade maksimalt vil kunne skaffes 450 ekstra gadeparkeringspladser, såfremt alle hensyn til trafik- og miljøforhold i øvrigt tilsidesættes. Indførelse af skråparkering i dette område kan ikke alene løse parkeringsproblemet, idet der alene i området nord for Sortedams Sø allerede i dag mangler ca. 400 P-pladser i forhold til bilejerskabet i 2006.

På Nørrebro er situationen mest presset omkring Blågårds Plads og



Skt. Hans Torv. Der vil dog ske en væsentlig forbedring i disse områder når hhv. Det Grønne P-hus åbnes for beboerparkering foråret 2009 og P-anlægget i Nørre Allé åbner primo 2010. En yderligere forbedring af parkeringsudbuddet vil mest hensigtsmæssigt kunne ske ved at bygge en P-silo på hjørnet af Stengade og Baggesensgade.

I Gulbergsgadekvarteret og Rantzausgadekvarteret ser der pt. ud til at være nogenlunde balance mellem efterspørgsel og udbud.



For yderligere at belyse parkeringssituationen har forvaltningen kortlagt søge- og gangtider for beboere, der ønsker at parkere ved boligen. Tiderne er gennemsnitlige i alle døgnets timer for dette ”turformål” og repræsenterer således både dag og natsituationen. Resultatet er vist på ovenstående graf.

Undersøgelsen bekræfter tidligere undersøgelser i, at søgetiden de steder hvor der er mangel på P-pladser, er 2-3 gange så lang som gangtiden fra P-pladsen til gadedøren. Det betyder at en beboer typisk kører rundt i lokalområdet i 8 minutter inden han finder en P-plads.

I Indre By har beboerne svært ved at finde en P-plads i Nansensgadekvarteret, på Gammelholm, i dele af Frederiksstaden og i Studiestrædekvarteret. I disse områder tager det typisk 10 minutter at parkere.

På Nørrebro tager det ca. 15 min. at parkere i området omkring Blågårds Plads, hvilket dog må forventes at falde væsentligt, når Det Grønne P-hus åbnes for gratis parkering for beboere med licens. I Sjællandsgadekvarteret tager det derimod som forventet kun få minutter at parkere.

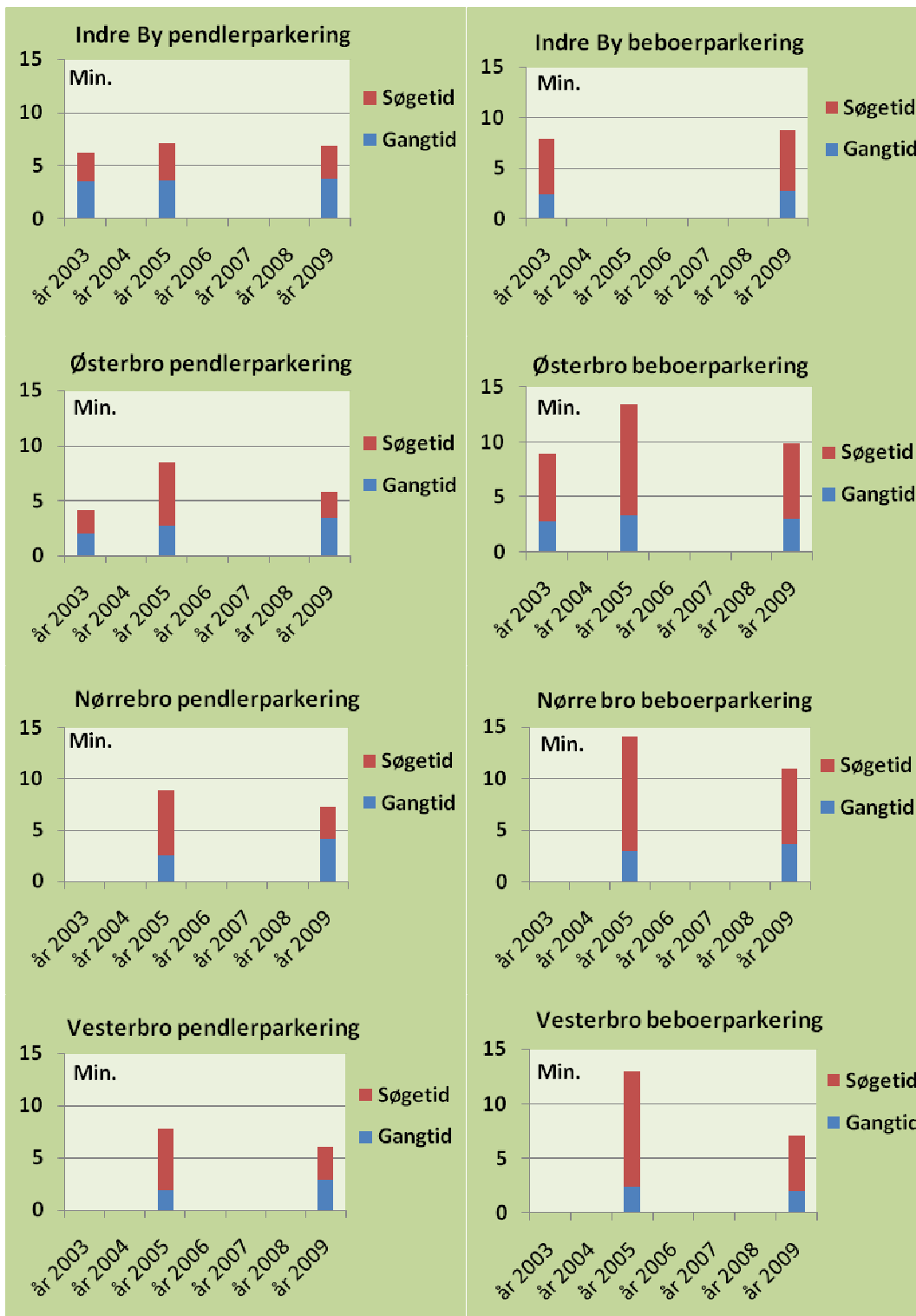
På Østerbro tager det også kun få minutter at parkere i Ryesgade og ved Rigshospitalet. I områderne langs Østerbrogade tager det derimod 11-12 minutter at parkere.

Målinger på Ydre Nørrebro viser, at det også i Thorsgadeområdet tager ca. 12 minutter at parkere ved boligen. Der er således områder i de ydre brokvarterer, hvor beboerparkeringen har lige så vanskelige vilkår som i de indre brokvarterer.

Situationen på Vesterbro synes at være lidt bedre, idet det her typisk tager 7-8 minutter at parkere.

Udover dette øjebliksbillede har forvaltningen søgt at belyse udviklingen i søge- og gangtider ud fra de målinger, der er foretaget for en række delområder siden 2003.

Tallene viser, at den samlede parkeringstid (søgetid + gangtid) for både pendlerparkering og beboerparkering ser ud til at være faldet siden 2005 i de indre brokvarterer. Dette understøtter forvaltningens formodning af, at betalingsparkeringen også i praksis har betydet at det er blevet nemmere at parkere i de indre brokvarterer.



Figur 3: Udvikling i parkeringstid - søgetid plus gangtid - for Indre By, Østerbro, Nørrebro og Vesterbro

3. Muligheder for etablering af yderligere P-pladser til beboerparkering i de indre brokvarterer

Primo 2010 vil der være tilvejebragt 1.335 nye P-pladser i de indre brokvarterer. I forhold til målet i P-strategi 2005, hvorefter der skal etableres nettotilvækst på i alt 3.000 nye P-pladser inden udgangen af 2014 mangler der fortsat $(3.000 - 1.335) = 1.665$ P-pladser. Etablering af de 3.000 P-pladser indebærer, at det kalkulerede underskud af P-pladser i de indre brokvarterer reduceres fra ca. 2.160 til ca. 1.510 P-pladser. En del af dette underskud vil være rent statistisk, fordi bilisterne i praksis parkerer tættere end de 5,5 meter der er forudsat i opgørelse af antallet af pladser. Der vil således være tale om en om en mærkbar forbedring af parkeringsforholdene for beboerne i de indre brokvarterer.

Forvaltningen har opstillet et forslag til hvordan nettotilvæksten på 3.000 nye P-pladser, der kan bruges hele døgnet, kan nås i perioden 2005-2014. Forslaget tager hensyn til det politiske forlig om budgettet for 2009 hvori det hedder ”at mulighederne for skråparkering bør udnyttes mest muligt med fokus på flest pladser for færrest midler”.

De umiddelbare muligheder for at forbedre parkeringsforholdene kan opgøres således:

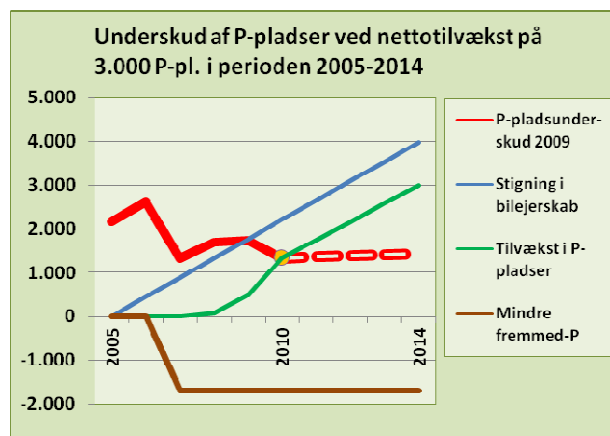
- ▶ Nedlæggelse af de 1.000 gadeparkeringspladser opgives, da det vil virke uforståeligt, at kommunen fjerner gadeparkering i nogle gader og samtidig etablerer skråparkeringen i andre gader eller andre steder i den samme gade. Da der allerede er nedlagt ca. 200 P-pladser betyder det at der bevares 800 gadeparkeringspladser.
- ▶ Ved anlæg af nye skråparkeringspladser i stedet for eksisterende kantstensparkering kan fremskaffes en tilvækst i den samlede gadeparkering.
- ▶ Der kan åbnes op for døgnparkering for biler med beboerlicens på F.eks. 100 af de ca. 250 P-pladser i De Gamles By
- ▶ P-kælderen med 90 P-pladser under Plejehjemmet Sølund på Nørrebro kan omdannes til et offentligt P-anlæg

Antal P-pladser		
- P-anlægget i Rejsbygade	80	
- Det Grønne P-hus	215	
- 3 Fuldautomatiske P-anlæg	840	
- Skråparkering på Østerbro	200	
Etableret primo 2010		1.335
- Bevaring af 800 gadepladser	800	
- Skråparkering på Østerbro	200	
Øget gadeparkering		1.000
P-plads ved Brandstation på Ø-bro	80	
P-pladser i De Gamles By	100	
P-kælder under Sølund	90	
Udvidelse af anlægget i Rejsbygade	100	
P-silo ved Østerbrogade	225	
P-silo ved Amagercentret	75	
Bruttoliste i alt		3.005

Nye anlægsomkostninger Mio. kr.		
Til rådighed 2010-2014		480
- Bevaring af 800 gadepladser	0	
- Skåparkering på Østerbro	10	
Øget gadeparkering		10
P-plads ved Brandstation på Ø-bro	4	
P-pladser i De Gamles By	0	
P-kælder under Sølund	9	
Udvidelse af anlægget i Rejsbygade	30	
P-silo ved Østerbrogade	135	
P-silo ved Amagercentret	45	
Til rest i alt		247

- ▶ Pladsen ved Brandstationen i Østbanegade kan gøres til en offentlig P-plads med 80 P-pladser
- ▶ P-anlægget i Rejsbygade udvides gennem køb af 100 P-pladser i et nyt P-anlæg på nabogrunden.

Med etablering af 3.000 nye døgnpladser i perioden 2005-2014 vil den forbedring af forholdene for beoerpareringen, der vil ske frem til primo 2010, blive fastholdt helt frem til 2014.



4. Ordninger med gratis aften- og natparkering i butikcentre mv.

I række områder i betalingszonen findes der butikcentre og institutioner, hvor P-pladserne ikke benyttes efter lukketid. Det giver mulighed for at P-pladserne i disse centre kan benyttes af beboerne i området såfremt der kan indgås en aftale med ejeren af centret.

Siden april 2008 har der været indgået en sådan aftale med Amagercentret, som giver beboerne i Sundby Nord mulighed for at parkere gratis i Amagercentrets P-anlæg uden for centrets åbningstid såfremt man har beboerlicens til området. Der har været gennemført en omfattende information til beboerne af dette tilbud – og ca. 235 beboere har henvendt sig for at få det adgangskort som giver adgang til P-anlægget.

Siden ultimo januar 2009 har der endvidere været mulighed for udlevering af adgangskort, der gælder hele døgnet alle årets dage for beboere der bor i Skånegade, Blekingegade og Nordlandsgade på de strækninger, hvor der er nedlagt gadeparkeringspladser for at forbedre cykelparkeringsforholdene ved Amagercentret og specielt på Amagerbro Torv. Der er i alt udleveret 38 sådanne døgkort.

Der er mulighed for at etablere lignende ordninger på følgende steder:

- På tilkørselsvejene til Hvide Kødbby, hvor der kan skaffes 100 parkeringspladser med fri beoerparkering mellem kl. 11-16 ved at flytte portene til Kødbbyen. Bestyrelsen for Kødbbyen er enige i forslaget og det kan gennemføres inden for det eksisterende budget.
- I Europarks P-anlæg under SuperBest på Vesterbrogade
- I Europarks P-anlæg under SuperBest i Markensgade på Østerbro
- På Panuminstituttets terrænparkeringsplads på Nørrebro
- I Q-parks P-anlæg under Codanhus
- I Q-parks P-anlæg i Dronnings Tværgade i Indre By

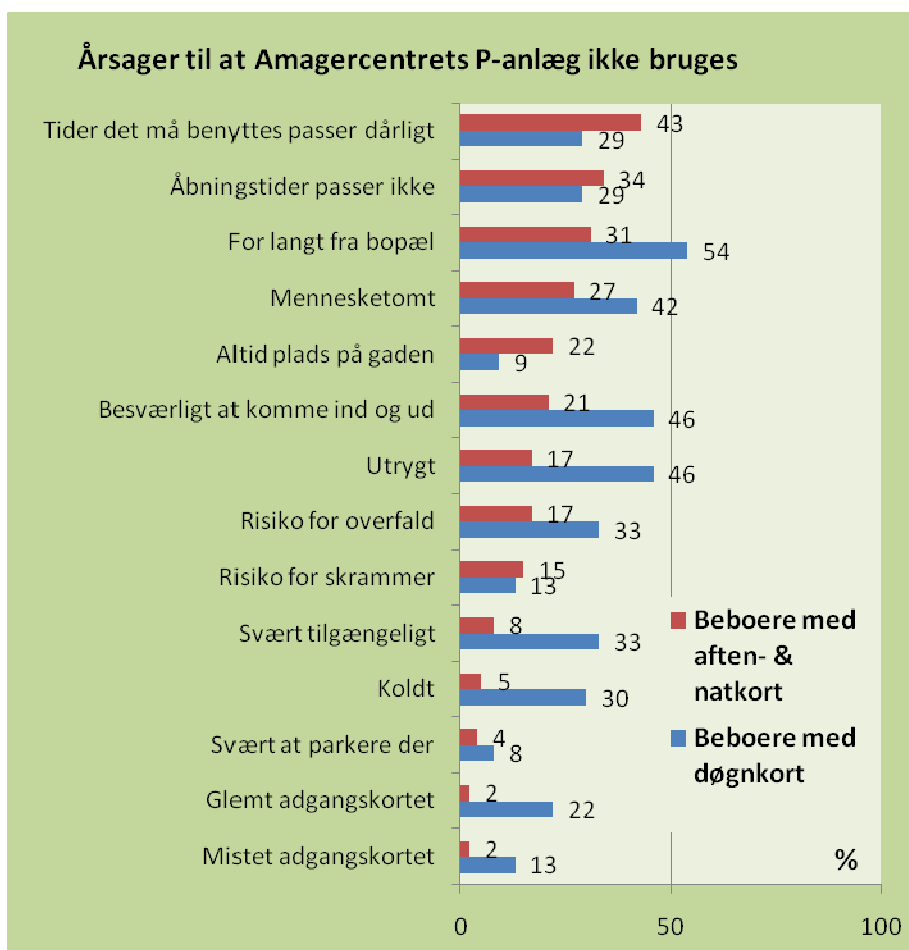
- I Q-parks P-anlæg i Adelgade
- I Q-parks P-anlæg på Israels Plads

Udover leje til ejeren af anlægget vil der skulle deponeres et beløb, fordi lejeaftalen træder i stedet for et kommunalt anlægsarbejde. Dette gælder dog ikke Panuminstituttets P-anlæg da terrænparkering ikke indgår i ejendomsvurderingen.

Forvaltningen har primo 2009 undersøgt beboernes benyttelse af P-anlægget i Amagercentret. 17% af de der har adgangskort siger de bruger anlægget, heraf gør 6% det dagligt.

29% af de, der har døgncort, siger de bruger anlægget, heraf siger 20% at de gør det dagligt.

Det er en overraskende lav benyttelse i betragtning af, at området omkring Amagercentret er et af de steder, hvor det er allersværest for beboerne at finde en P-plads i aften og nattetimerne. Ved interview om årsager til **ikke** at bruge anlægget, svares der følgende:



Beboere med døgncort siger især, at anlægget ligger for langt væk, at det er besværligt at komme ind i anlægget – og når man er der, så er

det utrygt. De siger også, at åbningstiderne passer dårligt. I betragtning af, at der er døgnåbent, må svaret gå på at de opfatter adgangsforskelene udenfor centrets åbningstid som besværlige.

Beboere med aften- og natkort finder især, at åbningstiderne passer dårligt, at der er for langt fra bopælen og derudover – lidt overraskende – at der altid er plads på gaden. Mange i denne gruppe finder det også utrygt at benytte anlægget.

Den forholdsvis negative respons fra brugerne rejser naturligt spørgsmålet, om aftalen med Amagercentret der udløber ultimo 2009 skal forlænges.

Det bør ligeledes overvejes, om man kan forvente en lignende respons i forhold til de andre muligheder, der er for at etablere ordninger med aften- og natparkering for beboerne. Det skal også nævnes, at der de pågældende steder ikke er mange andre muligheder for at skaffe flere P-pladser til en rimelig omkostning – heller ikke skråparkeringspladser.

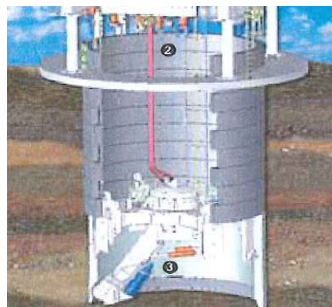
5. Nye teknologiske muligheder for etablering af underjordiske P-anlæg

I P-strategi 2005 var det forudsat, at der kunne etableres underjordiske P-pladser til en pris på 300.000 kr. pr. plads (2005 p/l) svarende til ca. 340.000 kr. pr. plads (2009 p/l). Det efterfølgende udbud resulterede i priser der var ca. 70% højere end forudsat.

Forvaltningen har efterfølgende foretaget en del tekniske og økonomiske analyser for finde frem til billigere metoder til anlæg af underjordiske P-anlæg.

Det vurderes, at traditionelle P-anlæg vil kunne etableres med en stk-pris pr. P-plads der er lidt billigere end de priser der er opnået for de 3 første fuldautomatiske P-anlæg. Forvaltningen har herunder foretaget en første kalkulation af prisen for at bygge et traditionelt P-anlæg under Sortedams Sø og fundet, at det vil kunne gøres for 600.000 kr. pr. P-plads inklusiv ekstraomkostningerne ved at bygge samtidigt med Metroen.

Derudover har forvaltningen stiftet bekendtskab med en ny teknologi til etablering af P-siloer.



Teknologien går kort fortalt ud på at man anvender et borehoved af den type, der anvendes til at bore eksempelvis Metrotunnelrør, til at bore et lodret hul ned til f.eks. 75 meters dybde.

Hullet fores med ”brøndringe” som monteres ovenfra efterhånden som boremaskinen arbejder sig ned. Jord og sten fra boringen pumpes op samtidig med boringen, således at borehullet er helt klart samtidig med at boremaskinen når bunden af hullet.

Når boringen er tilendebragt, støbes der en ”betonprop” i bunden af brønden, hvorefter brønden er helt tæt og det indsviede grundvand kan pumpes op. Undervejs i boreprocessen kan der uden ulemper arbejdes under vand.

Teknologiens fordele er især, at selve silokonstruktionen kan bygges på ca. 1 måned og der kræves kun en meget begrænset arbejdsplads omkring boringen. Byggeriet vil sandsynligvis kunne gennemføres uden VVM-høring, idet miljøgenerne er meget begrænsede.

Med en silodiameter på 10,5 meter vil det kunne placeres 3 biler pr. lag – og med en boreddybde på 60 meter vil en silo kunne rumme 75 biler.

Teknologiens ulempe er, at initialinvesteringen i boremaskinen koster ca. 60 mio. kr. og at der derfor skal bygges et antal P-siloer for at få stk-prisen pr. P-plads ned. Forvaltningen forventer at prisen ved denne mere miljøvenlige og tidsbesparende teknologi kan blive nogenlunde den samme som for et traditionelt P-anlæg i Sortedams Sø. Prisspørgsmålet kan dog kun afklares endeligt gennem et udbud.

6. Byrumsforbedringer som led i P-strategien – og andre tiltag der kan få gavn af P-strategien

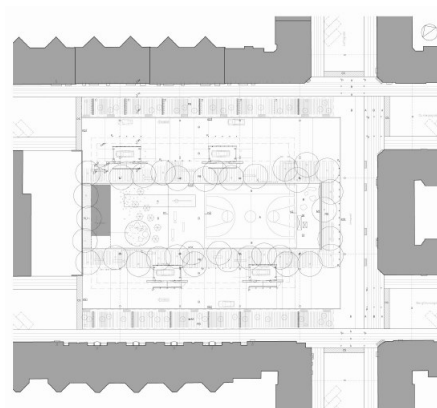
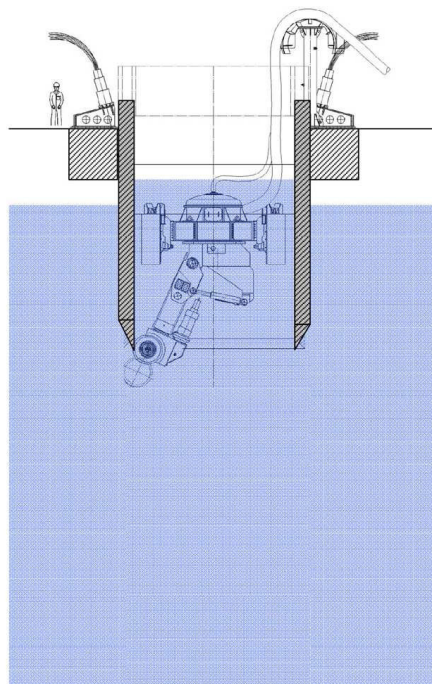
Der er nedlagt ca. 200 gadeparkeringspladser som led i byrumsforbedringer, hvoraf

- ca. 45 er ved Amagerbro torv
- ca. 60 er i Leifsgade ved P-anlægget
- ca. 40 er Under Elmene ved P-anlægget
- ca. 55 er på Nørre Allé ved P-anlægget

Leifsgade:

Pladsen ved Leifsgade er en udsparring i Bryggens karréstruktur - et grid strakt med retning mod Havneparken.

Gaderummene er markante og hårde. Gårdene i karréstrukturen er smalle og uden



plads til ophold og sparsomme på lys og luft. Lejlighederne er små.

Pladsen ved Leifsgade skal være et åndehul for kvarteret – et sted for dem som færdes lokalt og der skal være plads til alle.

Den rumlige struktur tager hensyn til den overordnede karrestruktur og de markante gaderum, der rækker ned til Islands Brygge. Derfor er pladsen inddelt i zoner understøttet af træplantninger, som giver den store plads en markant grøn karakter

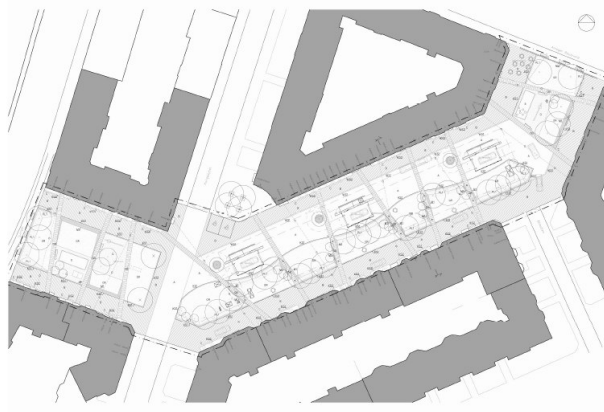
Under Elmene:

Under Elmene ligger i et kvarter, der virker lyst, åbent og venligt, selv om husene er store. Der er meget grønt i kvarteret og det er vigtigt, at den nye plads også bliver meget grøn og venlig.

Beboerne holdt meget af deres "gamle" plads med de store træer og det opdelt rum med beskyttelsesrummenes grønne bakker, og gik i afskedsoptog med fakler rundt om pladsen, da den blev ryddet.

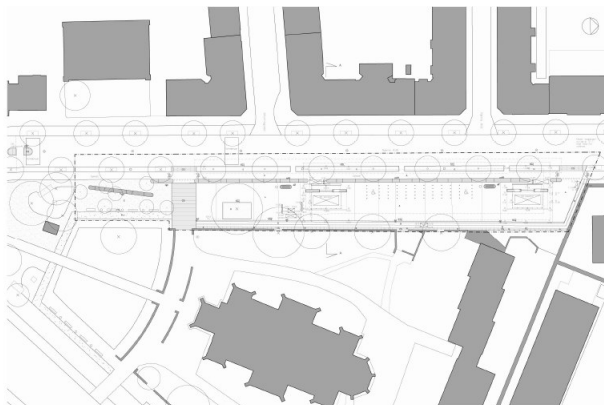
Derfor genskabes en grøn plads med et opdelt rum og en lang række grønne bakker med træer, blomster og masser af lege- og opholdsmuligheder.

En langsgående grøn ryg bestående af vippede grønne flader deler rummet op og skaber "afstand" mellem de modstående facaderækker. Mange tværgående bånd gennemskærer den nye bakkeryg og binder de modstående sider sammen igen. Båndene tilbyder tværgående stiforbindelser og en labyrintisk mangfoldighed, når man færdes i rummet.



Nørre Allé:

Ved Nørre Allé ligger parkeringsanlægget på et sted, hvor det er vigtigt at genskabe grundstrukturen i det oprindelige byrum og genplante den eksisterende linde allé. Der er mulighed for at skabe en lille ny opholdsmulighed overfor "Verdenshuset", men ellers tilføres der ikke nye funktioner ud over parkeringsanlægget.



Derfor genskabes pladsen i en forfinet udgave, men uden ambition om, at den skal skille sig ud på stedet fra den store langsgående sammenhæng, hvori den indgår.

Børnekulturprojektet "Den 7. Himmel"

Kommunens P-anlæg i Rejsbygade har udover det primære formål med at skaffe bedre forhold for beboerparkeringen i området også en understøttende funktion i forhold til byfornyelsen i området – og udvikling af områdets kulturelle institutioner.

Der skal herunder nævnes Børnekulturprojektet: Den 7. Himmel, som er et kulturhus for børn, familier og institutioner, som bygger på kulturarven, den nordiske børnelitteratur og mytologi. Den 7. Himmel henvender sig til alle generationer, alle nationaliteter og har børnene i centrum.

Projektet støttes af et repræsentantskab bestående af en række kulturpersoner, politikere og andre interesserede. DRs bestyrelsesformand Michael Christiansen er medlem af Den 7. Himmels bestyrelse og tegner sammen med den daglige ledelse Den 7. Himmel i denne sag.

Projektet planlægges realiseret på nabogrunden til kommunens P-anlæg i Rejsbygade og vil blive placeret ovenpå et P-anlæg med 100 P-pladser, som enten kan drives af en privat operatør eller af kommunen. Såfremt disse P-pladser skal kunne bidrage til forbedring af beboerparkeringen i området anbefaler forvaltningen, at dette nye P-anlæg købes af kommunen og drives sammen med det eksisterende P-anlæg, således at de to anlæg også funktionelt og fysisk lægges sammen.