

FORANALYSE OG VURDERINGER

**UNDERJORDISKE PARKERINGSANLÆG
JARMERS PLADS & DANTES PLADS**



INDHOLDSFORTEGNELSE

INTRO	s.3
JARMERS PLADS	s.5
01 Byrumsanalyse	s.6
02 Trafik	s.8
03 Underjordisk parkering	s.10
04 Scenarie 1: konventionelt anlæg	s.12
05 Scenarie 2: fuldautomatisk anlæg	s.13
06 Scenarie 2: fuldautomatisk anlæg med underjordisk tilkørsel	s.14
07 Opsummering og vurdering	s.16
DANTES PLADS	s.19
08 Byrumsanalyse	s.20
09 Underjordisk parkering	s.22
10 Scenarie 1: konventionelt anlæg	s.24
11 Scenarie 2: fuldautomatisk anlæg	s.25
12 Scenarie 3: fuldautomatisk anlæg med underjordisk tilkørsel	s.26
13 Opsummering og vurdering	s.28

INTRO

Københavns centrums rolle som en historisk bydel med tætte gamle bebyggelsesstrukturer og som arbejdspladscentrum med et stort opland lægger pres på byens infrastruktur.

Bydelens parkeringsarealer er under pres og Københavns Kommune ønsker derfor at afsøge muligheden for at indrette parkeringsanlæg på to af byens centrale pladser: Jarmers Plads og Dantes Plads. Begge pladser fremstår i dag med parkering på terræn.

I aftale om overførselssagen 15/16 er parterne enige om, at Teknik- og Miljøforvaltningen gennemfører en forprojektering for etablering af underjordiske parkeringsanlæg på Dantes Plads og Jarmers Plads.

Såfremt disse parkeringsanlæg etableres, er parterne enige om at nedlægge et antal parkeringspladser på terræn svarende til en fjerdedel af de tilvejebragte pladser, jf. overførselssagen 15/16. Disse nedlagte pladser på gadeplan skal omdannes til cykelparkering-pladser og byrum.

Undersøgelse skal omfatte mulighederne for at anlægge underjordisk parkering som henholdsvis konventionelt anlæg og fuldautomatisk anlæg, samt hvordan det vil påvirke det eksisterende byrum.

De følgende sider vil afdække hvor og hvordan parkeringsanlæg kan indarbejdes på de to lokaliteter, samt belyse hvordan anlægene kan påvirke de eksisterende byrum.

Undersøgelserne af de to lokaliteter er beskrevet og vurderet individuelt for henholdsvis konventionelt og fuldautomatisk anlæg. Det konkluderes til sidst hvilke muligheder og svagheder hver af de to lokaliteter besidder.



JARMERS PLADS

Jarmers Plads gennem historien

Jarmers Plads ligger på kanten af Københavns middelalderby og er dermed anlagt ovenpå resterne af Københavns oprindelige forsvarsanlæg. Omkring år 1520 anlagdes 11 forsvarstårne omkring byen, heriblandt Jarmers Tårn.

I 1600-tallet anlagdes det forhøjede voldanlæg og Jarmers Tårn blev begravet under Helmers Bastion, men var dog stadig i brug som militærmagasin og baglokale for et arresthus. Voldanlægget med Helmers Bastion, Nørre Vold mod øst og Vester Vold mod syd omgav byen frem til 1874, hvor voldene blev nedlagt. Ved anlæggelsen af H.C. Andersens Boulevard i bilismens opblomstring år 1960, bliver de grønnes arealer omkring Jarmers tårn beskåret til sin nuværende amputerede form.

Jarmers Plads i dag

Fortællingen om Københavns volde er ikke synlig på arealet i dag, hvor tårnruinen ligger utilgængeligt og uattraktivt placeret mellem vejbanerne. Arealet Jarmers Plads består i dag af tre meget forskellige rum der gennemskæres af trafik; et urbant rum med plads-karakter anlagt i 1959, en grøn lomme med et fredet kulturhistorisk fortidsminde (ruinen af Jarmers Tårn) samt et parkeringsareal.

Jarmers Plads i sin helhed repræsenterer bindeleddet mellem Vester Voldgade og Ørstedsparken og omkranses af historiske bygninger og markante trafikale forbindelser. Den nyligt renoverede Vester Voldgade fremstår med brede fortove som

et rekreativt gangstrøg, der markerer grænsen imellem den tætte og fodgængervenlige middelalderby med smalle gader og metropolzonen med brede veje og store bygningsvolumener.

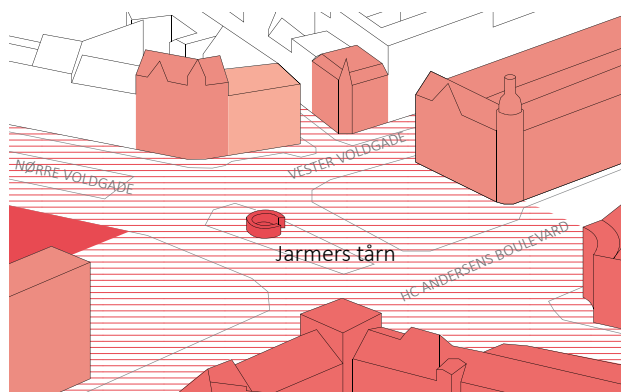
Pladsens potentialer som byrum

- Pladsen er overskuelig og med frie indblik hvilket skaber en følelse af tryghed
- Tætheden til Jarmers Tårn giver pladsen et historisk aftryk og en relation til de grønne anlæg.
- Pladsen har en fin størrelse i relation til bygningerne og den menneskelige skala.

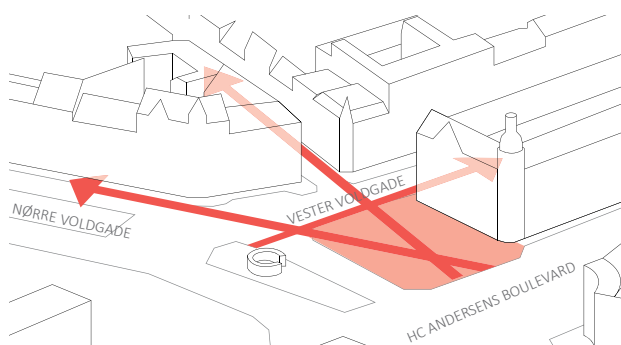
Pladsens udfordringer som byrum

- Biltrafikken fra H.C.Andersens Boulevard dominerer med støj og luftforurening
- Trafikstruktur og parkering dominerer, så fodgængere kun har mulighed for at bevæge sig langs kanten af pladsen.
- Der er ingen opholdsmuligheder.
- Der er ingen aktivitetsmuligheder og Jarmers tårnruin er afskåret som en isoleret ø.
- Sansindtrykkene er en trafikdomineret plads hvor fodgængere er trængt til siden. Dette er i kontrast til den nyrenoverede Vester Voldgade der munder ud i Jarmers Plads

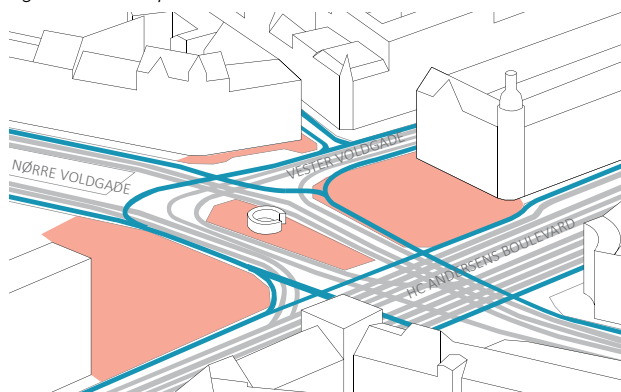
- Bevaringsværdi 1 (fredet)
- Bevaringsværdi 2
- Bevaringsværdi 3
- Bevaringsværdi 4
- Beskyttelseszone for fortidsminde



Bevaringsværdige bygninger, herunder den fredede ruin af Jarmers Tårn, samt beskyttelseszonen for fortidsminde.



Sigtelinjer fra pladsen mod Nørre Voldgade, Sankt Pederstræde og mod Rådhuspladsen



Jarmers Plads er i dag gennemskåret af trafik og fremstår opdelt.



Ruinen af Jarmers Tårn, bygget omkring 1520.



Forpladsen til Real Danias hovedkontor på modsatte side af Nørre Voldgade



Nyrenoverede Vester Voldgade afsluttes på Jarmers Plads, som fremstår rodet og utilgængelig for bløde trafikanter.



Arealet er i dag brugt udelukkende til parkering i terræn.



Nørre Voldgade deler pladsen op i 3 dele, med Jarmers Tårn klemt i midten.

02 | JARMERS PLADS | TRAFIK

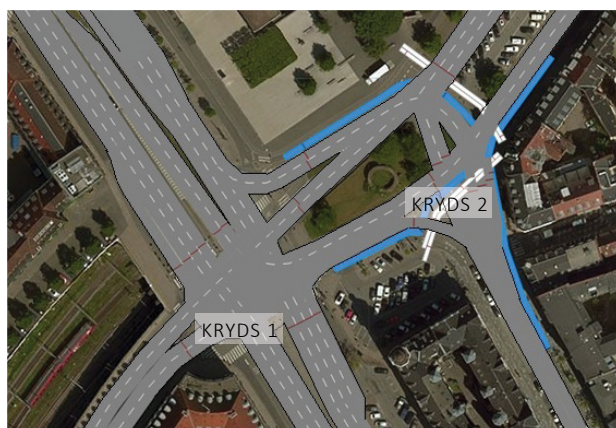
Den nuværende parkeringsplads på Jarmers Plads har en beskedent størrelse med 41 pladser på terræn. Det giver ikke areal nok til en effektiv udnyttelse af et underjordisk, konventionelt parkeringsanlæg. Ved et konventionelt anlæg vil en relativt stor del af arealet optages til ramper. Ved fuldautomatiske anlæg vil parkeringen kunne ske i dybden inden for arealet, men der vil være behov for byggepladsareal uden for arealet af den nuværende parkeringsplads.

Efter ombygningen af Nørreport Station og omlægningen af vejforløbet omkring denne er biltrafikken faldet på Nørre Voldgade.

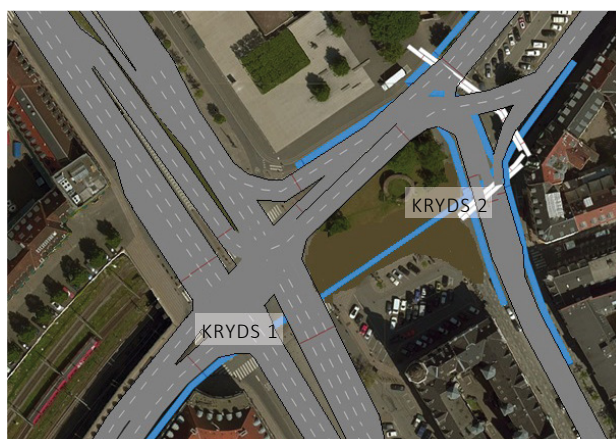
Med henblik på at teste en idé af, om det kan lade sig gøre at inddrage en del af Nørre Voldgade til underjordisk parkeringsanlæg og ny pladسدannelse, er der derfor gennemført en overordnet kapacitetsanalyse af krydsene ved Jarmers Plads i København.

Kapacitetsanalysen er lavet som en trafiksimulering i VISSIM på baggrund af trafiktal fra snittællinger i krydsene fra 2016. Der er simuleret på døgnet's største time, som er mellem kl. 07:30 og 08:30.

Der er benyttet de eksisterende signalgruppeplaner til simuleringen af de eksisterende forhold, mens de er optimeret til geometrien og trafikken i det fremtidige scenarie. Der er samordning mellem krydsenes signaler.



Den nuværende trafik. Kørebaner Cykelstier



Den fremtidige trafik. Kørebaner Cykelstier

KRYDS 1: HC ANDERSENS BLVD/JARMERS PLADS/HAMMERICHSGADE	NUVÆRENDE GNS. VENTETID (SEK)	FREMTIDLIG GNS. VENTETID (SEK)	ÆNDRING I GNS. VENTETID (SEK)
JARMERS PLADS - TIL VENSTRE	-	-	
JARMERS PLADS - LIGEUD	24	19	-5
JARMERS PLADS - TIL HØJRE	15	12	-3
HAMMERICHSGADE - TIL VENSTRE	38	46	8
HAMMERICHSGADE - LIGEUD	31	47	16
HAMMERICHSGADE - TIL HØJRE	31	60	29
H.C. ANDERSENS BLVD S - LIGEUD	47	38	-9
H.C. ANDERSENS BLVD S - TIL HØJRE MOD NØRREPORT	54	41	-13
H.C. ANDERSENS BLVD N - TIL VENSTRE MOD NØRREPORT	35	48	13
H.C. ANDERSENS BLVD N - LIGEUD	13	12	-1
H.C. ANDERSENS BLVD N - TIL HØJRE MOD VESTERPORT	12	12	0
KRYDS 2: JARMERS LADS/VESTER VOLDGADE/NØRRE VOLDGADE	NUVÆRENDE GNS. VENTETID (SEK)	FREMTIDLIG GNS. VENTETID (SEK)	ÆNDRING I GNS. VENTETID (SEK)
JARMERS PLADS - LIGEUD MOD NØRREPORT	<1	8	7
JARMERS PLADS - TIL HØJRE MOD RÅDHUSPLADSEN	<1	3	2
VESTER VOLDGADE - TIL HØJRE MOD NØRREPORT	4	34	30
VESTER VOLDGADE - TIL VENSTRE	<1	<1	0
NØRRE VOLDGADE - TIL VENSTRE MOD RÅDHUSPLADSEN	1	21	20
NØRRE VOLDGADE - LIGEUD (HØJRE)	1	13	12
NØRRE VOLDGADE - LIGE UD	<1	18	17

Tabel over bilisters ventetider ved trafikrydsene på Jarmers plads

Den nuværende trafik

Trafikken i krydset mellem Nørre Voldgade og H. C. Andersens Boulevard er intens, men den afvikles fint og uden større problemer. Den største gennemsnitlige ventetid og kølængde er på H.C. Andersens Boulevard S i nordgående retning, hvor der er registreret en gennemsnitlig ventetid på 57 sekunder og en gennemsnitlig kølængde på 124 meter, mens kølængdens 95 % fraktal er 331 meter.

De øvrige tilfarter i krydset har alle registreret mindre værdier for både ventetid og kølængde.

Trafikken i krydset mellem Nørre Voldgade og Vester Voldgade afvikles uden problemer. Trafikken og signalet i dette kryds styres i høj grad af samordningen med krydset med H. C. Andersens Boulevard.

Den fremtidige trafik

I dette scenarie er trafikken på Jarmers Plads mellem H.C. Andersens Boulevard og Vester Voldgade flyttet fra syd for selve Jarmers Tårn til nord for Jarmers Tårn, hvor antallet af eksisterende vejbaner er reduceret for at gøre plads til et nordøstgående spor. Dette greb muliggør en større pladsdannelse mellem Jarmers Tårn og den eksisterende bebyggelse. Der vil ikke være plads til cykelsti på nordsiden af Jarmers Tårn, hvorfor cykelsti skal trækkes henover den mulige plads.

Signalanlægget og signalgruppeplanen er optimeret til den nye

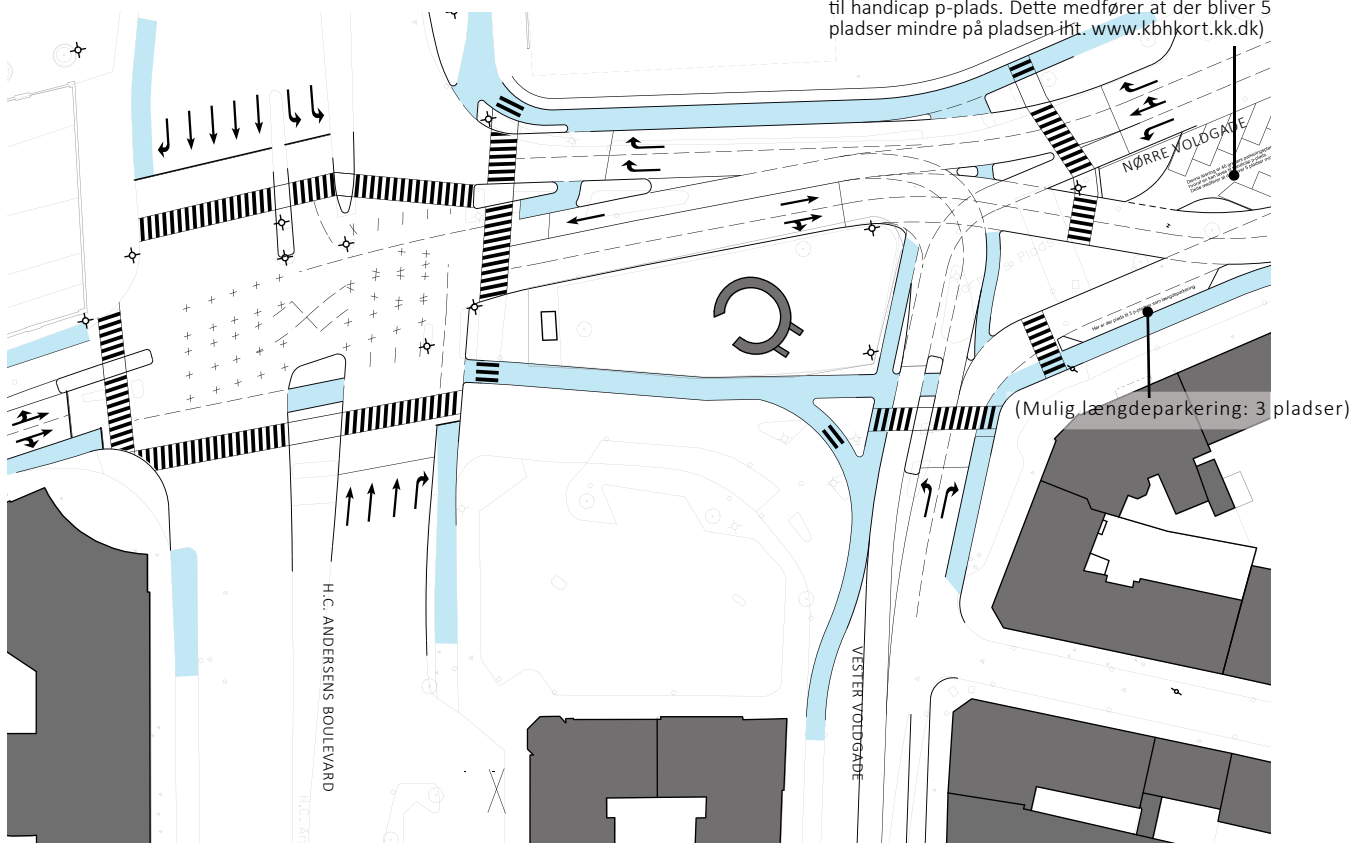
geometri.

Trafikken i krydset mellem Nørre Voldgade og H. C. Andersens Boulevard er intens, men den afvikles fint og uden større problemer. Den største gennemsnitlige ventetid er på Hammerichsgade med 60 sekunder, hvor kølængderne også er steget en smule.

På H.C. Andersens Boulevard i nordgående retning er ventetiden og kølængden reduceret.

På H.C. Andersen Boulevard i sydgående retning er ventetiden og kølængden for trafikken mod Nørrereport steget med hhv. 13 sekunder og 6 meter.

Trafikken i krydset mellem Nørre Voldgade og Vester Voldgade afvikles uden problemer. De gennemsnitlige ventetider er steget, men det er stadig i den helt lave ende sammenlignet med andre kryds. Trafikken og signalet i dette kryds styres i høj grad af samordningen med krydset med H. C. Andersens Boulevard.



Vejplan over Nørre Voldgade

Konventionelt anlæg

Et konventionelt anlæg med plads til 209 pladser i 3 etager kan etableres på Jarmers Plads. Indkørsel kan ske fra rampe fra parkeringsgaden langs H. C. Andersens Boulevard og udkørsel kan ske ad rampe op på Vester Voldgade i retning mod Rådhuspladsen. Selve Jarmers Plads friholdes på denne vis i al væsentlighed for op- og nedkørselsramper. På pladsen etableres der elevator- og trappetårne med adgang til og fra parkeringsanlægget.

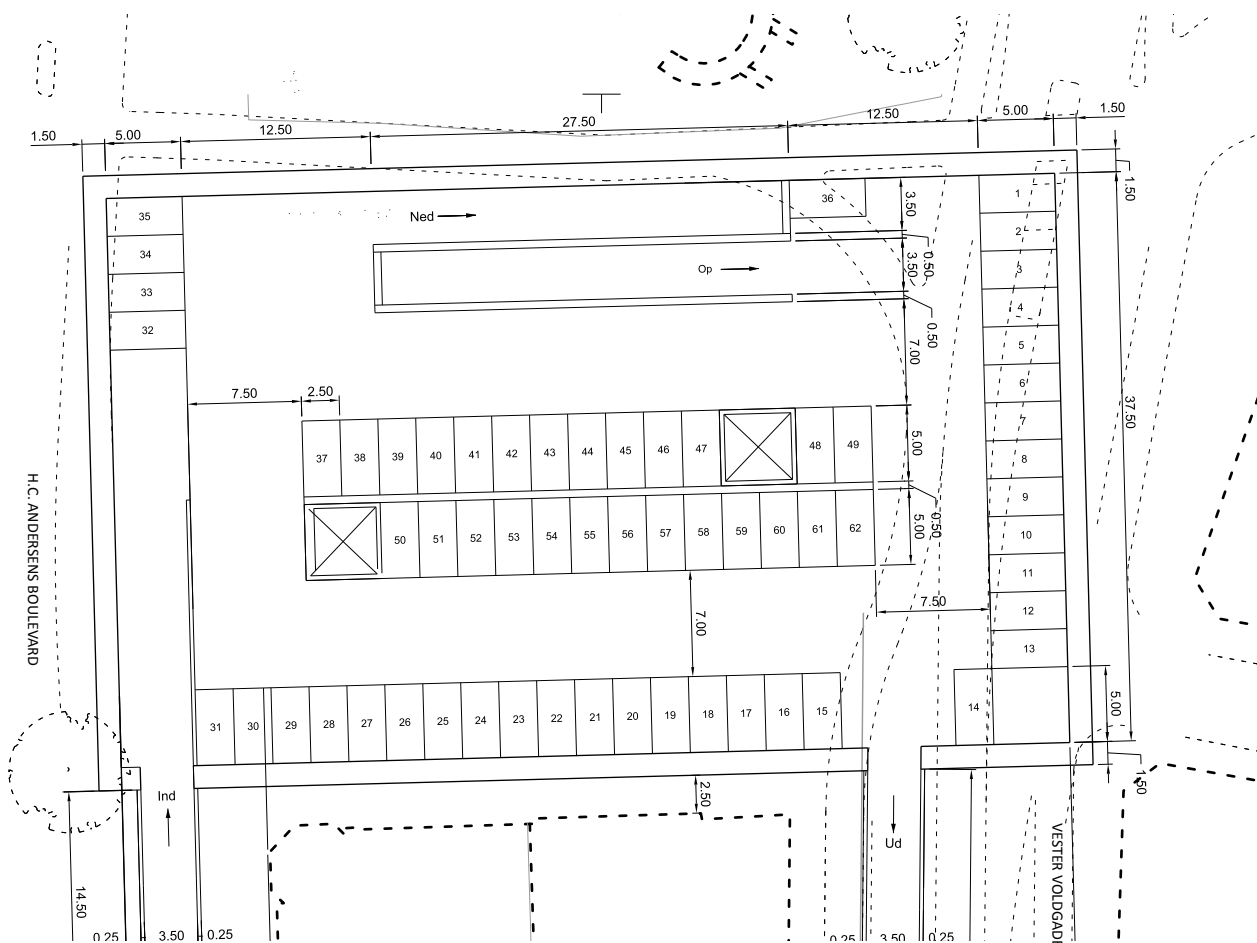
En del af parkeringspladserne kan forbeholdes el-biler, med opsætning af ladestationer.

Den eksisterende parkering på terræn fjernes. I forbindelse med omlægningen af Nørre Voldgade omlægges parkeringspladser i midterrabbatten på Nørre Voldgade og 5 pladser nedlægges. Tre nye kommer til i sydsiden af Nørre Voldgade. Samlet reduceres antallet af parkeringspladser i terræn med 47 pladser.

Langs H. C. Andersens Boulevard ligger et større fjernvarmeanlæg. Dette ligger i vejen for parkeringsanlægget. Fjernvarmeanlægget er planlagt taget ud af drift i år 2021, hvorefter anlæg af parkeringsanlægget kan ske uhindret.

Økonomi

Anlægsudgiften er beregnet til 241 mio. kr. inklusive omlægning af Nørre Voldgade svarende til 1.153 t.kr. pr. plads (brutto) og driftsudgiften til 1.045 t.kr./år.



Mulig plandisponering over niveau -1 i et konventionelt parkeringsanlæg på Jarmers Plads

Fulldautomatisk anlæg

Et fulldautomatisk anlæg kan etableres på Jarmers Plads. Indkørsel kan ske fra parkeringsgaden langs H. C. Andersens Boulevard og udkørsel kan ske til Vester Voldgade. Elevatoranlægget med særkilte ind- og udkørselslobbyer placeres centralt på pladsen.

Der er undersøgt 2 størrelser af fulldautomatiske anlæg. Det ene anlæg er sammenligneligt i størrelse med det konventionelle anlæg og rummer 213 pladser placeret i en dybde op til 21,5 m under terræn. Det andet anlæg udnytter pladsens størrelse bedre og det rummer 366 pladser i samme dybde. Elevatoranlægget fylder h.h.v. 120 m² eller 185 m² på pladsen.

I de fulldautomatiske anlæg er det ikke muligt at reservere pladser til el-biler med tilknyttede ladestationer. Ladestationer kan placeres i terræn ved pladserne i Nørre Voldgade. Fra 2019 skifter de gængse og største producenter af elbiler til induktionsopladning af deres biler. Dette opladningssystem vil kunne indbygges i fulldautomatiske parkeringspladser.

Den eksisterende parkering på terræn fjernes. Samlet reduceres antallet af parkeringspladser i terræn med 49 pladser.

Det vil være muligt at placere det fulldautomatiske anlæg på afstand af fjernvarmeanlægget langs H. C. Andersens Boulevard. Som alternativ til fulldautomatisk parkeringsanlæg med til- og frakørsel til lobby placeret på terræn, kan der laves tilkørsel til

lobby placeret under terræn via ramper. Ramper placeres som på det konventionelle parkeringsanlæg.

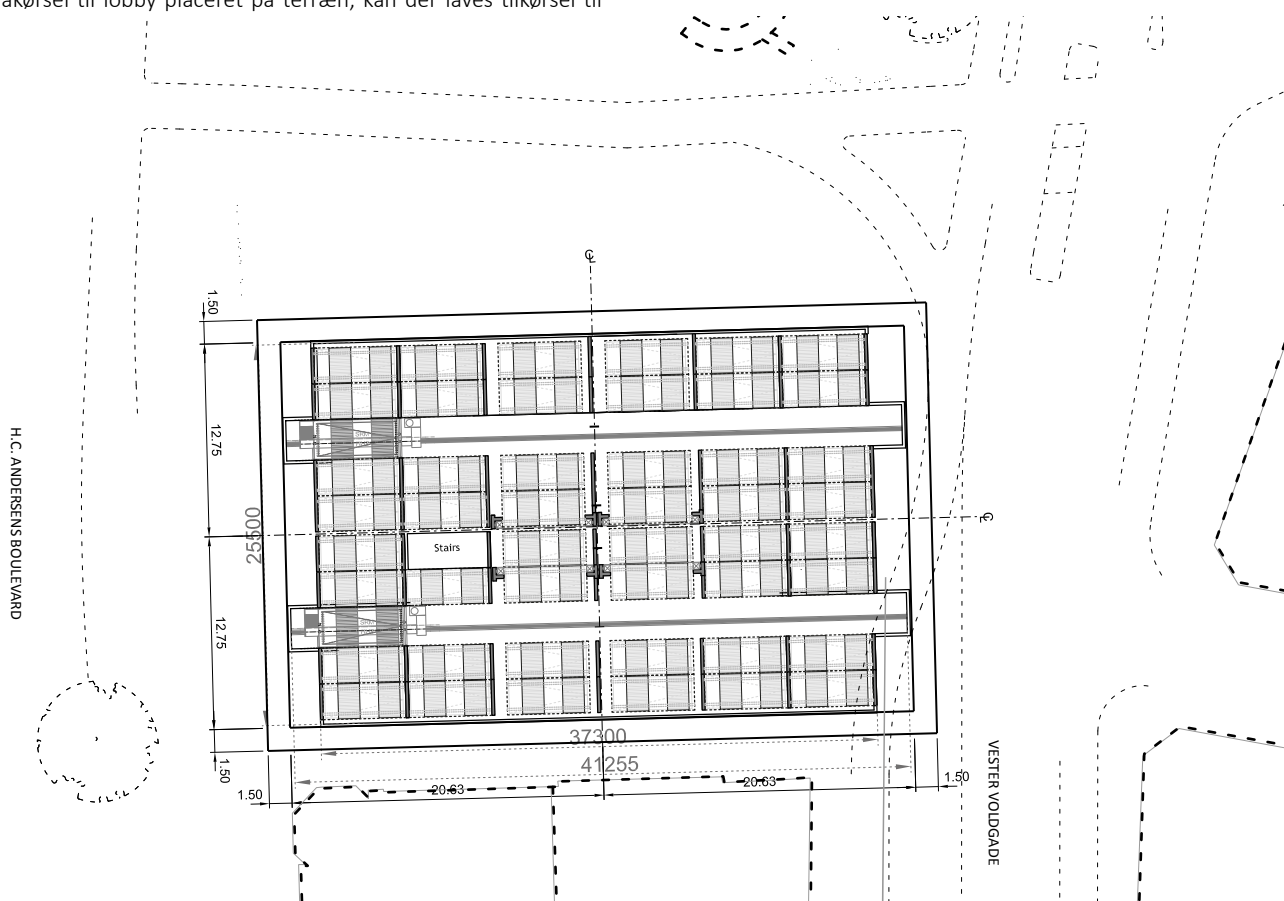
Økonomi

For et lille fulldautomatisk anlæg er anlægsudgiften er beregnet til 232 mio. kr. svarende til 1.088 t.kr. pr. plads (brutto) og drifts-udgiften til 2.756 t.kr./år.

For et stort fulldautomatisk anlæg er anlægsudgiften er beregnet til 359 mio. kr. svarende til 982 t.kr. pr. plads (brutto) og drifts-udgiften til 3.651 t.kr./år.

Driftsudgiften er baseret på priser for drift af kommunens 3 eksisterende fulldautomatiske anlæg. De mange mekaniske og elektroniske dele gør fulldautomatiske anlæg dyrere at drifte end konventionelle anlæg. Med anvendelse af rullebånd i stedet for pallesystem, som på de eksisterende anlæg, vil driftsudgiften kunne reduceres med omkring 40%.

Fulldautomatisk parkeringsanlæg med lobby placeret under terræn kræver anlæg af ramper, ekstra gravedybde og delvist ekstra etagedæk. Til gengæld kan en del af konstruktionens afstivning, bilelevator og bygning på terræn til lobby undlades. Det anslås på denne baggrund at anlægget kan udføres inden for samme anlægsbudget, som for fulldautomatisk med lobby placeret over terræn.



Eksempel på plandisponering over niveau -1 til -8, i et stort fulldautomatisk parkeringsanlæg på Jarmers Plads.

04 | JARMERS PLADS | SCENARIO 1: KONVENTIONELT ANLÆG

Ved etablering af et konventionelt parkeringsanlæg under Jarmers Plads, og gennemførelse af den mulige trafikomlægning kan pladsen oven jorden omdannes til et nyt frodigt byrum. Til og fra kørsels ramper til parkeringsanlægget er langs kanten af pladsen i forlængelse af eksisterende kørebaner. De to elevatorstårne i terræn indpasses efter vigtige gang og sigte linjer på pladsen. Der bliver ingen parkering på terræn.

Pladsens kan indgå i samspil med den nyrenoverende Vester Voldgade og danne en fin afslutning på gaden. Jarmers tårn integreres som en del af pladsen og der kan skabes en grøn sammenhæng med Ørstedsparken. Pladsen kan dermed få en større kulturhistorisk værdi.

En grønnere Jarmers Plads, giver ikke bare en grønnere by, men danner samtidigt en bufferzone til den trafikerede H.C Andersens Boulevard, hvor beplantning afskærmer trafikken både visuelt og lydæssigt. Dette bidrager til en mere behagelig plads til ophold, samt til at bevæge sig gennem for fodgængere og cyklister.

Jarmers Plads har en attraktiv beliggenhed, på grænsen mellem Københavns Middelalderby og Metropolzone, og en nærhed til park og offentlig transport. Pladsen har eftermiddags- og aftensol, hvilket kan bidrage til attraktive kantzoner der inviterer til ophold og byliv.

Pladsens grønne element danner en helhed på pladsen ved at integrere det grønne areal omkring Jarmers tårn i pladsen arkitektoniske udtryk. De grønne elementer er hævede bede



Visualisering af Jarmers plads efter trafikomlægning og med konventionelt anlæg under terræn.

med græs og beplantning, der danner siddekanter til ophold og nicher med mulighed for at placere cykler. Beden hæves 30-50 cm for at sikre at der er gode vækstvilkår for beplantningen over parkeringsdækket.

Med trafikomlægningen bliver biltrafikken ikke så dominerende på pladsen og kantzonerne langs bygningerne mod middelalderbyen bliver bredere så der kan være mulighed for ophold og udeservering. Sammen med de grønne elementer bliver Jarmers Plads et nyt rekreativt byrum mellem Ørstedsparken, Vester Voldgade og HC Andersens Boulevard.



Scenarie 1. Jarmers Plads 1:1000

05 | JARMERS PLADS | SCENARIE 2: STORT FULDAUTOMATISK ANLÆG

Ved etablering af stort fuldautomatisk parkeringsanlæg på Jarmers Plads kan trafikomlægning også gennemføres, hvilket er til en stor fordel for pladsens byrumsudvikling. Pladsen kan omdannes til et grønt byrum, og Jarmers Tårn kan synliggøres på tilsvarende måde som ved et konventionelt anlæg.

De tekniske anlæg og elevatorer til parkeringsanlægget skal stå centralt på pladsen for at udnytte parkeringskapacitet under jorden bedst mulig. Det betyder at parkeringsanlæggets til- og frakørsels veje føres ind over pladsen og optager forholdsvis meget areal på pladsen. Pladsen bliver gennemskåret af bilkørsel med parkeringsanlæggets til- og frakørsel areal

Et fuldautomatisk anlæg kræver også mere plads på terrænet til bygningsanlæg med bilelevatorer og tekniske anlæg.

Bygningen til de tekniske anlæg og bilelevatorerne vil med den centrale placering ligge foran de bevaringsværdige bygninger og bryde sigtelinier over pladsen.

Der bliver ingen parkering på terrænet.



Visualisering af Jarmers plads efter trafikomlægning og med stort fuldautomatisk anlæg under terrænet.



06 | JARMERS PLADS | SCENARIO 3: STORT FULDAUTOMATISK ANLÆG MED UNDERJORDISK TILKØRSEL

En alternativ til fuldautomatisk anlæg med tilkørsel på terræn er et fuldautomatisk anlæg med underjordisk tilkørsel. Ved etablering af stort fuldautomatisk parkeringsanlæg under Jarmers Plads kan tilkørslen ske ad rampe til underjordisk elevatorsystem. Til- og udkørselsramper anlægges langs hver side af pladsen. Pladsen bliver således et samlet anlæg der ikke er gennemskåret af tilkørselsvejen.

Trafikoplægning kan også gennemføres her hvilket er til en stor fordel for pladsens byrumsudvikling. Med etablering af de tekniske anlæg og elevatorer til parkeringsanlægget under terræn, giver der friere rammer for indretning af pladsen, og større muligheder for begrønning, end hvis anlægget etableres over terræn.

Til- og frakørselsramper placeres, ligesom ved et konventionelt anlæg, langs kanten af pladsen, i forlængelse af de eksisterende kørebaner. Pladsen kan omdannes til et grønt byrum, tilegnet udelukkende bløde trafikanter og Jarmers Tårn kan synliggøres på tilsvarende måde som ved et konventionelt anlæg.

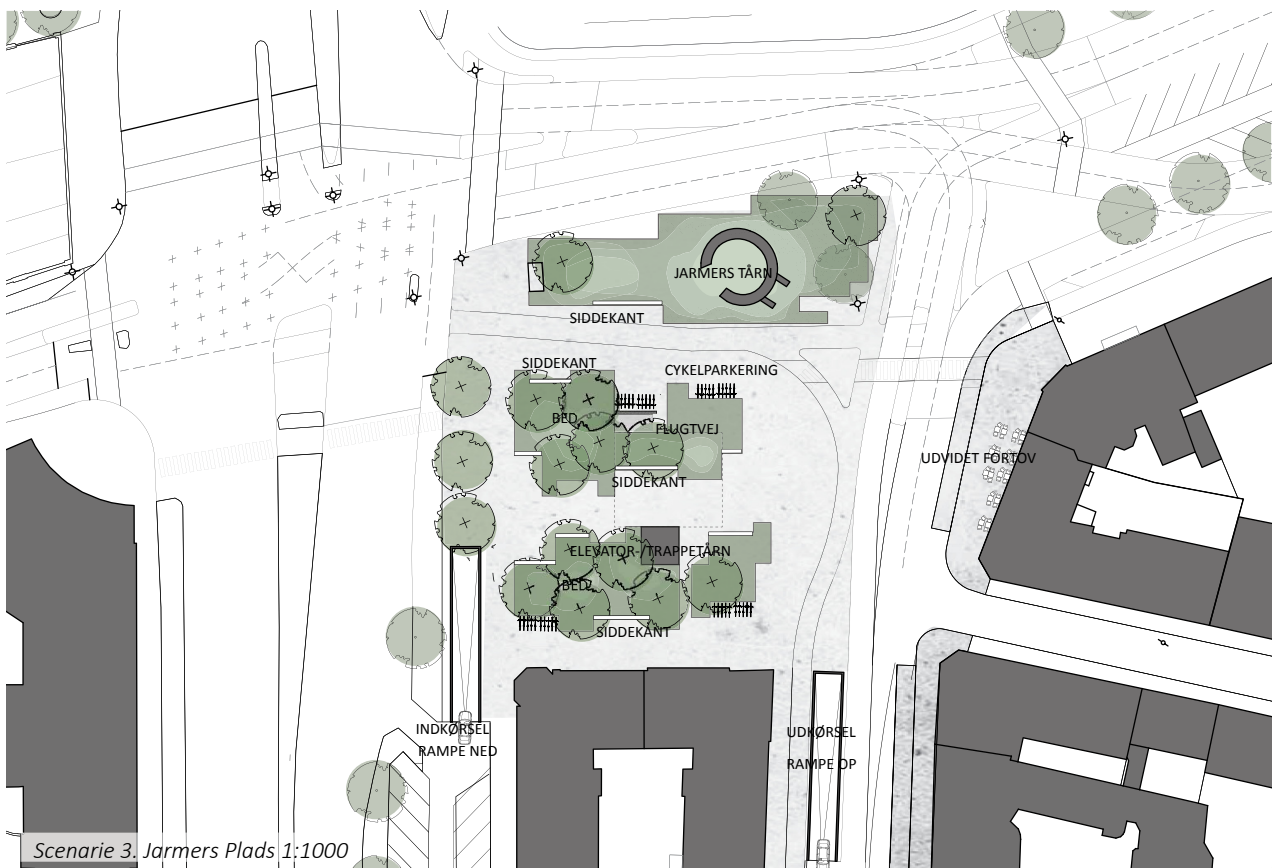
Med adgangen til den underjordiske parkeringen for biler via ramper, kan pladsen indrettes på tilsvarende måde som ved et konventionelt anlæg. Forskellen er, at der kun er et elevatortårn



Visualisering af Jarmers plads efter trafikoplægning og med fuldautomatisk anlæg under terræn, med underjordisk tilkørsel.

med trappe for personer, der giver adgang til parkeringsanlægget, i stedet for to elevatortårne med trappe ved det konventionelle.

Der bliver ingen parkering på terræn.



Scenarie 3. Jarmers Plads 1:1000

Funktionalitet

Tid for afhentning af bil i et konventionelt anlæg vil være 5 – 10 min. afhængigt af bilens placering i anlægget. Tiden vil dog ikke føres som ventetid, da tiden bruges aktivt.

Tid for afhentning af bil i et fuldautomatisk anlæg kan være ned til 60 – 70 sek. afhængigt af anlæggets fabrikat. Dertil bilistens eget tidsforbrug på ud- og indstigning, i alt 2 – 4 min. De fuldautomatiske anlæg kan håndtere 60 – 120 biler/timen.

I et konventionelt anlæg vil der altid være adgang, da intet maskinelt eller elektronisk udstyr er indtænkt i anlæggene. Personelevatorer kan dog have driftsstop.

I fuldautomatiske anlæg vil der i sagens natur være risiko for driftsstop. Omfanget vil erfaringsmæssigt være på niveau med personelevatorer. Driftstid er oplyst til 97 – 99 %.

I de fuldautomatiske anlæg er det ikke muligt at reservere pladser til el-biler med tilknyttede ladestationer.

Brugere af fuldautomatiske anlæg vil opleve større tryghed i forhold til de konventionelle anlæg, da bilen afleveres og hentes i terræn og ikke udsættes for påkørsler, hærværk og indbrud.

Trygheden i konventionelle anlæg kan forbedres med overvågning, belysning og adgangskontrol.

Anlægsarbejdet

Under anlægsarbejdet anlæg på Jarmers Plads vil Vester Voldgade blive spærret for trafik og Sankt Peders Stræde gøres midlertidigt dobbeltrettet. Antallet af kørespor på Nørre Voldgade reduceres inden arbejderne med parkeringsanlæg.

For begge typer anlæg gælder, at der under anlægsarbejdet skal udføres grundvandssænkning af byggegruben. Det oppumpede grundvand vil blive reinfileret, så der ikke opstår grundvandssænkning under de tilstødende ejendomme.

Byggegruberne etableres med enten borede sekantpæle eller med gravede slidsevægge. Anlægsarbejderne vil medføre støj-, støv- og vibrationsgener, som i videst muligt omfang søges reduceret.

Til sikring af konstruktionernes stabilitet skal der etableres jordankre. Nogle af disse skal placeres ind under kældre på tilstødende ejendomme. Dette skal der sikres hjemmel til.

Byrum

Den sydøstlige del af Jarmers Plads fremstår i dag som et ikke-sted. Ved etablering af underjordisk parkeringsanlæg kan Jarmers Plads omdannes til et nyt rekreativt byrum der forbedre Københavns bymæssige sammenhænge. Ved den konventionelle løsning har pladsen mulighed for at blive et sammenhængende grønt byrum kun for bløde trafikanter, uden krydsende biltrafik. Jarmers Tårn kan integreres i pladsdannelsen og derved får pladsen en større kulturhistorisk værdi.

Også i de fuldautomatiske løsninger kan pladsen omdannes til et grønt byrum på tilsvarende måde som konventionelt anlæg. Ved det fuldautomatiske anlæg med tilkørsel på terræn bliver pladsen gennemskåret af til- og frakørselsarealer. De tekniske anlæg kan komme til at skjule for de bevaringsværdige bygninger der omkranser pladsen samt afskærme for betydningsfulde indsigtslinjer og oversigt på pladsen.

Et fuldautomatisk anlæg med nedkørsel på terræn kræver mere plads oven jord, da de tekniske anlæg fylder mere end nedkørsel via konventionelle ramper.

Ved etablering af fuldautomatisk parkeringsanlæg med underjordisk nedkørsel placeres et større teknisk anlæg med bilelevatorer under terræn med nedkørslesramper på hver side af pladsen. Pladsens bliver et sammenhængende byrummet på samme vis som ved det konventionelle anlæg. Men her skal kun etableres et elevatortårn til personer. på pladsen.

I alle forslag kræves dispensation fra Slots- og Kulturarvstyrelsen da hele Jarmers Plads ligger indenfor beskyttelseslinjen for Jarmers Tårn.

Grundet bygningsvolumen til et fuldautomatisk anlæg med nedkørsel på terræn vurderes at en dispensation for denne type anlæg er sværere at få end et for konventionelt eller fuldautomatisk anlæg med underjordisk nedkørsel. Dette på grund af at anlæggene fylder mindre oven jord, og derved ikke vil påvirke synligheden til fortidsmindet lige så meget.

Tidsplan

Etableringen af de underjordiske anlæg kan ske over en periode på 3 år.

Økonomi

Økonomisk er de fuldautomatiske anlæg billigst at anlægge pr. plads og de konventionelle anlæg er billigst i drift.

TIDSPLAN

Underjordiske parkeringsanlæg

JARMERS PLADS

Udarbejdelse af hovedprojekt for Nørre Voldgade

Udbud

Udførelse

Udbud af rådgivning

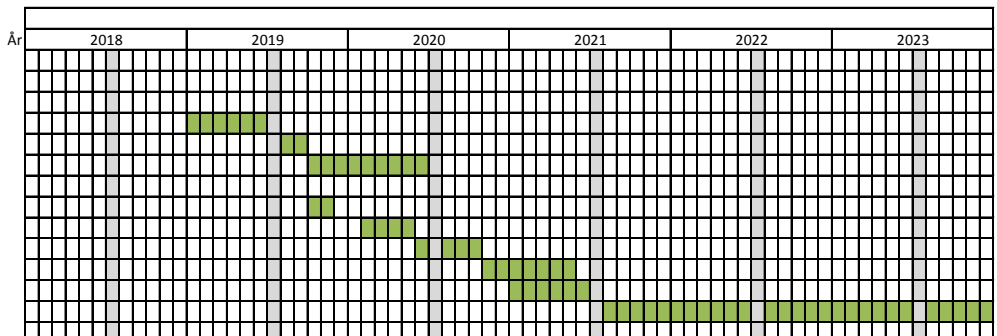
Udarbejdelse af udbudsmateriale for p-anlæg

Totalentreprisetilbud

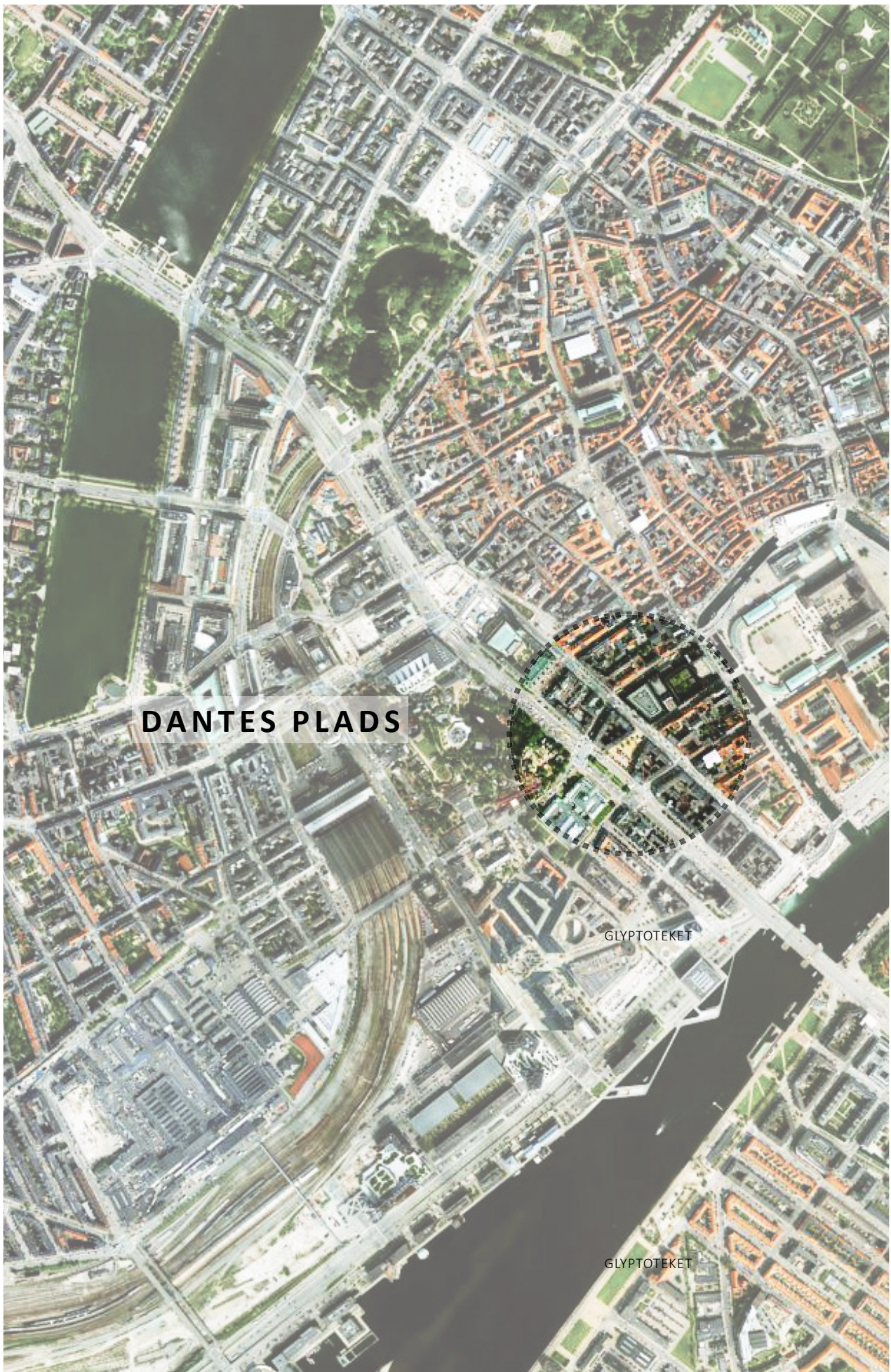
Detailprojektering

Arkæologiske undersøgelser

Udførelse



	SCENARIO 1 KONVENTIONELT ANLÆG	LILLE FULDAUTOMATISK ANLÆG	SCENARIO 2 STORT FULDAUTOMATISK ANLÆG	SCENARIO 3 STORT FULDAUTOMATISK ANLÆG MED UNDERJORDISK TILKØRSEL
ANLÆG	NYE PLADSER I KONSTRUKTION	209	213	366
	NEDLAGTE P-PLASER I TERRÆN	-47	-47	-47
	NETTO TILVÆKST I ANTAL P-PLADSER	162	166	319
ØKONOMI	ANLÆGSSUM	241 mio.kr.	232 mio.kr.	359 mio.kr.
	ANLÆGSSUM PR. NY P-PLADS	1.153 t.kr.	1.088 t.kr.	982 t.kr.
	DRIFTSOMKOSTNING PR. ÅR	1.045 t.kr.	2.756 t.kr.	3.651 t.kr.
TRAFIK	PÅVIRKNING AF TRAFIK PÅ OVERFLADEN UNDER ANLÆG	Nørre Voldgade omlægges, Vester Voldgade spærres helt.	Nørre Voldgade omlægges, Vester Voldgade spærres helt eller delvist.	Nørre Voldgade omlægges, Vester Voldgade spærres helt eller delvist.
	PÅVIRKNING AF TRAFIK PÅ OVERFLADEN EFTER ETABLERING	Mindre stigning på det omkringliggende vejnet.	Mindre stigning på det omkringliggende vejnet.	Mindre stigning på det omkringliggende vejnet.
PARKERINGSLØSNING	TID FOR AT HENTE BIL	5-10 min.	2-4 min.	2-4 min.
	TRYGHED	Der kan etableres overvågning, belysning og adgangskontrol.	Trygt. Bilister skal ikke ned i anlægget. Biler er sikret mod tyveri og skader.	Trygt. Bilister skal ikke ned i anlægget. Biler er sikret mod tyveri og skader.
	MULIGHED FOR LADESTATIONER TIL EL-BILER	Ja	Kabelforbundne ladestationer kun på tilstødende arealer i terræn, men der kan der etableres induktionsladestationer.	Kabelforbundne ladestationer kun på tilstødende arealer i terræn, men der kan der etableres induktionsladestationer.
BYRUM, BYLIV OG BYNATUR	PÅVIRKNING AF BYRUM	Byrummet kan forbedres til et grønt, rekreativt byrum for bløde trafikanter. Byrummet skaber sammenhæng med omgivende byrum og parker.	Byrummet kan forbedres til et grønt, rekreativt byrum med biltrafik til p-anlæg. Byrummet skaber sammenhæng med omgivende byrum og parker.	Byrummet kan forbedres til et grønt, rekreativt byrum med biltrafik til p-anlæg. Byrummet skaber sammenhæng med omgivende byrum og parker.
	PÅVIRKNING AF BYNATUR	Meget forbedrede muligheder for etablering af mere bynatur.	Forbedrede muligheder for etablering af mere bynatur.	Forbedrede muligheder for etablering af mere bynatur.
	MULIGHED AF BEVARING AF TRÆER	Træer ved Jarmes Tårn bevarer. Øvrige træer erstattes og suppleres med beplantning.	Træer ved Jarmes Tårn bevarer. Øvrige træer erstattes og suppleres med beplantning.	Træer ved Jarmes Tårn bevarer. Øvrige træer erstattes og suppleres med beplantning.
	PÅVIRKNING AF KULTURHISTORIE	Mulighed for at synliggøre Jarmers Tårn. Dispensation for etablering af to mindre trappetårne samt ind- og udkørselsramper fra Slots- og Kulturarvstyrelsen kræves.	Mulighed for at synliggøre Jarmers Tårn. Bilelevato- rer kan komme at skjule for bevaringsværdige bygninger rundt om pladsen. Dispensation for etablering af bilelevatoer samt teknikskakt fra Slots- og Kulturarvstyrelsen kræves.	Mulighed for at synliggøre Jarmers Tårn. Bilelevato- rer kan komme at skjule for bevaringsværdige bygninger rundt om pladsen. Dispensation for etablering af bilelevatoer samt teknikskakt fra Slots- og Kulturarvstyrelsen kræves.



DANTES PLADS

GLYPTOTEKET

GLYPTOTEKET

Dantes Plads gennem historien

Dantes Plads blev anlagt i 1924 som en forplads for Ny Carlsberg Glyptotek (1897). Pladsen var oprindeligt tænkt som en forlængelse af Glyptoteket ud i det offentlige rum med Dantesøjlen som centralt element i rummet. På den tid forløb det meste af trafikken til og fra Amager via Vester Voldgade.

Dantes Plads blev, ved trafikomlægning i 1955, flyttet til modsatte side af H.C. Andersens Boulevard til dens nuværende placering, hvor man kilede pladsen ind i den oprindelige bygningsmasse.

Dantes plads i dag

Pladsen fremstår i dag som en klar reference til pladsens tilhørsforhold til Ny Carlsberg Glyptotek. Pladsens form åbner sig mod den historiske bygning.

I 2011 blev Vester Voldgade renoveret og i den forbindelse omlagde man også Dantes Plads. Ved omlægningen fik pladsen sin karakteristiske bølgede teglbelægning i kulbrændte gule klinker, der er farvekoordineret med Glyptotekets facade. Det bølgede klinkelandskab dækker hele pladsens areal og bevæger sig fra Vester Voldgade og ud til fortovet mod H.C. Andersens Boulevard.

Den samlede belægningsflade bliver opbrudt af plantebede med vejtræer der begrønner området. Pladsen er pragmatisk opdelt i et velintegreret parkeringsområde mod H.C. Andersens Boulevard og et byrum der henvender sig mod Vester Voldgade.

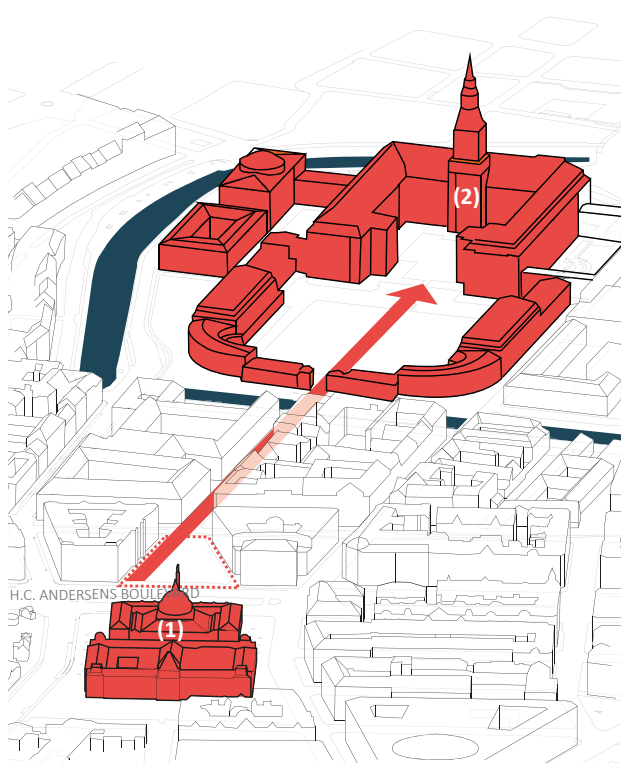
De parkerede biler opleves som en afskærmning mod trafikken på H.C. Andersens Boulevard. Dantes Plads opleves som et velbalanceret og behageligt rum på trods af den trafikerede H.C. Andersens Boulevard. Pladsen fungerer mest som et gennemgangsrum uden aktivt byliv og ophold.

Pladsens potentialer som byrum:

- Dantes Plads og Vester Voldgade kobles fint sammen som byrum. Vester Voldgade er ensrettet og fredelig på denne strækning.
- Den kommende cykelbro ved nye BLOX til Amager kan skabe en sammenhængende metropolzone i København og dermed øge brugen af Dantes Plads.
- Den karakteristiske belægningen skaber en samlet helhed på pladsen, som fremstår velbalanceret
- Ældre og nyere træer og anden beplantning bidrager til et behageligt byrum.

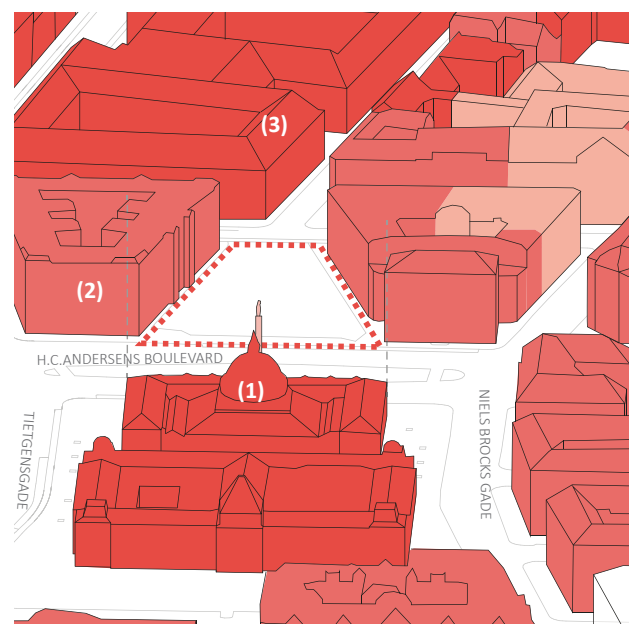
Pladsens udfordringer som byrum:

- En underjordisk parkering vil give mere trafik på Vester Voldgade, hvilket vil påvirke Dantes Plads byrumskvaliteter.
- Bygningerne omkring pladsen har ingen udadvendte aktiviteter i stueetagen, hvilket påvirker Dantes Plads som attraktivt byrum.
- Træbeplantningen på pladsen afskærmer for den visuelle kontakt til Glyptoteket.



Pladsens form henvender sig til Glyptoteket (1) samt har en vigtig visuel forbindelse til Christiansborg (2)

- Bevaringsværdi 1 (fredet)
- Bevaringsværdi 2
- Bevaringsværdi 3
- Bevaringsværdi 4



Dantes Plads er omgivet af bygninger med høj bevaringsværdi, bl.a. Glyptoteket (1), Holckehus (2) samt Nationalmuseet (3).



Belægningen har høj detaljeringsgrad, der giver Dantes Plads en særlig identitet.



De parkerede biler opleves som støjskærm mod H.C.Andersens Boulevard.



Kig til Christiansborg gennem Ny Vestergade.



Den åbne plads henvender sig visuelt mod Glyptoteket, men H.C.Andersens Boulevard skaber en barriere for den fysiske forbindelse

09 | DANTES PLADS | UNDERJORDISK PARKERING

Konventionelt anlæg

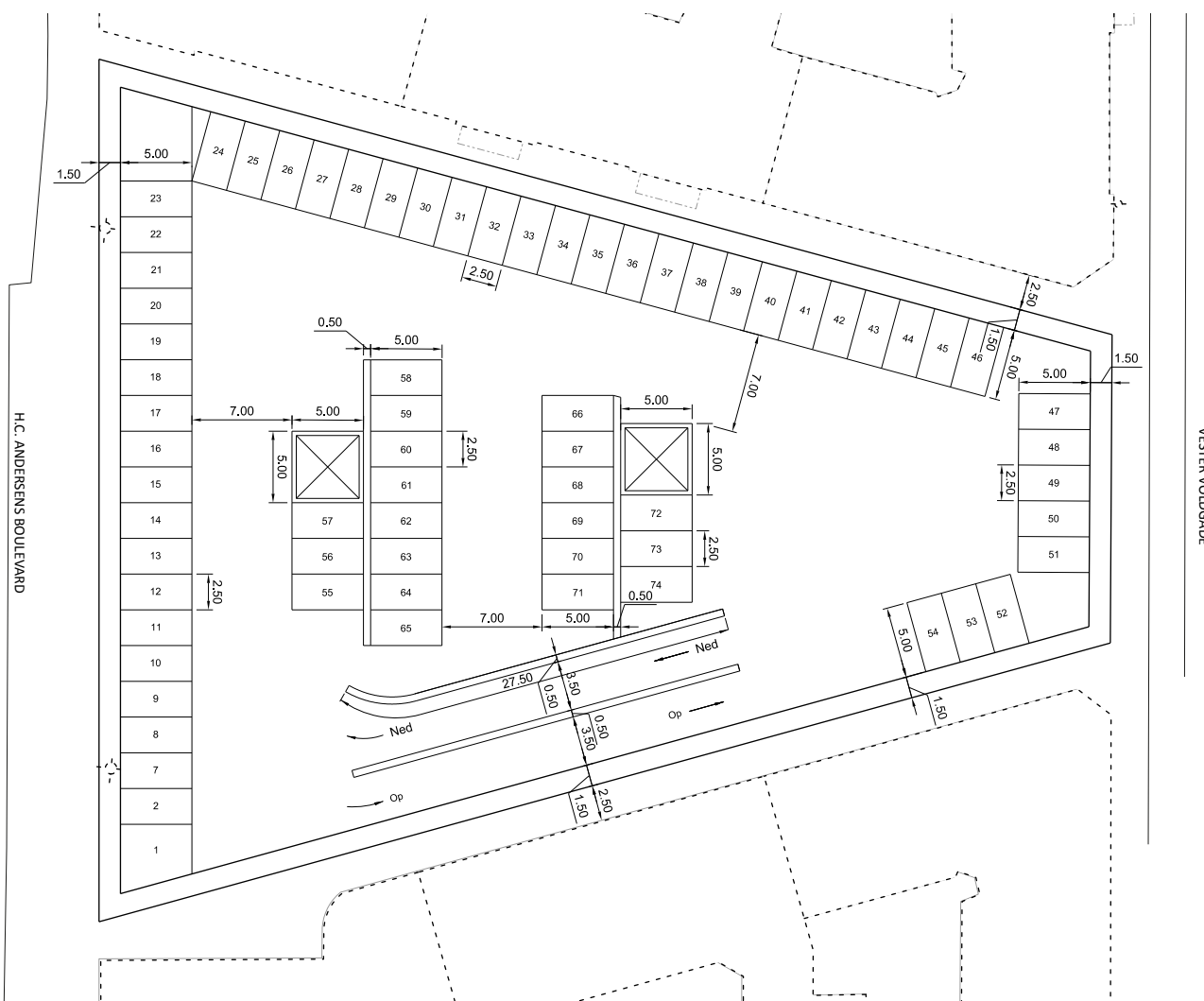
Et konventionelt anlæg med plads til 228 pladser i 3 etager kan etableres på Dantes Plads. Ind- og udkørsel kan ske fra Vester Voldgade og ad ramper placeret i pladsens sydside. På pladsen etableres der elevator- og trappetårne med adgang til og fra parkeringsanlægget.

En del af parkeringspladserne kan forbeholdes el-biler, med opsætning af ladestationer.

Noget af den eksisterende parkering på terræn fjernes. 19 parkeringspladser på terræn tættest på H. C. Andersens Boulevard retableres. Samlet reduceres antallet af parkeringspladser i terræn med 30 pladser.

Økonomi

Anlægsudgiften er beregnet til 229 mio. kr. svarende til 1.006 t.kr. pr. plads (brutto) og driftsudgiften til 1.140 t.kr./år.



Mulig plandisponering over niveau -1 i et konventionelt parkeringsanlæg på Dantes Plads.

Stort fuldautomatisk anlæg

Et fuldautomatisk anlæg kan etableres på Dantes Plads. Ind- og udkørsel kan ske fra Vester Voldgade frem til anlæggets bilelevatoranlæg. Elevatoranlægget med særkilte ind- og udkørselslobbyer placeres centralt på pladsen.

Der er undersøgt 2 størrelser af fuldautomatiske anlæg. Det ene anlæg er sammenligneligt i størrelse med det konventionelle anlæg og rummer 232 pladser placeret i en dybde op til 12,5 m under terræn. Det andet anlæg udnytter pladsens størrelse fuldt ud og det rummer 405 pladser i samme dybde. Elevatoranlægget fylder h.h.v. 120 m² eller 185 m² på pladsen.

I de fuldautomatiske anlæg er det ikke muligt at reservere pladser til el-biler med tilknyttede ladestationer. Fra 2019 skifter de gængse og største producenter af elbiler til induktionsopladning af deres biler. Dette opladningssystem vil kunne indbygges i fuldautomatiske parkeringspladser.

Den eksisterende parkering på terræn fjernes. Samlet reduceres antallet af parkeringspladser i terræn med 49 pladser.

Som alternativ til fuldautomatisk parkeringsanlæg med til- og frakørsel til lobby placeret på terræn, kan der laves tilkørsel til lobby placeret under terræn via ramper. Ramper placeres som

på det konventionelle parkeringsanlæg. Da bilers ind- og udkørsel sker til samme side vil biler blive vendt i en turn-table i anlægget ved aflevering.

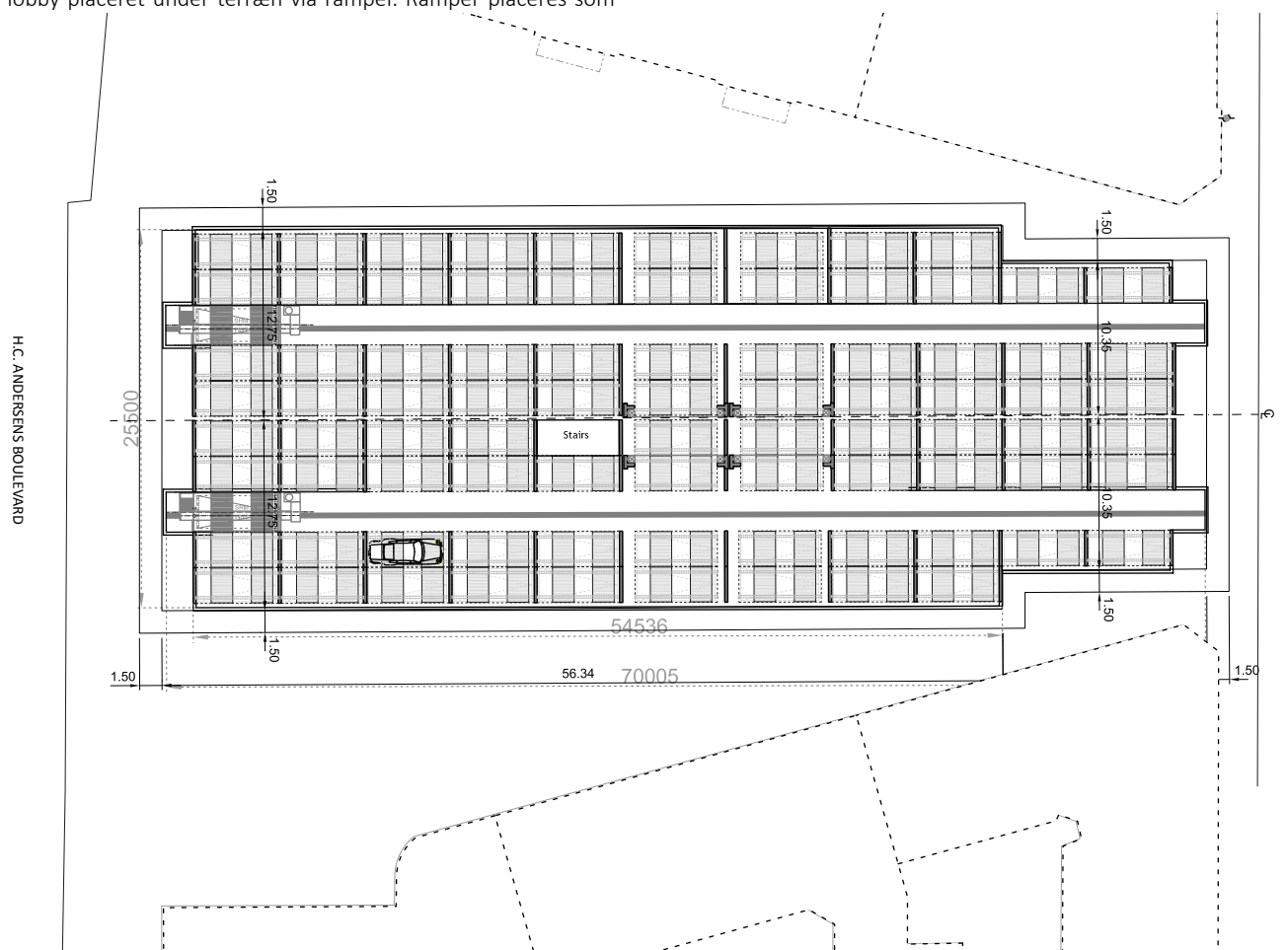
Økonomi

For et lille fuldautomatisk anlæg er anlægsudgiften er beregnet til 218 mio. kr. svarende til 939 t.kr. pr. plads (brutto) og driftsudgiften til 2.861 t.kr./år.

For et stort fuldautomatisk anlæg er anlægsudgiften er beregnet til 354 mio. kr. svarende til 874 t.kr. pr. plads (brutto) og driftsudgiften til 3.917 t.kr./år.

Driftsudgiften er baseret på priser for drift af kommunens 3 eksisterende fuldautomatiske anlæg. De mange mekaniske og elektroniske dele gør fuldautomatiske anlæg dyrere at drifte end konventionelle anlæg.

Fuldautomatisk parkeringsanlæg med lobby placeret under terræn kræver anlæg af ramper, ekstra gravedybde og delvist ekstra etagedæk. Til gengæld kan en del af konstruktionens afstivning, bilelevator og bygning på terræn til lobby undlades. Det anslås på denne baggrund at anlægget kan udføres inden for samme anlægsbudget, som for fuldautomatisk med lobby placeret over terræn.



Eksempel på plandisponering over niveau -1 til -5, i et stort fuldautomatisk parkeringsanlæg på Dantes Plads.

10 | DANTES PLADS | SCENARIO 1: KONVENTIONELT ANLÆG

Dante Plads opleves i dag som et åbent og veldefineret byrum. Ved anlæg af det konventionelle anlæg bevares denne åbenhed og kontakt på tværs af pladsen. Nedkørselsramperne til parkeringsanlægget placeres i skyggesiden af pladsen med ind/udkørsel vej fra Vester Voldgade og elevatortårne placeres centralt på pladsen så den åbne karakter bevares. Der bliver fortsat 19 parkeringspladser på terrænen mod H.C. Andersens Boulevard, 30 færre end nuværende forhold.

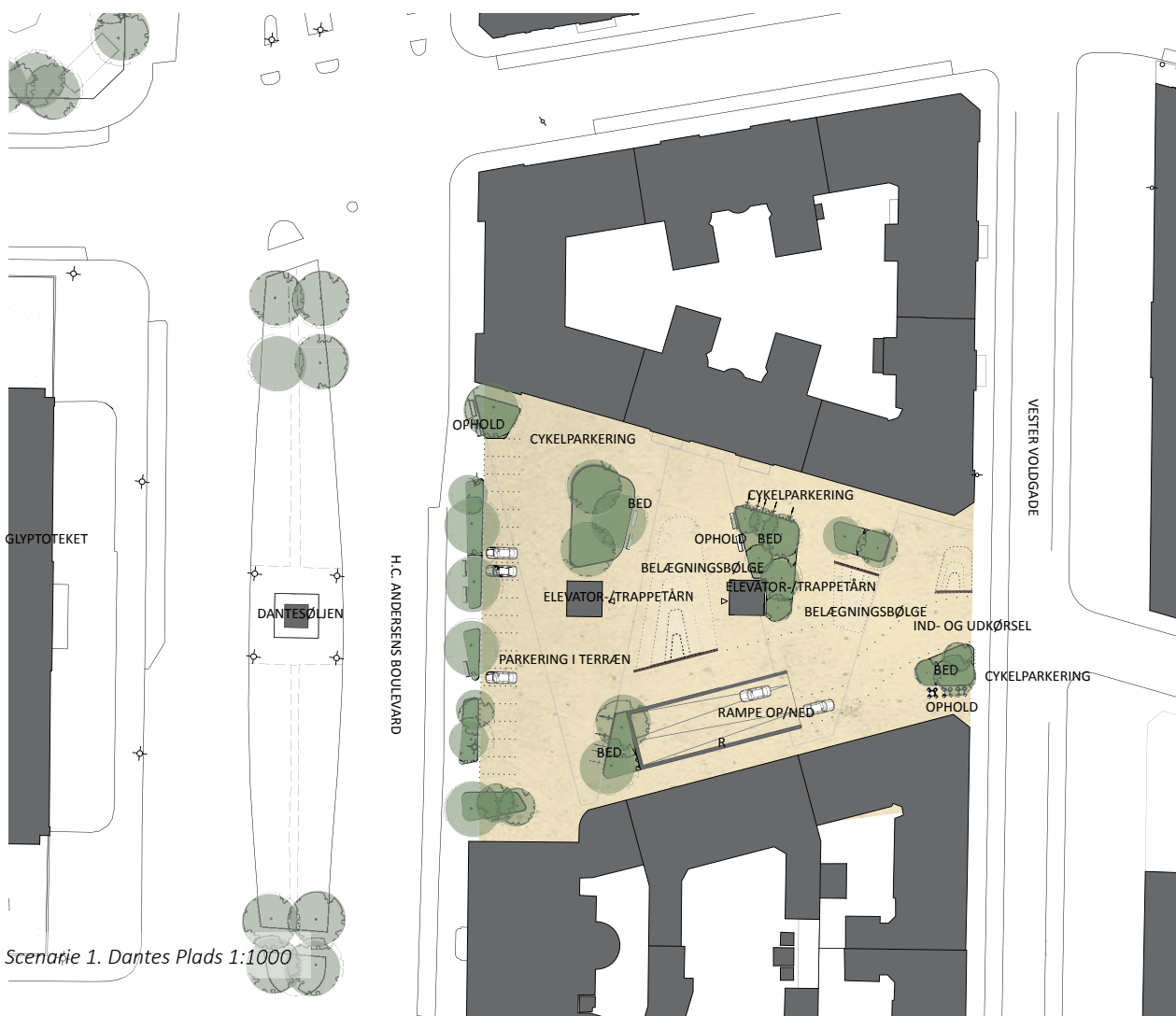
Ramperne og elevatortårne fra parkeringskælderen tilpasses så sigtelinjen over pladsen til Christiansborg bevares.

Pladsens særlige bølgede teglbelægning der i dag er karakteristisk for Dantes Plads kan genskabes i store træk, men det bliver med mindre og kortere bølger.

Træplantningerne genskabes med samme antal træer som i dag.



Dantes Plads med konventionel parkeringsanlæg. Pladsens åbne karakter samt sigtelinier bevares



Scenario 1. Dantes Plads 1:1000

11 | DANTES PLADS | SCENARIO 2: STORT FULDAUTOMATISK ANLÆG

Et stort fuldautomatisk parkeringsanlæg på Dantes Plads optager mere plads oven jord end det konventionelle parkeringsanlæg. De tekniske anlæg fylder mere og har form af bygningsanlæg der placeres centralt på pladsen. Pladsens åbne og helstøbte karakter vil blive brudt at det tekniske anlægs placering midt i byrummet.

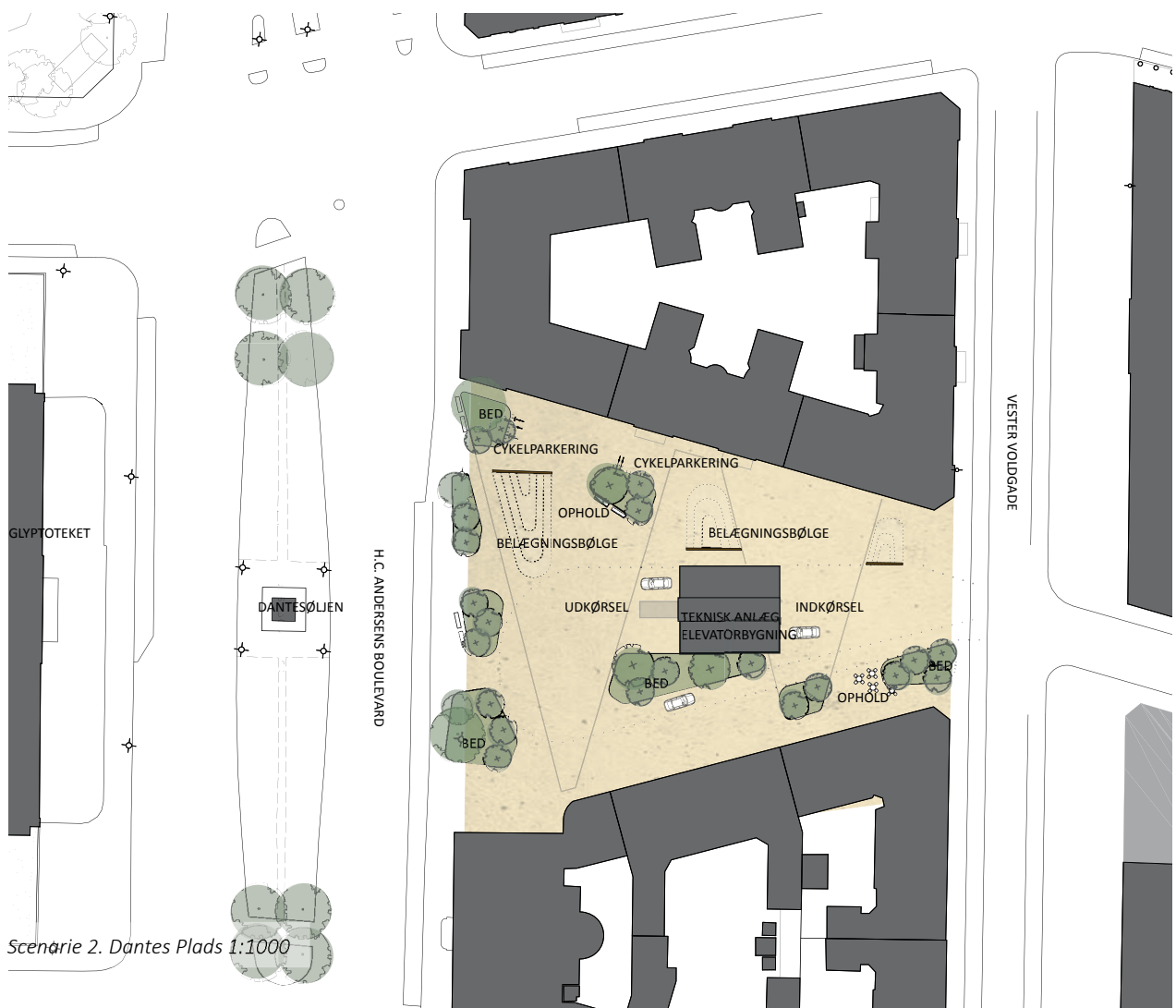
Ind- og udkørsel kræver forholdsvis brede kørsels- og svingarealer så byrummet bliver gennemskåret og opdelt i nord- og syddel. Den karakteristiske teglbelægning genetableres som en samlende flade og den bølgede belægning kan indføres men med forholdsvis korte bølger. Med den øgede kørsel på pladsen er der risikoen at Dantes Plads opleves som en opdelt plads på tværs.

Sigtelinjen mod Christiansborg kan bevares men bygningen for de tekniske anlæg ligger centralt udfor udsynet til Glyptoteket. Der bliver ikke parkering på terrænen mod H.C. Andersens Boulevard.

Der kan bevares enkelte træer mod H.C. Andersens Boulevard og der suppleres med nye træer så der bliver samme antal som i dag



Dantes Plads med stort fuldautomatisk parkeringsanlæg. Pladsen deles af kørende trafik og bygningen midt på pladsen skærmer udsynet til Glyptoteket.



12 | DANTES PLADS | SCENARIO 3: STORT FULDAUTOMATISK ANLÆG MED UNDERJORDISK TILKØRSEL

Et alternativ til fuldautomatisk anlæg med tilkørsel på terræn er et fuldautomatisk anlæg med underjordisk tilkørsel. Ved etablering af stort fuldautomatisk parkeringsanlæg under Dantes Plads kan tilkørslen ske ad rampe til underjordisk elevatorsystem. Til- og udkørselsramper anlægges parallelt langs pladsens sydside. Pladsen bliver således et samlet anlæg der ikke er gennemskåret af tilkørselsvejen på tilsvarende måde som et konventionelt anlæg

Med adgangen til den underjordiske parkeringen for biler via ramper, kan pladsen indrettes på tilsvarende måde som ved et konventionelt anlæg. Forskellen er, at der kun er et elevatortårn med trappe for personer, der giver adgang til parkeringsanlægget, i stedet for de to elevatortårne med trappe ved det konventionelle.

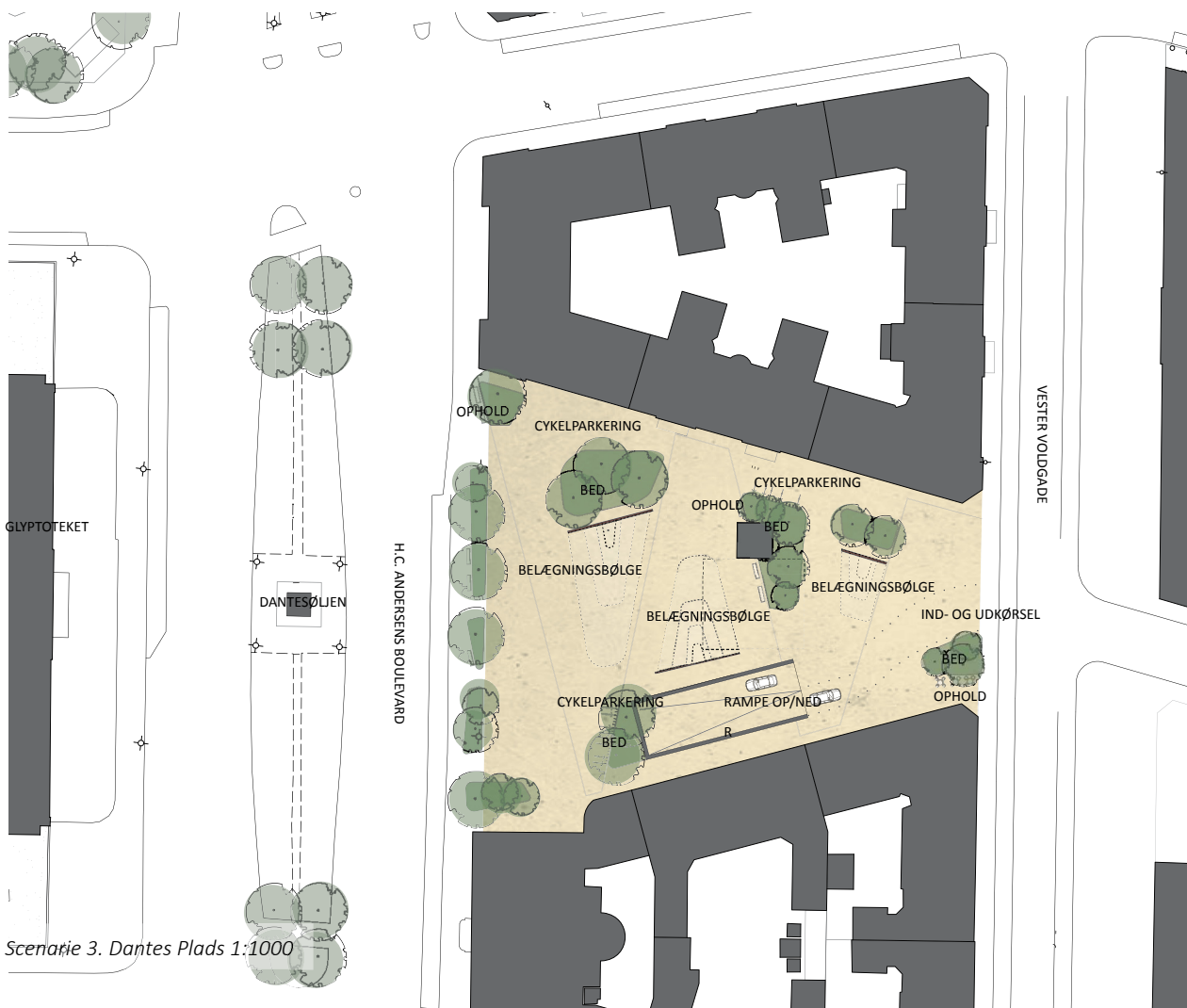
Den karakteristiske teglbelægning genetableres som en samlende flade og den bølgede belægning kan indføres som ved det konventionelle anlæg.

Sigtelinjen mod Christiansborg kan bevares og udsynet til Glyptoteket sikres da det ene trapeptårn kan placeres så det ikke forstyrrer relationen mindst mulig.



Dantes Plads ved etablering af et fuldautomatisk underjordisk parkeringsanlæg, med nedkørsel via ramper.

Der bliver ikke parkering på terrænen mod H.C. Andersens Boulevard. Der kan bevares enkelte træer mod H.C. Andersens Boulevard og der suppleres med nye træer så der bliver samme antal som i dag.



Scenario 3. Dantes Plads 1:1000

Funktionalitet

Tid for afhentning af bil i et konventionelt anlæg vil være 5 – 10 min. afhængigt af bilens placering i anlægget. Tiden vil dog ikke føres som ventetid, da tiden bruges aktivt.

Tid for afhentning af bil i et fuldautomatisk anlæg kan være ned til 60 – 70 sek. afhængigt af anlæggets fabrikat. Dertil bilistens eget tidsforbrug på ud- og indstigning, i alt 2 – 4 min. De fuldautomatiske anlæg kan håndtere 60 – 120 biler/timen.

I et konventionelt anlæg vil der altid være adgang, da intet maskinelt eller elektronisk udstyr er indtænkt i anlæggene. Personelevatorer kan dog have driftsstop.

I fuldautomatiske anlæg vil der i sagens natur være risiko for driftsstop. Omfanget vil erfaringsmæssigt være på niveau med personelevatorer. Driftstid er oplyst til 97 – 99 %.

I de fuldautomatiske anlæg er det ikke muligt at reservere pladser til el-biler med tilknyttede ladestationer. Fra 2019 skifter de gængse og største producenter af elbiler til induktionsopladning af deres biler. Dette opladningssystem vil kunne indbygges i fuldautomatiske parkeringspladser.

Brugere af fuldautomatiske anlæg vil opleve større tryghed i forhold til de konventionelle anlæg, da bilen afleveres og hentes i terræn og ikke udsættes for påkørsler, hærværk og indbrud.

Trygheden i konventionelle anlæg kan forbedres med overvågning, belysning og adgangskontrol.

Anlægsarbejdet

Under anlægsarbejdet på Dantes Plads vil Vester Voldgade blive spærret for trafik og adgangen til Ny Vestergade fra Vester Voldgade lukkes midlertidigt.

For begge typer anlæg gælder, at der under anlægsarbejdet skal udføres grundvandssænkning af byggegruben. Det oppumpede grundvand vil blive reinfileret, så der ikke opstår grundvandssænkning under de tilstødende ejendomme.

Byggegruberne etableres med enten borede sekantpæle eller med gravede slidsevægge. Anlægsarbejderne vil medføre støj-, støv- og vibrationsgener, som i videst muligt omfang søges reduceret.

Til sikring af konstruktionernes stabilitet skal der etableres

jordankre. Nogle af disse skal placeres ind under kældre på tilstødende ejendomme. Dette skal der sikres hjemmel til.

Byrum

Dantes Plads fremstår i dag som en velbalanceret plads med stærk identitet. Pladsens elementer er i velholdt stand som et nyere anlæg. Ved etablering af underjordisk parkering, bør det tilstræbes at pladsens karakter genskabes.

Ved etablering af konventionel underjordisk parkering er det muligt at bevare pladsens visuelle åbenhed og de kig der er til. Glyptoteket samt Christiansborg. Tilkørselsveje og ramper placeres i den ene side af pladsen så byrummet vil fremstå som et samlet anlæg. Den øgede trafik vil påvirke pladsens indretning men den samlede belægningsflade kan genskabes, dog med en anden disponering end i dag.

Ved etablering af fuldautomatisk parkeringsanlæg med tilkørsel på terræn placeres et større teknisk anlæg med bilelevatorer midt på pladsen. Dette vil skjule for den visuelle forbindelse til Glyptoteket. Til- og frakørselsarealet optager et stort areal midt gennem helt pladsen, dette betyder mindre byrum på pladsen og trafikken over pladsen vil dele pladsen på midten. Den samlede belægningsflade kan delvis genskabes men med mindre bølger og den bliver styret af det dominerende køreareal.

Ved etablering af fuldautomatisk parkeringsanlæg med underjordisk nedkørsel placeres et større teknisk anlæg med bilelevatorer under terrænen med nedkørslesramper langs sydsiden af pladsen. Pladsens visuelle åbenhed og værdifulde kig bevares, Byrummet vil fremstå som et samlet anlæg på samme vis som ved det konventionelle anlæg. Her skal kun etableres et elevatorårn til personer på pladsen.

Antal af træer er i alle tre scenarier det samme antal som i dag men ved begge de fuldautomatiske anlæg enkelte eksisterende træer.

Tidsplan

Etableringen af de underjordiske anlæg kan ske over en periode på 3 år.

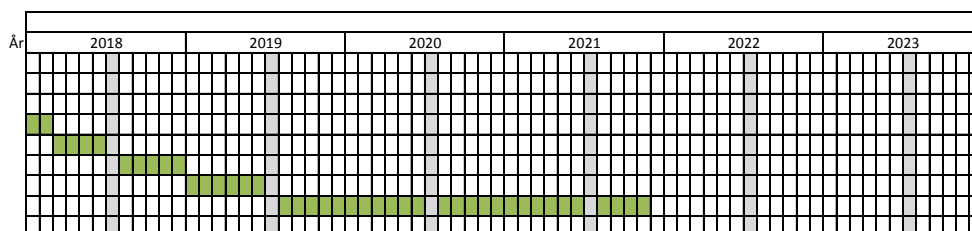
Økonomi

Økonomisk er de fuldautomatiske anlæg billigst at anlægge pr. plads og de konventionelle anlæg er billigst i drift.

TIDSPLAN
Underjordisk parkeringsanlæg

DANTES PLADS

- Udbud af rådgivning
- Udarbejdelse af udbudsmateriale for p-anlæg
- Totalentreprisetilbud
- Detailprojektering og myndighedbehandling
- Udførelse



	SCENARIO 1 KONVENTIONELT ANLÆG	LILLE FULDAUTOMATISK ANLÆG	SCENARIO 2 STORT FULDAUTOMATISK ANLÆG	SCENARIO 3 STORT FULDAUTOMATISK ANLÆG MED UNDERJORDISK TILKØRSEL
ANLÆG	NYE PLADSER I KONSTRUKTION	228	232	405
	NEDLAGTE P-PLASER I TERRÆN	-30	-49	-49
	NETTO TILVÆKST I ANTAL P-PLADSER	198	183	356
ØKONOMI	ANLÆGSSUM	229 mio.kr.	218 mio.kr.	354 mio.kr.
	ANLÆGSSUM PR. NY P-PLADS	1.006 t.kr.	939 t.kr.	874 t.kr.
	DRIFTSOMKOSTNING PR. ÅR	1.140 t.kt.	2.861 t.kr.	3.917 t.kr.
TRAFIK	PÅVIRKNING AF TRAFIK PÅ OVERFLADEN UNDER ANLÆG	Vester Voldgade spærres helt	Vester Voldgade spærres helt	Vester Voldgade spærres helt
	PÅVIRKNING AF TRAFIK PÅ OVERFLADEN EFTER ETABLERING	Mindre stigning på det omkringliggende vejnet	Mindre stigning på det omkringliggende vejnet	Mindre stigning på det omkringliggende vejnet
PARKERINGSLØSNING	TID FOR AT HENTE BIL	5-10 min.	2-4 min.	2-4 min.
	TRYGHED	Der kan etableres overvågning, belysning og adgangskontrol.	Trygt. Bilister skal ikke ned i anlægget. Biler er sikret mod tyveri og skader.	Trygt. Bilister skal ikke ned i anlægget. Biler er sikret mod tyveri og skader.
	MULIGHED FOR LADESTATIONER TIL EL-BILER	Ja	Kabelforbundne ladestationer kun på tilstødende arealer i terræn, men der kan der etableres induktionsladestationer.	Kabelforbundne ladestationer kun på tilstødende arealer i terræn, men der kan der etableres induktionsladestationer.
BYRUM, BYLIV OG BYNATUR	PÅVIRKNING AF BYRUM	Byrummet forbliver et samlet rum. Pladsens åbne karakter sikres dog ikke helt så klart som i dag, p.g.a. to trappe- og elevatortårne. Trafik over pladsen er langs skyggesiden i dagtimerne.	Byrummet bliver opdelt af tekniske anlægs centrale placering og brede tilkørselsforhold. Pladsens nuværende åbne karakter vil ikke stå lige så klar.	Byrummet bliver opdelt af tekniske anlægs centrale placering og brede tilkørselsforhold. Pladsens nuværende åbne karakter vil ikke stå lige så klar.
	PÅVIRKNING AF BYNATUR	Muligt at erstatte den bynatur pladsen har i dag.	Muligt at erstatte den bynatur pladsen har i dag.	Muligt at erstatte den bynatur pladsen har i dag.
	MULIGHED AF BEVARING AF TRÆER	Alle træer erstattes.	Få træer bevares. Øvrige træer erstattes	Få træer bevares. Øvrige træer erstattes
	PÅVIRKNING AF KULTURHISTORIE	Pladsens historiske rolle som Glyptotekets forplads vil ikke fremstå lige så klar. Trappe- og elevatortårne vil skjule delvist for den visuelle forbindelse til Dantesøjlen.	Pladsens historiske rolle som Glyptotekets forplads vil ikke fremstå lige så klar. Tekniske anlæg vil skjule helt eller delvist for den visuelle forbindelse til Glyptoteket og Dantesøjlen.	Pladsens historiske rolle som Glyptotekets forplads vil ikke fremstå lige så klar. Tekniske anlæg vil skjule helt for den visuelle forbindelse til Glyptoteket og Dantesøjlen.