



11-03-2013

Bilag 1: Status og principper for anlæg af skråparkering

Sagsnr.
2013-48056

I 2012 blev der anlagt væsentligt flere skråparkeringspladser i blå betalingszone end oprindeligt estimeret.

2012 var også året, hvor skråparkeringsprojektet blev reorganiseret, og der skete en forholdsvis stor udskiftning i medarbejderstaben.

Eksterne input og kommentarer fra borgere, har fortløbende bidraget til udvikling af design og indretning af gaderne i forbindelse med skråparkeringsanlæg.

Dokumentnr.
2013-215700

Sagsbehandler
Søren Lindgreen

Dette notat opsummerer den generelle status på skråparkeringsprojektet, med en kort beskrivelse af de ændrede/tilføjede betragtninger på gadeindretningerne.

Status på skråparkeringsanlæg i 2012

Nedenstående tabeller viser, hvor mange pladser der er anlagt og i hvilke bydele.

	2009	2010	2011	2012	I alt
Pulje 1 – Østerbro 200 pl.	158	41	1		200
Pulje 2 – Blå Zone 640 pl.		12	234	394	640
Pulje 3 – Blå Zone 750 pl.				255	255
Pladser i alt	158	53	235	649	1095

Bydel	Antal pladser anlagt i 2012
Østerbro	122
Vesterbro	172
Nørrebro	178
Amagerbro	177
I alt	649

I alt blev der anvendt anlægsmidler for godt 30,3 mio. kr.

Anlægsmidlerne inkluderer alle omkostninger til projektet såsom, design, anlæg, tilsyn, materiale mv.

Generelt anslås det, at omkostningen per plads er mindre end forventet, hvilket bla. skyldes, at der er anlagt relativt flere pladser på længere sammenhængende vejstrækninger.

De mest omkostningstunge anlæg af nye gadeparkeringspladser foregår vha. hjørneudbygninger, og denne type anlæg har der været meget få af i 2012. Derudover er flere pladser fremkommet ved simpel opstribning, og her er omkostningerne per plads meget lav.

Sekretariatet

Islands Brygge 37
Postboks 446
2300 København S

Telefon
3366 3157

E-mail
sorenl@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009483041

Ændret organisering

Fra starten af 2013 er skråparkeringsprojektet flyttet fra en selvstændig placering i forvaltningen til en placering og organisering som den øvrige anlægsportefølje i. Det betyder bla., at der kan indgås en rammeaftale for skråparkeringsanlæg. Der bliver aktuelt arbejdet på udbud af denne.

De anlægsarbejder, der var påbegyndt inden vinterens komme, er dermed de sidste anlæg udført i regi af den tidligere organisering. Det var i alt 65 parkeringspladser der overvintrede som ufærdige pladser. Færdiggørelsen af disse er påbegyndt i marts.

Resterende pladser

Som angivet i statusrapport 2011 (TMU-portal 4. juni 2012), skulle der i 2012 anlægges det resterende antal pladser fra Pulje 2, hvilket svarede 394 stk.. Anlæggelserne fra Pulje 3 skulle ligeledes påbegyndes med 100 pladser. I alt giver det anlæg af 494 pladser. Som opgørelsen af pladser anlagt i 2012 angiver blev der etableret 649 pladser hvilket er 155 pladser mere end planlagt.

I 2014 skal der ifølge den oprindelige plan anlægges yderligere 100 pladser, og i 2016 er der planlagt anlæg af 50 pladser, hvilket stort set svarer til de 155 pladser der blev anlagt ekstra i 2012. Dermed opstår muligheden for, at det element af P-aftale 2011, der omhandler skråparkeringsanlæggelser, kan afsluttes før tid.

Vurderinger af strækninger og potentialer

Der er i løbet af 2012 kommet mange tilbagemeldinger fra borgere, lokaludvalg og erhvervsdrivende på de skråparkeringspladser, der er blevet anlagt. Mange af disse tilbagemeldinger indeholder gode konstruktive forslag til hensyn og betragtninger, der indgår i vurderingen af, hvorledes den enkelte gade/strækning indrettes med skråparkerering.

Børnehavne busser: Det kan være svært at findes deres stoppesteder. Flere steder har de uhensigtsmæssige adgangsveje og i enkelte tilfælde kan ruterne vurderes at være direkte farlige, da busserne er nødsaget til at bakke. **Det er væsentligt for fremtidige hjørneudbygninger, at der er særligt fokus på børnehavne busserne.**

Cykelstativer: Dette er et særligt opmærksomhedspunkt omkring daginstitutioner. Etablering af cykelstativer til midlertidige, almennyttige formål har hele tiden været en del af skråparkeringsanlæggene. Disse har dog kun været opsat såfremt, en boligforening har villet overtage drift og vedligeholdelse af dem.

Endvidere har den fortovsbredde, der er til rådighed efter en ændret indretning også en vis betydning, **og fodgængeres tilgængelighed bør i højere grad medtænkes.**

Ensretning af gader: Ensretning af lange gadestrækninger uden sidegader giver maksimal udnyttelse af gaden til parkeringsbaner. Tilbagemeldinger angiver muligheden for en **højere hastighed i trafikafviklingen, hvilket ikke skønnes acceptabelt og ensretninger vil kræve en ekstra vurdering.**

Adgang fra fortov til vej: Når gader er indrettet med længdeparkeringer, opstår der naturligt mellemrum hvor fodgængere og cyklister kan passere rækken af parkerede biler, fra kørebane til fortov og omvendt. Ved skråparkeringsanlæg er passagen kun muligt, hvis der er pladser, som ikke anvendes, eller hvis der findes spærreflader. **De strækninger, hvor der ikke skal være adgang til affalds afhentning, bør der anlægges spærreflader kun til gennemgang af fodgængere og cykler.**

P-båsstørrelse: Vejreglerne angiver en bås bredde fra 2,2 meter til 2,5 meter afhængigt af skråparkeringsvinkel og udskiftningsfrekvens af parkerede biler.

Der har tidligere primært været anvendt en bås bredde på 2,3 meter til skråparkeringsanlæg. Observationer og tilbagemeldinger viser at dette er meget smalt og **fra 2013 vil alle båse blive anlagt med en bredde på 2,5 meter.**

Adgang til bilen og bilens adgang til kørebanearealet bliver herved lettere. Ændringen af båsbredden betyder, at samtlige projekterede skråparkeringsanlæg for 2013 skal igennem en ekstra projektering.

Opstriking: Det har vist sig, at der er flere udfordringer, når gaderne er optimeret med skråparkeringsanlæg, der enten vender parkeringsretningen eller anlægges med ny vinkel. Der er flere bilister, som ikke ser mulighederne for yderligere pladser, og parkerer uhensigtsmæssigt i forhold til optimal parkeringsudnyttelse. Det har den konsekvens, at der kan parkere færre biler end tiltænkt, **og derfor vil alle nye skråparkeringsanlæg fra 2013 blive fuldt opstriket.**

Belægningsprocenter: Der foretages to gange årligt parkeringstællinger, hvor mange biler der holder parkeret i de enkelte gader henholdsvis kl. 12, 17 og 22. Antallet af parkerede biler sammenlignes divideres antal angivne pladser, hvilket leder til angivelse af belægningsprocenter. Tællingerne tager ikke hensyn til lovlige eller ulovlige parkeringer.

Gader med meget høje belægningsprocenter vil blive prioriteret højere i anlægsrækkefølgen.

KK-kort og handicappladser

Princippet om, at den ændring der faktisk sker, er den ændring der vil blive angivet på KK-kortet fastholdes.

Der er oprettet et tema på KK-kortet, der viser hvor der har været udført skråparkeringsanlæg, samt de gader hvor skråparkeringsanlæg ikke er en mulighed. Temaet er tilgængeligt fra marts 2013 til internt brug. Det kan senere evalueres om temaet skal være offentligt tilgængeligt på københavnerkortet.

Plan for anlæggelser i 2013

Forventet rækkefølge for kommende opgaver i forbindelse med afslutningen af den del af P-strategien der omhandler skråparkeringsanlæg:

- Sikring af skråparkeringsprojekterne lever op til betragtninger og forhold beskrevet i dette notat. Endelige antal pladser kendes først efter faktisk anlæg.
- Udarbejdelse af tegninger der viser hvilke gader de sidste skråparkeringsanlæg skal ske i, til fremlæggelse ved lokaludvalg/råd.
- Påbegyndelse af de første erstatningspladsprojekter, med nuværende rammeaftale for mindre anlægsarbejder
- Fortsat gennemgang af trafikikkerhed og tilgængelighed på skråparkeringsprojekter
- Tegning af Web layouts og beskrivelser til hjemmeside.
- Udarbejde statusrapport for Skråparkeringsanlæg 2012
- Indgåelse af rammeaftale for resterende skråparkeringsanlæg
- Planlægning af alle skråparkeringsanlæggelser med entreprenøren for rammeaftale for skråparkeringsanlæg
- Anlæggelse, med byggetilsyn af valgte anlæggelser
- Forløbende estimering af mulige erstatningspladsprojekter
- Løbende opstart af nye anlæg og afslutning af de etablerede
- Opdatering af KK-Kort og GIS
- Færdigmeldinger til Politi
- Statusrapport for skråparkeringsanlæg i blå zone, ventes først igangsat medio 2014

Erstatningspladser

Erstatningspladserne fra Pulje 3, har en særskilt anlægsbevilling på 12.5 mio. kr. Primo marts er der planlagt anlæggelse af følgende erstatningspladser:

Tove Ditlevsens Plads:	27	Vesterbro
Søndre Boulevard:	76	Vesterbro
Giffenfeldsgade:	8	Nørrebro
Kingosgade:	9	Vesterbro

Wesselgade	4	Nørrebro
Bycykler i blå zone	5	Østerbro
I alt	129	erstatningspladser

Erstatningspladserne er udpeget, og vil påbegyndes anlagt i foråret 2013. De 129 erstatningspladser svarer til et forventes forbrug på 6,45 mio. kr. af de afsatte 12,5 mio. kr.