



Til Teknik- og Miljøudvalget

Optimering af gaderummet

16-11-2007

Sagsnr.
2007-96739

Teknisk og økonomisk sammenfatning

Borgerrepræsentationen vedtog i februar 2007 (BR 52/07), at forvaltningen skulle udarbejde 5 - 7 pilotprojekter, hvor man på én gang skulle skaffe flere parkeringspladser, bedre cykelparkeringsforhold og skabe lokale byrumsforbedringer.

Dokumentnr.
2007-427027

Sagsbehandler
Søren Kastoft

Byrumsforholdene i de enkelte pilotprojekter er beskrevet i bilag 1, og de teknisk- økonomiske forhold er beskrevet i dette notat.

Metoderne og konsekvenserne af denne type projekter er velkendte, og mange gader i byen er indrettet med skrå eller vinkelret parkering for at skabe plads til flere biler, vejtræer og andre ønskede forbedringer. På de private veje er det grundejerne, der har betalt for indretningen, efter at Københavns Kommune som vejmyndighed har godkendt projektet. På de offentlige veje har kommunen, betalt for indretningen på baggrund af lokale ønsker om at skaffe flere parkeringspladser og gennemføre træplantning.

Skitserne fra Tåsingegade og J. E. Ohlsensgade er eksempler på indretninger, der i øjeblikket mest forekommer på private veje. Trafikalt ligner de lege og opholdsområder, hvor parkering og lokal trafik er tilladt. Nyere projekter inden for denne type løsninger betegnes "shared space" og udnytter trafikanternes vilje til at udvise social adfærd frem for regelstyret adfærd på den del af rejsen, der ligger nærmest udgangspunktet eller målet.

Anlægsoverslagene bygger på anvendelse af traditionelle materialer, som kantsten, brosten og chaussésten i granit, fortovsfliser i beton og asfaltbelægninger. Der er indregnet 20 % til uforudsigelige udgifter og 15 % til Projektering og tilsyn. Som hovedregel bevares den eksisterende gadebelysning.

Pilotprojekterne er:

1. Kastelsvej,
2. Fiskedamsgade,
3. J. E. Ohlsensgade,
4. Tåsingegade,
5. Ægirsgade,
6. Valdemarsgade
7. Spaniensgade på Amager.

Center For Trafik P-sekretariatet

Njalsgade 13
Postboks 450
1505 Kbh. V

Telefon
3366 3583

Telefax
3366 7131

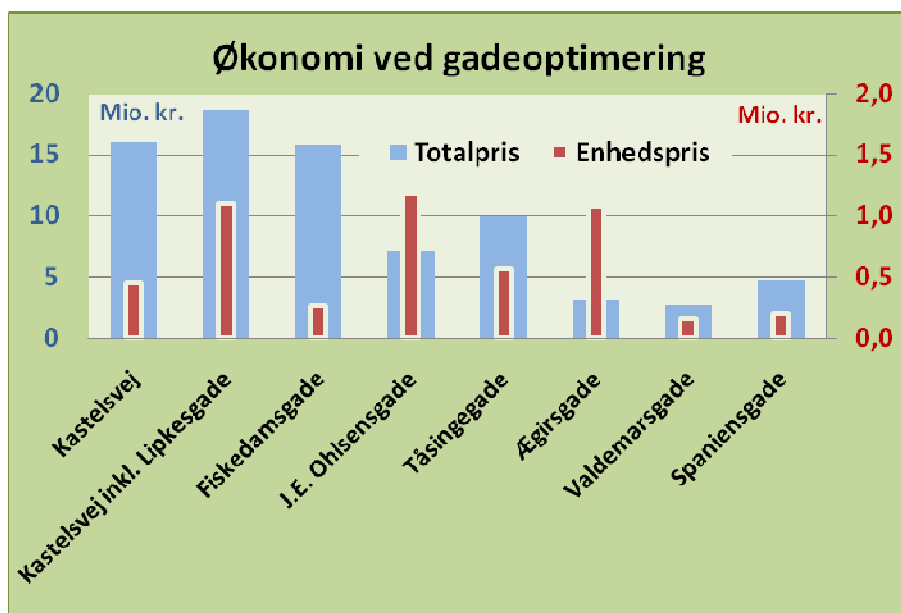
Mobil
2270 6534

E-mail
sorkas@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009488145

www.kk.dk

Økonomisk sammenligning af de optimerede gadearealer



Pilotprojekternes samlede omkostninger spænder fra 2 til 18 mio. kr.

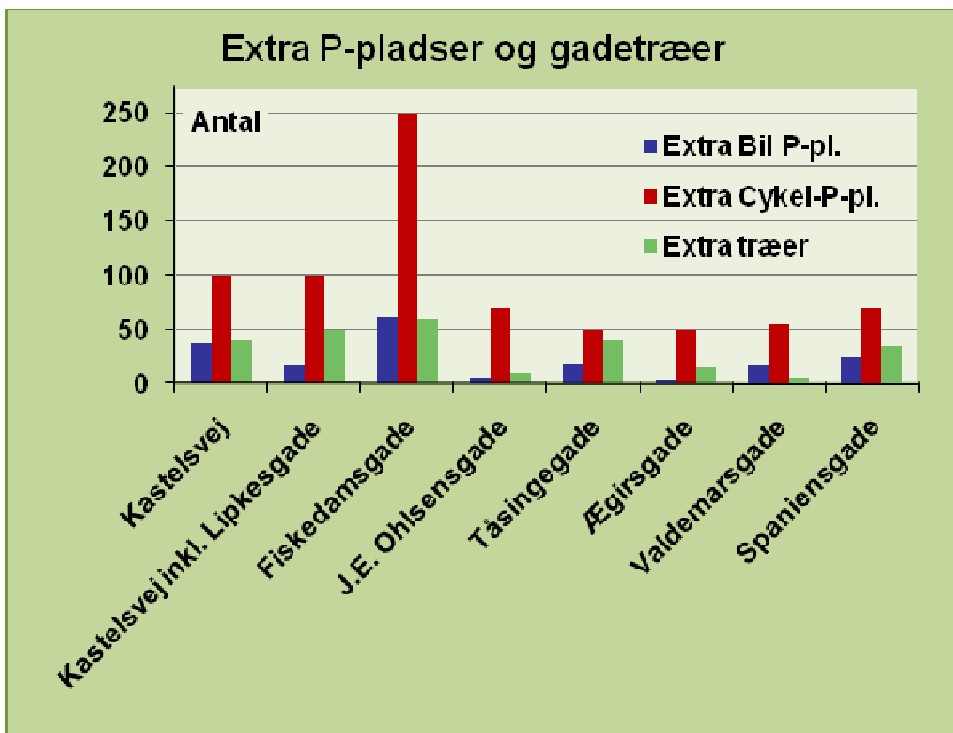
De samlede omkostninger sat i forhold til en ekstra parkeringsplads fordeler sig fra 155.000,- kr. pr. P-plads til 1.200.000 kr. pr. P-plads. Det skyldes primært, at der er indregnet opretning af fortove og kørebaner i alle projekter, hvilket giver væsentligt højere omkostninger end forventet.

Sekundært medfører byrumsmæssige hensyn, at prisen for en ekstra parkeringsplads stiger, fordi der etableres færre parkeringspladser end muligt, og der etableres pladsmæssige hævede flader og plantes træer i større omfang.

At skaffe ekstra parkeringspladser udelukkende ved hjælp af opstribning af skråparkering er ikke undersøgt i disse pilotprojekter. Metoden anvendes efter ønske fra grundejerne på en del på private veje og omkostningerne til denne type løsninger er normalt få tusinde kroner pr. ekstra parkeringsplads. Disse løsninger tilgodeser dog ikke det ønske om forbedring af byrummet og cykelparkeringen, som er udtrykt i borgerrepræsentationens beslutning (BR 50/07).

Pilotprojekterne indeholder mange af byrumshandlingsplanens forslag til byrumsforbedringer. Som eksempel er konsekvenserne vist i en særlig søjle med "Lipkesgade" i omkostningsskemaet ovenfor. Her forbedres forbindelsen fra Victor Borges Plads gennem Lipkesgade til Østerport ved nedlæggelse af den eksisterende skråparkering i den ene side af Lipkesgade til fordel for et bredere fortov.

De byrumsmæssige gevinster er forskellige fra pilotprojekt til pilotprojekt, men i alle pilotprojekterne er byrummene omkring vejkryds forbedret gennem udvidelse af fortovshjørnerne og etablering af systematisk træplantning. Omfanget af træplantning og etablering af cykelparkering ses på næste figur.



Finansiering af forslagene.

Forvaltningen forventer at flere forskellige økonomiske "rammer" kan bidrage til projekter af denne type.

Parkeringsstrategiens anlægsramme kan bidrage med penge til fremskaffelse af ekstra parkeringspladser i de dele af blå zone, hvor der er behov. Beløbets størrelse bør ikke komme i nærheden af omkostningerne for at købe dårligt udnyttede private parkeringsanlæg eller bygge underjordiske parkeringspladser. Forvaltningen anbefaler derfor, at dette beløb ikke væsentligt overstiger 100.000 kr. pr. ekstra parkeringsplads.

Teknik- og Miljøforvaltningens "almindelige anlægsramme" kan bidrage til ombygninger som medfører væsentlige og prioriterede forbedringer af byrummene. Beløbets størrelse skal sammenholdes med omkostningerne til andre prioriterede forbedringer.

Teknik- og Miljøforvaltningens anlægsprægede driftsarbejder kan afholde udgifter til større sammenhængende opretninger af gader og fortove. Beløbets størrelse skal sammenholdes med omkostningerne til andre prioriterede forbedringer.

Områdeløft kan bidrage til realisering af denne type projekter, hvis det enkelte projekt skønnes at være i overensstemmelse med det overordnede formål, og hvis Borgerrepræsentationen har afsat midler til at forbedre byrummene.

Grundejerne på private fællesveje skal selv betale for de ønskede forbedringer. Det forudsætter dog, at de kan blive enige om projektet og opnå forvaltningens godkendelse.

Vurdering af trafik, parkering og tilgængelighed

Skitserne indeholder meget forskellige løsninger for hvordan trafikken skal afvikles.

I to af forslagene anvendes der fællesarealer til biler, cykler og fodgængere. Alle andre løsninger er afprøvet tidligere, og kan anvendes, hvis der i detailprojekterne tages hensyn til tilgængelighed, trafiksikkerhed og fremkommelighed for biler, cykler og fodgængere.