



## Notat

Til Teknik-og Miljøudvalget

### Screening af egnede lokationer til et parkeringsanlæg i hvert brokvarter

I Budget 2023 (BR den 6. oktober 2022) (Ø, C, O, B, V, Å, I, D) blev der afsat midler til at screene, hvor det på kommunalt ejede grunde og større offentlige veje i hvert brokvarter er muligt at anlægge et parkeringsanlæg med plads til minimum 250 biler. På baggrund heraf skal Teknik-og Miljøforvaltningen lave en foranalyse af 3-4 lokationer, der forelægges for Teknik-og Miljøudvalg forud for forhandlingerne om Budget 2025.

Med dette notat orienteres udvalget om screeningens resultater og den videre proces.

#### Sagsfremstilling

En ekstern rådgiver har på vegne af Teknik- og Miljøforvaltningen screenet, hvor på kommunalt ejede grunde og større offentlige veje det er fysisk muligt at anlægge et parkeringsanlæg med plads til minimum 250 biler. Screeningen er lavet på brokvartererne Vesterbro, Østerbro, Nørrebro og Amagerbro (inkl. Christianshavn). Screeningsrapporten fremgår af bilag 1 og udpegningsprocessen fremgår af bilag 2.

Screeningen er, jf. figur 1 nedenfor, udført som en tragtmodel, hvor der løbende er frasorteret arealer, f.eks. fordi arealet er fredet eller skal anvendes til andre formål.

Figur 1. Tragtmodel



13-09-2023

Sagsnummer i F2  
2023 - 12846

Dokumentnummer i F2  
98334

Sagsnummer i eDoc  
2023-0334194

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

### *15 lokationer udpeget*

På baggrund af screeningen er der udpeget 15 lokationer, hvor det er fysisk muligt at anlægge et parkeringsanlæg med plads til minimum 250 parkeringspladser. Der er tale om følgende lokationer:

- Østerbro: Borgervænget, Ved Sporsløjfen, Jagtvej, Gunnar Nu Hansens Plads og Fridtjof Nansens Plads
- Nørrebro: Baldersgade, Borups Plads, Nørrebro Parken Syd og Brohusparken.
- Vesterbro: Otto Krabbes Plads og Litauens Plads udpeget, som mulige lokationer.
- Amagerbro: Holmen, Islands Brygge, Prags Boulevard og Skotlands Plads.

Rådgiver har i screeningen også vurderet et areal på Strandboulevarden. Arealet indgår imidlertid også i en analyse, som Økonomiforvaltningen pt. udfører, hvor det undersøges om et vejareal på Strandboulevarden kan sælges til brug for et privat parkeringsanlæg. Arealet er derfor udgået af denne screening.

Rådgiver har for hver af de 15 udpegede lokationer udarbejdet en principskitse for et muligt parkeringsanlæg. I den forbindelse er der på et indledende niveau vurderet antal mulige parkeringspladser og tilhørende anlægsøkonomi. De 15 lokationer er derudover vurderet foreløbigt i forhold til kriterier såsom parkeringsbehov, byrum, anlægsøkonomi, ledninger, størrelse og trafikafvikling. Alle 15 lokationer har visse udfordringer i forhold til et eller flere kriterier (jf. bilag 1, figur 2).

I den kommende foranalyse vil disse kriterier og andre forhold (som fx lokalplaner) blive vurderet mere indgående for de 4 udvalgte lokationer, jf. herunder.

### *Fire lokationer udvalgt til en foranalyse*

Rådgiver har udpeget fire ud af de 15 lokationer (en lokation pr. brokvarter) til en kommende foranalyse. Det er gjort ved at lave en samlet vurdering af de 15 lokationer i forhold til hhv. parkeringsbehov, økonomi og byrum. Af de 15 lokationer har rådgiver i første omgang frasorteret de lokationer, hvor der umiddelbart ikke er behov for mere parkering fx i forhold til nuværende belægningsgrad og geografisk placering. Det gælder Borgervænget, ved Sporsløjfen, Holmen og Prags Boulevard. Herefter er frasorteret lokationer, hvor estimerede omkostninger til anlæg er høje (over 1,2 mio. kr. pr. plads). Det gælder Jagtvej, Baldersgade og Nørrebroparken Syd, hvor der kun er plads til fuldautomatiske parkeringsanlæg.

For de resterende otte lokationer – to pr. brokvarter – har rådgiver vurderet konsekvenser og evt. potentialer for byrummet ved anlæg af parkeringsanlæg. Den endelige frasortering og udpegning af de fire lokationer fremgår af følgende:

### Gunnar Nu Hansens Plads, Østerbro

På Gunnar Nu Hansens Plads vil etablering af en parkeringskælder give mulighed for at reducere den nuværende overfladeparkering, hvilket kan forbedre byrummet på pladsen. Fridtjof Nansens Plads er i juni 2023 blevet ombygget med et nyt, grønnere byrum med fokus på gående og cyklister. Derfor vurderes Gunnar Nu Hansens Plads som den bedst egnede lokation på Østerbro.

Gunnar Nu Hansens Plads er i en analyse udført af en ekstern rådgiver for Teknik-og Miljøforvaltning udpeget som et muligt areal for lynlastandere. Hvis der skal etableres et parkeringsanlæg her, skal det vurderes, hvordan de to formål kan kombineres.

### Otto Krabbes Plads, Vesterbro

Otto Krabbes Plads og Litauens Plads er begge fredeliggjorte byrum på Vesterbro. Litauens Plads adskiller sig fra Otto Krabbes Plads ved at være tilknyttet Oehlenschlägersgades Skole. Udover at eleverne anvender pladsen som skolegård i frikvarterne, færdes mange cyklister og gående på pladsen til og fra skole. Det er uhensigtsmæssigt i forhold til en parkeringskælder. Derfor vurderes Otto Krabbes Plads som den bedst egnede lokation på Vesterbro.

### Borups Plads, Nørrebro

Borups Plads har i dag siddemuligheder og enkelte udeserveringsarealer. Sidstnævnte forventes opretholdt både under og efter anlæg. Brohusparken består af en fredelig park og en meget velbenyttet gang- og cykelrute (den grønne sti) op til Åbuen. Cykel- og gangruten er udformet med en hældning, der komplicerer anlæg af en parkeringskælder. Derfor vurderes Borups Plads som den bedst egnede lokation på Nørrebro.

### Skotlands Plads, Amagerbro

Skotlands Plads er relativ stor. Derfor kan der både anlægges et stort underjordisk parkeringsanlæg (ca. 500 pladser) eller et mindre underjordisk parkeringsanlæg (ca. 250 p-pladser). Sidstnævnte mindsker gerne for byrummet (fx antal træer, der skal fældes). Arealet på Islands Brygge er begrænset af både vandgrænse, størrelse og fjernvarmekammer under jorden. Derudover ligger Islands Brygge tæt på andre p-anlæg. Derfor vurderes Skotlands Plads som den bedst egnede lokation på Amagerbro.

Teknik-og Miljøforvaltningen udfører på den baggrund en foranalyse af de fire udvalgte lokationer.

### **Politisk handlerum**

Et eller flere udvalgsmedlemmer kan hæve sagen til en beslutningssag, så den behandles på et kommende møde i Teknik- og Miljøudvalget.

Det kan fx gøres med henblik på at vedtage, at der peges på andre lokationer end de fire udvalgte.

**Videre proces**

Teknik- og Miljøudvalget vil blive orienteret om foranalysens resultater medio 2024 forud for forhandlingerne om Budget 2025. Hvis Teknik- og Miljøudvalget ønsker at ændre en eller flere af de fire valgte lokationer, kan det forsinke processen for foranalysen.

Peter Højer  
Vicedirektør



Københavns Kommune

NOTAT  
11. september 2023  
LRM/PSA

# Lokationer for p-anlæg i Københavns brokvarterer

Screening



## Indhold

<b>1</b>	<b>Indledning</b> .....	<b>3</b>
1.1	Baggrund .....	3
1.2	Læsevejledning .....	3
<b>2</b>	<b>Konklusion</b> .....	<b>5</b>
2.1	Resumé .....	5
2.2	Screening af egnede lokationer .....	5
2.3	15 lokationer .....	7
2.4	Anbefaling – 1 lokation pr. brokvarter .....	8
2.5	Yderligere analyser .....	13
<b>3</b>	<b>Borgervænget</b> .....	<b>14</b>
<b>4</b>	<b>Ved Sporsløjfen</b> .....	<b>19</b>
<b>5</b>	<b>Jagtvej</b> .....	<b>24</b>
<b>6</b>	<b>Gunner Nu Hansens Plads</b> .....	<b>28</b>
<b>7</b>	<b>Fridtjof Nansens Plads</b> .....	<b>32</b>
<b>8</b>	<b>Baldersgade</b> .....	<b>37</b>
<b>9</b>	<b>Borups Plads</b> .....	<b>41</b>
<b>10</b>	<b>Nørrebroparken Syd</b> .....	<b>46</b>
<b>11</b>	<b>Brohusparken</b> .....	<b>51</b>
<b>12</b>	<b>Otto Krabbes Plads</b> .....	<b>56</b>
<b>13</b>	<b>Litauens Plads</b> .....	<b>61</b>
<b>14</b>	<b>Holmen</b> .....	<b>66</b>
<b>15</b>	<b>Islands Brygge</b> .....	<b>71</b>
<b>16</b>	<b>Prags Boulevard</b> .....	<b>75</b>
<b>17</b>	<b>Skotlands Plads</b> .....	<b>80</b>
<b>18</b>	<b>Bilag A – Metodebeskrivelse</b> .....	<b>85</b>
18.1	Forudsætninger .....	85
18.2	Vurderingsparametre .....	86
18.3	Typer af parkeringsanlæg .....	90

Bilag B – Oversigtsskema

Bilag C – Udpegningsprocessen

Forsidefoto af Parkeringshus Ejler Bille i Ørestad. Parkeringshuset åbnede i januar 2018 og har plads til i alt 600 biler. © Lumega.

# 1 Indledning

## 1.1

### Baggrund

Københavns Borgerrepræsentation besluttede med budget 2023 at afsætte midler til, at Teknik- og Miljøforvaltningen udfører en screening, der afdækker lokationer til at etablere flere, større parkeringsanlæg på større offentlige veje eller kommunalt ejede grunde i Københavns brokvarterer. Beslutningen er truffet på baggrund af budgetnotat "TM98 Parkeringsanlæg i hvert af brokvarterne".

Nærværende notat er et resultat af denne screening. Her er foretaget en overordnet vurdering af, hvor det umiddelbart er muligt at etablere et parkeringshus/-kælder på 250, 500 eller 1000 parkeringspladser i hvert af Københavns Brokvarterer. Screeningen skal, jf. budgetnotat TM98, danne grundlag for, at der udvælges 3-4 lokationer til en foranalyse, hvor lokationerne vil blive vurderet detaljeret.

## 1.2

### Læsevejledning

I dette notat og dertilhørende bilag præsenteres resultaterne af en screening af lokationer til et parkeringsanlæg i hvert af Københavns brokvarterer (Østerbro, Nørrebro, Vesterbro og Christianshavn/Amagerbro). Formålet med screeningen er at identificere, hvor det på kommunalt ejede grunde og større offentlige veje i Københavns brokvarterer er muligt at anlægge et parkeringsanlæg med plads til min. 250 parkerede biler. Screeningen er, jf. bilag C, udført som en tragtmudel. Her er arealer løbende sorteret fra, hvis det f.eks. ikke er muligt at anlægge et parkeringshus med plads til minimum 250 ekstra p-pladser eller hvis arealet f.eks. anvendes eller skal anvendes til andre formål eller er fredet mv.

På den baggrund er der udpeget 15 lokationer, der er gennemgået yderligere for at vurdere umiddelbare fordele og ulemper ved at etablere et parkeringsanlæg på lokationen. De 15 lokationer er vurderet bl.a. på baggrund af deres størrelse og form, eksisterende parkeringsbehov, deres nuværende anvendelse, diverse lednings- og jordbundsforhold, mulighed for trafikafvikling, byrum mv. Derudover er der for hver lokation udarbejdet en principskitse for, hvordan et p-anlæg kan etableres, ud fra hvilke parkeringskapacitet og anlægspris er estimeret på et indledende niveau. I dette notat gennemgås de 15 lokationer i en form for katalog og der peges på dén lokation i hvert brokvarter, der vurderes bedst egnet til et parkeringsanlæg.

I tillæg til dette notat er der tre bilag:

- Bilag A omfatter en metodebeskrivelse, hvor bl.a. opgavens indledende rammesætning og forudsætninger beskrives. Desuden uddybes de vurderingsparametre, der ligger til grund for screeningen og de forskellige typer parkeringsanlæg beskrives på et overordnet niveau.
- Bilag B udgør et oversigtsskema i et excel-format. Oversigtsskemaet indeholder specifikke vurderinger af 38 undersøgte lokationer indenfor vurderingsparametrene. I de tilfælde, hvor en lokation er stødt på en 'showstopper' er de øvrige forhold ikke analyseret yderligere. En showstopper kan f.eks. være, at lokationen er allokert til fremtidig metro, at der ikke er plads til de påkrævede brandveje mv. Denne øvelse har skåret antallet af lokationer ned til de 15 lokationer, der indgår i denne rapport.
- I Bilag C beskrives den forudgående screening (udpegningsproces), hvori antallet af matrikler og offentlige veje skæres ned til de lokationer, der indgår i oversigtsskemaet

(Bilag B). Det er gjort på baggrund af ejerskab, matriklernes størrelse, hvorvidt lokationen er i brokvarterne mv.

## 2 Konklusion

### 2.1

#### Resumé

Screeningen af kommunalt ejede grunde eller større offentlige veje, viser at der er 15 lokationer, hvor det er fysisk muligt at anlægge et stort p-anlæg med plads til min. 250 p-pladser. De 15 lokationer er på indledende niveau vurderet i forhold til kriterier som parkeringsbehov, anlægsøkonomi, byrum, trafikafvikling mv. Formålet hermed er at udvælge én lokation i hvert brokvarter, der skal undersøges nærmere i en foranalyse, hvor disse kriterier vurderes mere grundigt. Følgende lokationer i de enkelte brokvarterer vurderes bedst egnede, når der laves en samlet vurdering af hhv. parkeringsbehov, økonomi og byrum.

##### Østerbro

Gunnar Nu Hansens Plads

##### Nørrebro

Borups Plads

##### Vesterbro

Otto Krabbes Plads

##### Christianshavn/Amagerbro

Skotlands Plads

### 2.2

#### Screening af egnede lokationer

I Budget 2023 bevilligede Københavns Borgerrepræsentation 0,4 mio. kr. til at screene, hvor det på kommunalt ejede grunde og større offentlige veje i hvert af Københavns brokvarterer (Østerbro, Nørrebro, Vesterbro og Amagerbro (inkl. Christianshavn)) er muligt at anlægge et parkeringsanlæg med plads til min. 250 biler. Formålet med screeningen er at pege på en lokation i hvert af de fire brokvarterer, der bør undersøges nærmere i en foranalyse. I foranalysen vil et muligt parkeringsanlæg blive vurderet mere grundigt. Foranalysen skal fremlægges for Teknik- og Miljøudvalget i 2024.

I screeningen er det identificeret, hvor det på kommunalt ejede grunde og større offentlige veje i Københavns brokvarterer er fysisk muligt at anlægge et parkeringsanlæg med plads til min. 250 biler. Screeningen er, jf. bilag C, udført som en tragtmodel. Her er arealer løbende frasorteret, hvis det ikke er muligt at anlægge et parkeringshus med plads til 250 p-pladser eller hvis arealet f.eks. anvendes eller skal anvendes til andre formål eller er fredet mv.

Københavns Kommune ejer ikke mange arealer, der er egnede til at anlægge et stort parkeringsanlæg. Det skyldes, at det største behov for parkering typisk er der, hvor befolkningstætheden er størst og hvor arealerne i forvejen er mest attraktive. Således 'kæmper' parkeringsanlæg ofte om de samme arealer, som entreprenører gerne vil byudvikle eller hvor Københavns Kommune tiltænker institutioner, idrætsfaciliteter, grønne områder eller hvor området er fredet eller der er eksisterende byggeri.

På baggrund af screeningen er der, jf. Figur 2, fundet følgende 15 lokationer, hvor det er fysisk muligt at anlægge et stort parkeringsanlæg i Københavns brokvarterer.



Figur 1. De 15 udpegede lokationer, der indgår i nærværende screeningskatalog.



## 2.3

### 15 lokationer

De 15 lokationer er på et indledende niveau vurderet ift. kriterier, jf. bilag A, som parkeringsbehov, størrelse og form, nuværende anvendelse, lednings- og jordbundsforhold, afvikling af trafik, byrum. Derudover er der for hver lokation udarbejdet en principskitse for, hvordan et p-anlæg kan etableres. Herudfra er parkeringskapacitet og anlægspris estimeret på et indledende niveau. Hvert kriterier er, jf. Figur 2, blevet evalueret ud fra en skala fra grøn (god), gul (middel) til rød (dårlig).

Figur 2. Lokationernes score på en række vurderingsparametre.

Lokalitet	Anlægs- økonomi	Byrum	Behov for øget p- kapacitet	Arealets anvendelses mulighed	Områdets form og størrelse	Ledninger og anden infrastruktur	Naboforhold	Trafikal afvikling	Drifts- økonomi
<i>Østerbro</i>									
Borgervænget	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Ved Sporsløjfen	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Jagtvej	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Gunner Nu Hansens Plads	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Fridtjof Nansens Plads	●	●	●	●	●	●	●	●	●
<i>Nørrebro</i>									
Baldersgade	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Borups Plads	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Nørrebroparken Syd	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Brohusparken	●	●	●	●	●	●	●	●	●
<i>Vesterbro</i>									
Otto Krabbes Plads	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Lituens Plads	●	●	●	●	●	●	●	●	●
<i>Christianshavn/Amagerbro</i>									
Holmen	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Islands Brygge	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Prags Boulevard	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Skotlands Plads	●	●	●	●	●	●	●	●	●

Alle 15 lokationer har, jf. Figur 2, visse udfordringer. Enten i forhold til økonomi, ledninger, byrum, arealets nuværende anvendelse mv. Flere af de 15 udpegede lokationer er på offentlige veje eller på eksisterende parkeringspladser. På de offentlige vejarealer (f.eks. Jagtvej) kan der ofte kun anlægges smalle, aflange parkeringsanlæg under jorden, såsom automatiske p-anlæg, der er omkostningstunge. Derudover er der ofte mange, komplicerede ledninger i jorden under vejarealerne. Et parkeringsanlæg på en eksisterende parkeringsplads (f.eks. Borgervænget) kræver, at det antal p-pladser, som byggeriet nedlægger, reetableres i anlægget, hvis der skal opnås min. 250 nye parkeringspladser.

Derudover er et parkeringsanlæg typisk mest attraktivt for de personer, der bor, arbejder eller har et ærinde umiddelbart tæt på anlægget. De fleste bilister forsøger at parkere så tæt, som muligt, på deres destination for derved at begrænse deres gangafstand. Et mere afsidesliggende p-anlæg (som f.eks. Sporsløjfen og Borgervænget) vil dermed ofte kun anvendes, hvis der ikke er nogle ledige pladser i gadeniveau tættere på beboernes bopæl.

Et andet relevant kriterie for at vurdere etableringen af et parkeringsanlæg er at se på udledningen af CO<sub>2</sub>. Der udledes både CO<sub>2</sub> i forbindelse med anlægsaktiviteterne, f.eks. ved fremstilling af materialer såsom beton/stål mv., transport af materialer til og fra lokationen (f.eks. jordkørsel mv.) ved brugen af tunge maskiner, der forbrænder brændstof under byggeriet mv. Der er desuden løbende energiforbrug forbundet med driften af et p-anlæg f.eks. ifm. belysning, ventilation og sikkerhedsfaciliteter, der opererer døgnet rundt i anlæggene. Derudover ændrer parkeringsanlæg udbuddet af parkering i et område, hvilket påvirker folks incitament til at bruge/anskaffe sig en bil. Dette kriterie bør undersøges nærmere i den videre foranalyse af de 4 lokationer.

## 2.4

### Anbefaling – 1 lokation pr. brokvarter

På baggrund af den indledende vurdering, anbefales nedenfor hvilken lokation i hvert brokvarter, der bør undersøges nærmere i en foranalyse. I anbefalingen er der især lagt vægt på parametrene om parkeringsbehov, anlægsøkonomi samt påvirkning af det eksisterende byrum (se mere herom i Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*).

I udvælgelsen af de 4 lokationer (ét for hvert brokvarter) er der især lagt vægt på følgende parametre:

1. Parkeringsbehov  
Er lokationen centralt placeret ift. parkeringsbehovene i brokvarteret?
2. Anlægsøkonomi  
Vil et p-anlæg være meget omkostningstungt (over ca. 1 mio. kr. pr. ekstra p-plads) at anlægge?
3. Byrum  
Hvordan påvirker et p-anlæg det eksisterende byrum?  
Kan byrummet reetableres eller ligefrem forbedres efterfølgende?

#### *Ad 1) Parkeringsbehov*

Overordnet er det blevet prioriteret, at lokationen er placeret centralt i eller meget nær områder med høj belægning af de eksisterende parkeringspladser, hvormed der også er en forholdsvis stor efterspørgsel på mere parkering. Det er vigtigt, at der er et stort behov for øget parkeringsmuligheder i et område før, at der anlægges et nyt stort parkeringsanlæg.

Enkelte lokationer på Figur 2 er placeret så afsides i brokvarteret, at det vurderes, at de ekstra parkeringspladser kun vil blive benyttet i en lille udstrækning. Det gælder for Borgervænget og Sporsløjfen på Østerbro samt Holmen og Prags Boulevard på Amagerbro (inkl. Christianshavn). Disse lokationer er derfor sorteret fra, hvormed følgende lokationer tilbage:



Lokation	Anlægs- økonomi	Byrum	Behov for øget p- kapacitet
<i>Østerbro</i>			
Jagtvej	●	●	●
Gunner Nu Hansens Plads	●	●	●
Fridtjof Nansens Plads	●	●	●
<i>Nørrebro</i>			
Baldersgade	●	●	●
Borups Plads	●	●	●
Nørrebroparken Syd	●	●	●
Brohusparken	●	●	●
<i>Vesterbro</i>			
Otto Krabbes Plads	●	●	●
Litauens Plads	●	●	●
<i>Christianshavn/Amagerbro</i>			
Islands Brygge	●	●	●
Skotlands Plads	●	●	●

### Ad 2) Anlægsøkonomi

For at indsnævre feltet yderligere er lokationer med en meget omkostningstung anlægsøkonomi (over ca. 1,2 mio. kr. pr. ekstra p-plads) sorteret fra. Det gælder Jagtvej på Østerbro samt Baldersgade og Nørrebroparken Syd på Nørrebro. Herefter er følgende lokationer tilbage:

Lokation	Anlægs- økonomi	Byrum	Behov for øget p- kapacitet
<i>Østerbro</i>			
Gunner Nu Hansens Plads	●	●	●
Fridtjof Nansens Plads	●	●	●
<i>Nørrebro</i>			
Borups Plads	●	●	●
Brohusparken	●	●	●
<i>Vesterbro</i>			
Otto Krabbes Plads	●	●	●
Litauens Plads	●	●	●
<i>Christianshavn/Amagerbro</i>			
Islands Brygge	●	●	●
Skotlands Plads	●	●	●

### Ad 3) Byrum

Herefter er der set på arealernes nuværende byrum og anvendelse samt i hvor høj grad et p-anlæg vil påvirke kvaliteten af byrummet under og efter anlæg. Her er der også set på arealets størrelse og form ift. muligheden for at kunne indrette et parkeringsanlæg, der mindsker generne heraf.

Nedenfor beskrives hver af de 4 udvalgte lokationer, samt hvad der ligger til grund for udvælgelsen af lokationen ift. de øvrige lokationer i brokvarteret.

#### **Østerbro - Gunnar Nu Hansens Plads**

På Østerbro var der 5 lokationer i spil efter udpegningsprocessen (Bilag C); Borgervænget, Ved Sporsløjfen, Jagtvej, Gunnar Nu Hansens Plads og Fridtjof Nansens Plads.

I den forbindelse bemærkes det, at et muligt parkeringsanlæg på Strandboulevarden løftes i en sideløbende analyse, Københavns Kommune, jf. budget 2023 (ØKF82), udfører. Strandboulevarden er derfor sorteret fra i denne analyse.

Borgervænget og Ved Sporsløjfen er begge placeret i den nordligste del af Østerbro og udgør i dag et parkeringsareal. Det er de 2 eneste lokationer, hvor det umiddelbart er muligt at bygge et parkeringshus over jorden, hvilket reducerer anlægsomkostningerne betragteligt. Parkeringsbehovet er dog relativt beskedent ved de 2 lokationer. De ligger begge forholdsvis afsides Østerbro og de eksisterende p-pladser anvendes umiddelbart ikke i særlig udbredt grad i de sene aften- og nattetimer. Det kan enten skyldes, at de eksisterende tidsbegrænsninger på lokationerne er for restriktive eller er der ikke er behov for yderligere p-pladser.

Der er umiddelbart et stort parkeringsbehov på begge sider af Jagtvej samt i den sydlige del af Østerbro nær Fridtjof Nansens Plads. Et anlæg på Jagtvej kræver et automatisk parkeringsanlæg, der er meget omkostningstungt både i anlæg og i drift.

Fridtjof Nansens Plads blev i juni 2023 færdig ombygget med fokus på et grønnere byrum med plads til cykler og gående. Der er etableret brede græsrabatter, bredere fortov, cykelstier og grusarealer og der er plantet 17 nye træer. Et parkeringsanlæg på Fridtjof Nansens Plads kræver et rundt underjordisk parkeringsanlæg, som er kompliceret at anlægge og pladsen har derudover diverse udfordringer med omlægning af ledninger mv.

Parkeringsbehovet ved Gunnar Nu Hansens Plads er på almindelige hverdage umiddelbart ikke lige så stort som ved Fridtjof Nansens Plads. En parkeringskælder vil dog afhjælpe parkeringsproblemer i området ved store events og arrangementer i Parken og Fælledparken. Et underjordisk parkeringsanlæg gør det derudover muligt, at byrummet på Gunnar Nu Hansens Plads kan forbedres, hvis det etableres, så det erstatter dele af overfladeparkeringen på pladsen. Der er desuden tale om en relativt set lav omkostning pr. ekstra p-plads modsat f.eks. anlægget på Jagtvej, der vurderes at være ca. dobbelt så dyrt pr. p-plads.

Derfor er det Gunnar Nu Hansens Plads, der vurderes mest egnet til en parkeringskælder på Østerbro.

#### **Nørrebro – Borups Plads**

På Nørrebro er der 4 lokationer tilbage efter udpegningsprocessen; Baldersgade, Borups Plads, Nørrebroparken Syd og Brohusparken.

Baldersgade og Nørrebroparken Syd er begge automatiske parkeringsanlæg, der er meget omkostningstunge at anlægge og i drift. Derudover er der rekreative arealer i form af boldbaner, legeplads og grønne arealer på lokationerne i dag, som vil blive nedlagt ifm. etablering af til- og frakørselsforhold samt elevatorskakterne til bilerne.

Borups Plads og Brohusparken er placeret i den sydlige ende af Nørrebro nær kommunegrænsen til Frederiksberg Kommune. Borups Plads er placeret centralt i gul betalingszone, hvor Brohusparken er placeret i udkanten af den dyrere blå betalingszone. Brohusparken og Borups Plads er placeret hhv. ca. 0,8 km og 1,3 km fra Det Grønne Parkeringshus på Åboulevarden.

Brohusparken består i dag af et fredeliggjort område med en park og en meget velbenyttet cykelrute, der begrænser anlæg af et p-anlæg. En etablering af et p-anlæg betyder derudover, at en lang række træer skal fældes. Borups Plads har enkelte udeserveringsarealer samt gadeinventar med siddemuligheder i byrummet. Udeserveringen forventes at kunne blive opretholdt både efter og under anlæg. Dog kræver et p-anlæg ved Borups Plads flere ledningsomlægninger ifm. etableringen af anlægget.

Det vurderes derfor, at Borups Plads er den mest egnede lokation til et p-anlæg på Nørrebro.

#### **Vesterbro – Otto Krabbes Plads**

Vesterbro er kendetegnet ved at have ganske få ledige arealer til et parkeringsanlæg samt generelt et lavt bilejerskab blandt beboerne. Der er også kun to lokationer, der er kommet igennem screeningsprocessen; Otto Krabbes Plads og Litauens Plads

De to lokationer minder i nogen grad om hinanden. De er begge placeret relativt centralt på Vesterbro i områder med høj befolkningstæthed og mange nærtliggende boliger. Derudover er der et relativt stort behov for ekstra parkering. Begge lokationer er rektangulære pladser, der pt. i høj grad fungerer rekreativt og giver mulighed for etablering af en almindelig parkeringskælder under pladsen.

Litauens Plads adskiller sig fra Otto Krabbes Plads ved at være nært tilknyttet Oehlenschlägersgades Skole, hvorfra eleverne bl.a. benytter pladsen som skolegård i frikvarterne. Det er uhensigtsmæssigt både ifm. anlæg af parkeringskælderen og efter endt anlæg, hvor der vil færdes mange lette trafikanter på vejene til og fra skolen.

Derfor vurderes Otto Krabbes Plads, som den mest egnede lokation til et p-anlæg på Vesterbro.

#### **Amagerbro (Christianshavn) – Skotlands Plads**

På Amagerbro (Christianshavn) er der 4 lokationer tilbage efter udpegningsprocessen; Holmen, Islands Brygge, Prags Boulevard og Skotlands Plads.

På Amagerbro er der generelt flere større kommunalt ejede arealer, der potentielt kan opfylde kravene til et parkeringsanlæg på mindst 250 parkanter. Mange af disse arealer er placeret i udkanten af kvarteret og ikke tæt på Torvegade og Amagerbrogade samt de tilstødende sideveje, hvor der er det største behov for flere parkeringspladser i kvarteret. Det gælder både for lokationen på Holmen, Islands Brygge og Prags Boulevard samt flere af de tidligere frasorterede lokationer.

Dette gælder dog ikke for Skotlands Plads, der er placeret ca. 100 m fra Amagerbrogade, og hvor parkeringspladserne også i dag har en høj belægning omkring pladsen. Derudover er pladsen relativt stor, hvilket muliggør, at der kan anlægges forholdsvis mange parkeringspladser i en parkeringskælder under denne. Der er også et vist behov for yderligere parkering ved Islands Brygge, dog vil 'oplandet' til et p-anlæg her være indskrænket af Københavns Havn, samtidig med at beboerne har et alternativ i form af de automatiske parkeringsanlæg, der er etableret langs Gunløsgade og Bergthorasgade ca. 300 m fra lokationen. Arealet på Islands Brygge er begrænset af både vandgrænse, størrelse og fjernvarmekammer under jorden mod nord. Det begrænser fleksibiliteten til at indrette et p-anlæg, der kan bevare det nuværende byrum.

Den største ulempe ved Skotlands Plads er de mange store og mellemstore træer, der risikerer at skulle fældes, hvis anlægget bygges i pladsens fulde bredde. Dog behøver anlægget ikke nødvendigvis at være i pladsens fulde bredde for at opfylde kravet om de minimum 250 p-pladser. Et mindre anlæg på 250 p-pladser forventes indrettet, så færre træer risikeres at skulle

fældes. Lokationen er placeret i udkanten af blå betalingszone nær det gratis parkeringsområde på Amager. Det kan få især udefrakommende til at nedprioritere anlægget. Dog har Københavns Kommune vedtaget at udvide parkeringsrestriktionerne i området, hvormed der bliver 3 timers tidsbegrænsning op til betalingszonen, hvilket vil gøre anlægget mere attraktivt for udefrakommende. Hertil kommer at anlægget i høj grad tiltænkt beboerne i området, som i mindre grad er påvirket af betalingszonerne pga. beboerlicens.

Det er således Skotlands Plads, der vurderes mest egnet til en parkeringskælder på Amagerbro (inkl. Christianshavn).

## 2.5

### Yderligere analyser

Parkeringsudbuddet i København kan, udover at anlægge flere parkeringsanlæg, også påvirkes ved at se nærmere på, hvorledes de eksisterende både offentlige og private parkeringsarealer i kommunen kan udnyttes bedre.

Det kan bl.a. omfatte analyse af restriktionerne på de eksisterende p-arealer, justering af kommunens parkerings- og licens-prisstruktur, forbedring af pladsanvisning og guidning til frie pladser/lavt udnyttet områder, adfærdspåvirkning af bilisterne ift. forventet gangafstand til og fra deres bil, undersøgelse af mulighederne for indgåelse af aftale om bedre udnyttelse af private parkeringsanlæg mv. Nedenfor uddybes mulige yderligere analyser.

#### Restriktioner på eksisterende p-arealer

Der kan muligvis være et skjult potentiale i at gennemgå de nuværende restriktioner på de eksisterende parkeringspladser i eller omkring områder med et stort parkeringsbehov.

Der er f.eks. registreret en overbelægning af parkeringspladserne i Kompostkvarteret, der er placeret vest for Svanemøllen Station (kl. 22 på en hverdag). Samtidig står parkeringsarealet ved Svanemøllehallen på den anden side af Østerbrogade nærmest tomt i samme tidsrum. Det kan hænge sammen med, at der er en 3 timers-tidsbegrænsning på parkeringsarealet, der betyder, at personer med beboerlicens kun kan parkere der i tidsrummene 18:00 – 7:00 eller 21:00 – 10:00 uden at risikere en parkeringsafgift. Der kan selvfølgelig også være andre forhold, der spiller ind, såsom gangafstand ml. sin bil og bopæl, utryghed ift. tyveri/hærværk, mangel på ledige parkeringspladser tidligere på aftenen osv. Det er dog værd at undersøge om en ændret undtagelsesperiode kan udligne parkeringsbehovet i området.

#### Prisstruktur for parkering og beboerlicens

En direkte metode til at regulere parkeringsbehovet i et område relaterer sig til prisstrukturen for parkeringspladserne og beboerlicensen. Hvor betalingszonerne i høj grad regulerer, hvor attraktivt det er for udefrakommende, at parkere i et område, så kan beboerlicensen regulere, hvor mange borgere, der anskaffer sig en bil. Det bør undersøges nærmere, hvorvidt parkeringsbehovet kan påvirkes gennem ændrede prisstruktur for betalingsparkeringszonerne i kommunen samt tilegnelsen af beboerlicens.

#### Bedre pladsanvisning og adfærdspåvirkning

Flere steder i kommunen ses der høj belægning af parkeringspladserne i et område, hvorimod der er ledig kapacitet på vejene blot ½-1 km derfra. Det bør kortlægges bedre, hvorledes forskellige områder kan fungere som reserve parkeringsområder til arealer med høj belægning. I forlængelse heraf kan der arbejdes med at nudge og adfærdspåvirke beboerne til i højere grad at parkere længere væk fra deres bopæl samt gøre det mere alment accepteret og kendt, at man ikke kan forvente, altid at have en kort gangafstand til sin bil.

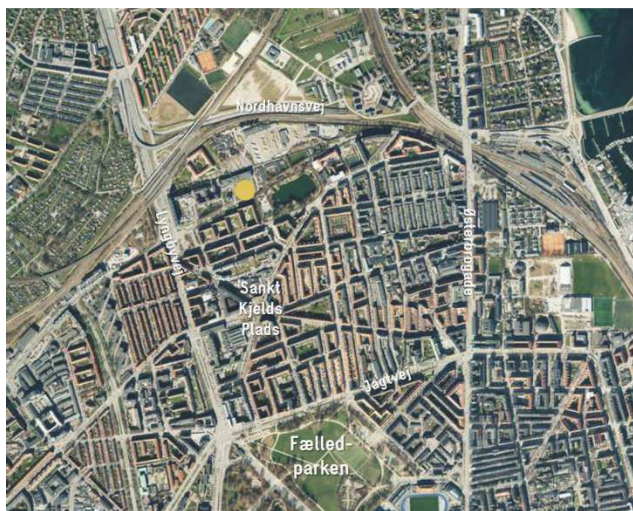
#### Bedre udnyttelse af kapaciteten i eksisterende private parkeringsanlæg

Sidst men ikke mindst, så bør belægningen af eksisterende private parkeringsanlæg analyseres yderligere, og det bør undersøges hvorledes, at der kan indgås aftale om at byens borgere kan benytte sådanne anlæg. F.eks. gennem opkøb eller leje af parkeringspladserne (eller en andel af disse) enten gennem en permanent ordning eller i et vist tidsrum.

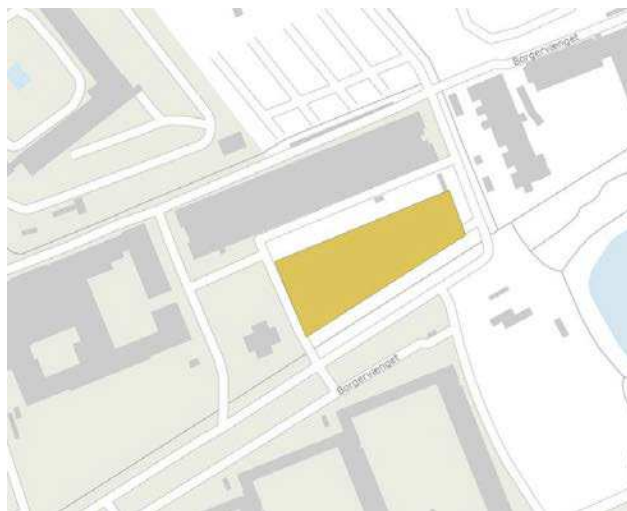
Således er der f.eks. fortællinger om, at flere private parkeringskældre står ubenyttet hen om aftenen, samtidig med at beboerne i områderne savner flere parkeringspladser.



### 3 Borgervænget



Placering på kort



Lokation

#### Beskrivelse

Københavns Kommune ejer matrikelnummer 5614 (Udenbys Klædebo Kvarter) på Ydre Østerbro. Matriklen anvendes af Region Hovedstaden til bl.a. Center for IT og Medicoteknologi. På matriklen er i dag en stor terrænparkeringsplads med ca. 110 parkeringspladser, hvoraf regionen har fortrinsret til en vis andel. De øvrige p-pladser er omfattet af 3-timers tidsbegrænsning.

Figur 3. Foto af den eksisterende parkeringsplads ved Borgervænget.

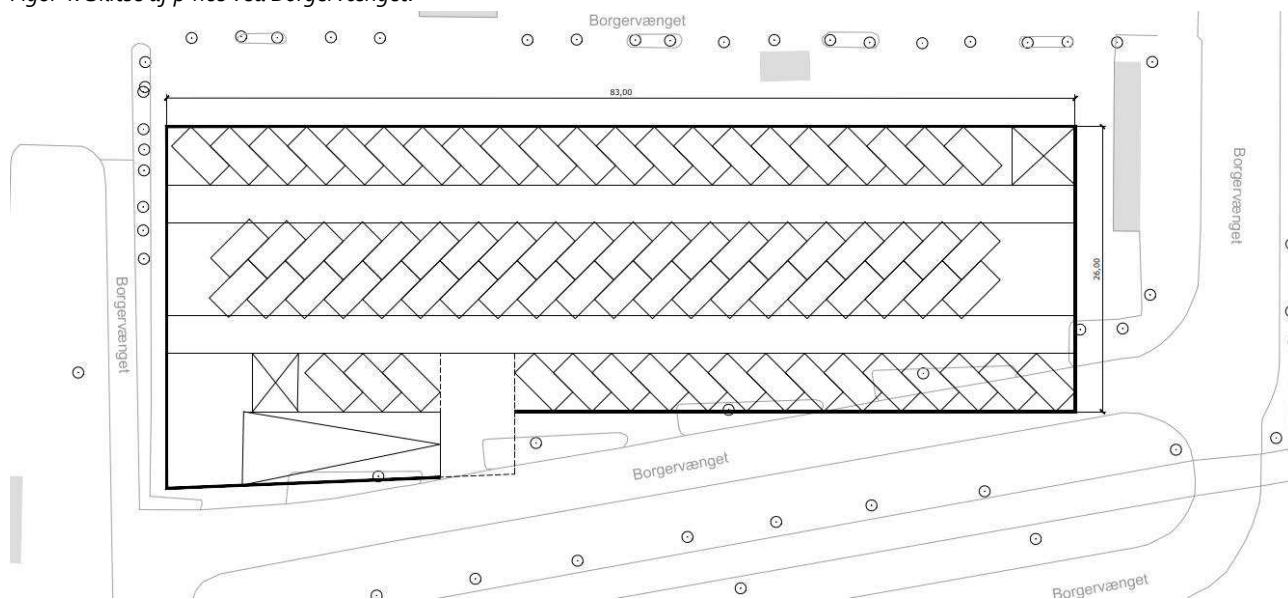


#### P-anlæg

Det eksisterende parkeringsareal med tilhørende kørselsareal er på ca. 3500 m<sup>2</sup>. På den sydlige del af arealet (med behørig afstand til eksisterende bygning) kan der, jf. nedenstående skitse,

etableres et parkeringshus. Parkeringshuset skal være på min 5. niveauer for at opnå en merkapacitet på 250 pladser. De eksisterende ca. 110 p-pladser skal reetableres i anlægget. Indkørslen til anlægget kan ske via den eksisterende adgangsvej fra Borgervænget.

Figur 4. Skitse af p-hus ved Borgervænget.



#### Parkeringsbehov

Lokationen ligger i den nordligste del af Ydre Østerbro. Parkeringsbelægningen i området (der også omfatter adskillige veje nord for Ryparken) er under 60 % kl. 12 på en hverdag, og kun lige over 60 % om aftenen kl. 22. Der er altså ikke generelt det store behov for yderligere parkeringspladser i området. Ligeledes er bilejerskabet i området på ca. 200 biler pr. 1000 indbyggere, hvilket er lidt under det gennemsnitlige niveau i Københavns Kommune. Ses der kun på belægningen på Borgervænget (vejen), så er denne på 55 % kl. 12 og på 84 % om aftenen kl. 22 ved opgørelsen i marts 2023.

Foruden de p-pladser, der er tilegnet personaleparkering, så er der 3-timers tidsrestriktion på pladsen. Det formodes således, at den eksisterende parkeringsplads kan udnyttes bedre i aften- og nattetimerne, hvis restriktionerne i højere grad tilpasses beboernes behov i området.

Lokationen er placeret gul betalingszone i den nordligste del af Ydre Østerbro, hvor parkeringsbehovet er moderat. Der er ingen større tilgængelige private eller offentlige parkeringsanlæg i nærheden af lokationen. Ligeledes formodes det, at pladsen kan udnyttes bedre end tilfældet er i dag, hvis tidsrestriktionerne ændres. Dette gør lokationen mindre relevant til et p-hus.

#### Arealets anvendelse

Arealet anvendes i dag som parkeringsareal med 110 terrænparkeringspladser. Hvis etableringen af p-anlægget skal øge det eksisterende udbud med minimum 250 pladser, skal de 110 eksisterende p-pladser genetableres i p-huset. P-huset skal dermed have plads til minimum ca. 360 p-pladser.

Region Hovedstaden har fortrinsret til p-arealet på matriklen. Københavns Kommune skal derfor indgå en aftale om at aflyse en tinglyst deklARATION eller en lignende anden aftale med Region Hovedstaden. Placeringen er dermed kun egnet, hvis der kan indgås en aftale med regionen.

Der er en eksisterende lokalplan for området fra 1979 med bindinger ift. bl.a. anvendelse og bebyggelsesprocent. Det forekommer således sandsynligt, at der skal udarbejdes en ny lokalplan for området, hvis der skal opføres et parkeringshus.

#### Områdets form og størrelse

Arealet er rombeformet, men regulært. Det vurderes muligt at etablere et p-hus på ca. 26\*96 meter med skråparkering, med en kapacitet på ca. 80 parkeringspladser per etage.

#### Ledninger og anden infrastruktur

Der er, jf. nedenstående figur, en enkelt el-ledning, der føres til en transformator og går på tværs af det potentielle areal til p-anlægget. I servitutterne for ejendommen er en deklaration om denne el-ledning. Ledningen er ejet af Radius Elnet A/S. Servitutten sikrer forsyningselskaberne uhindret adgang til ledningen. Det skal i det videre arbejde med at planlægge et p-hus afklares om servitutten kan aflyses ved at omlægge ledningen eller om parkeringsanlægget kan indrettes, så der sikres uhindret adgang til ledningen.

Lokationen er ikke kortlagt yderligere mht. jordforurening. Dog indgår lokationen i byzonen i Københavns Kommune og den er derfor områdeklassificeret, hvorved jorden forventes at være lettere forurenet grundet akkumuleret røg og støv fra trafik og industri.

Figur 5. Eksisterende ledningsføringer ved lokationen



#### Byrum

Arealet anvendes i dag som parkeringsplads med 110 terrænparkeringspladser. Region Hovedstaden har fortrinsret til p-arealet, derudover er parkering tilknyttet kommunes ejendom, som anvendes af SOF og SUF. Hvis udbuddet af parkeringspladser skal øges med minimum 250 p-pladser, betyder det, at p-anlægget skal have 360 p-pladser.

Området støder op til en bemandet legeplads, børnehaver og sociale institutioner samt det fredet område Kildevældsparken.



Der er umiddelbart 9 mindre træer på pladsen, der skal fældes ifm. opførelsen af p-anlægget og disse skal, jf. Københavns Kommunes træpolitik, genplantes et nyt sted.

#### Naboforhold

Der er begrænset beboerkørsel ved lokationen i dag, da området nord for Borgervænget primært er kendetegnet ved erhverv. Derudover ligger området afsides med jernbanen mod nord og Lyngbyvej mod vest. Således vurderes arealet ganske robust ift. nabogener i anlægsperioden.

#### Trafikal afvikling

Vejadgang til et evt. nyt parkeringsanlæg vurderes ukompliceret. Vejadgangen kan ske via Borgervænget, der vurderes robust til at afvikle den ekstra trafik. Borgervænget udmunder i Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej i et kapacitetsstærkt kryds.

Lokalt er der udfordringer med cykeltrafik til og fra institutionerne nord for Borgervænget. Hovedparten af trafikanterne hertil vurderes at komme fra beboelserne på Ydre Østerbro, men enkelte vil også benytte Borgervænget, hvor der ikke er nogle cykelstiforhold i dag. Dette skal undersøges nærmere i en eventuel foranalyse.

Det vurderes, at et p-anlæg på lokationen hovedsageligt vil benyttes af de eksisterende parkanter på parkeringspladsen. Anlæggets afsides placering ift. beboelserne på Ydre Østerbro vil desuden betyde, at det kun vil benyttes som reserve p-kapacitet ift. gadeparkering på de nærtliggende nordligt placerede veje. Denne vurdering er indledende og bør undersøges nærmere i en evt. foranalyse.

#### Anlægsøkonomi

Ud fra det foreliggende kendskab til lokationen vurderes der ikke at være stedsspecifikke forhold, som i særlig grad øger anlægsomkostningerne.

#### Driftsøkonomi

Da der er tale om et almindeligt parkeringshus vil udgifterne forbundet med driften være på et begrænset niveau. Se mere herom i Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*.

#### Fordele

- Arealet muliggør, at der kan etableres et p-hus, der er relativt billigt sammenlignet med parkering i kælder
- Et p-hus på lokationen er forholdsvis godt placeret i forhold til afvikling af trafik – både ifm. anlæg og i drift.

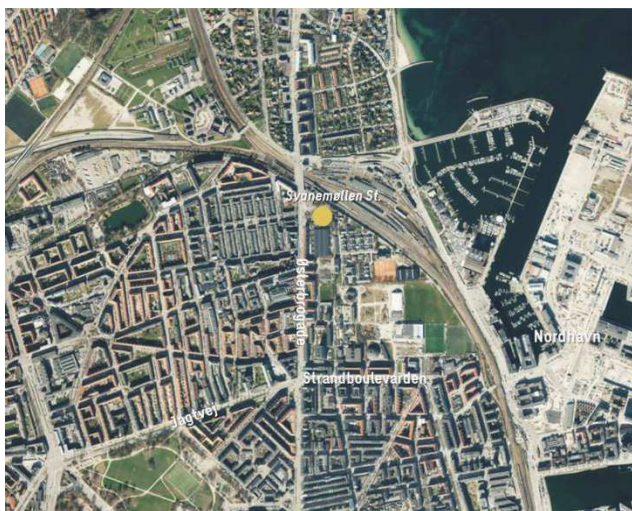
#### Ulemper

- Eksisterende p-pladser skal reetableres i det nye anlæg.
- Lokationen er placeret på kanten af Østerbro i den nordligste del af Ydre Østerbro afskærmet af jernbanetracéet mod nord og til dels Lyngbyvej mod vest. Det er derfor ikke en attraktiv placering ift. at skabe et bedre parkeringsudbud på Østerbro. Et p-anlæg vil formentlig kun bruges som reserve ift. de nærmeste parkeringsmuligheder i gadeniveau, da der er lang gangafstand ml. hovedparten af beboelserne på Ydre Østerbro og p-anlægget.

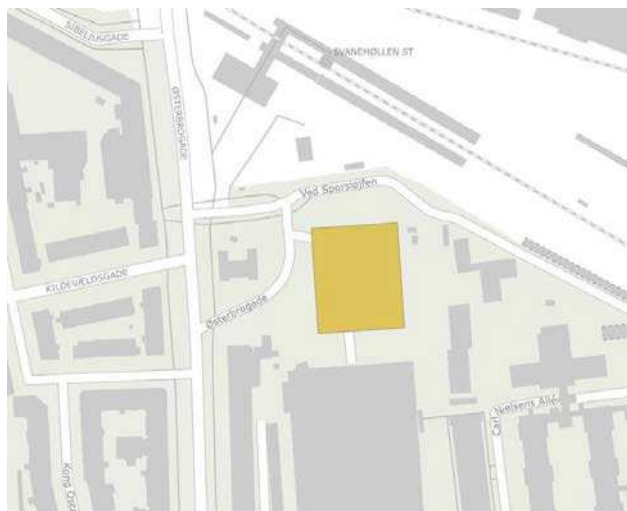
Lokalitet	P-type	Parkeringskapacitet	Antal nye offentlige p-pladser	Enhedspris pr. p-plads	Tillæg for vanskelige forhold	Anlægssum (mio. kr.)	Pris/ekstra p-plads (mio. kr.)
Borgervænget	P-hus	390	286	200.000	0%	115 - 135	0,40 - 0,50

Lokation	Anlægsøkonomi	Byrum	Behov for øget p-kapacitet	Arealets anvendelsesmulighed	Områdets form og størrelse	Ledninger og anden infrastruktur	Naboforhold	Trafikal afvikling	Driftsøkonomi
Borgervænget	●	●	●	●	●	●	●	●	●

## 4 Ved Sporsløjfen



Placering på kort



Lokation

### Beskrivelse

Københavns Kommune ejer matrikelnummer 4389 (Udenbys Klædebo Kvarter) mellem Svanemøllen Station og Svanemøllehallen. Det er i dag et parkeringsareal, der primært benyttes af gæster til idrætshallen. Parkeringsarealet fremstår forholdsvis fredeligt med enkelte større grønne træer og er tilbagetrukket fra trafikken på Østerbrogade.

Figur 6. Foto af den eksisterende parkeringsplads ved Ved Sporsløjfen.

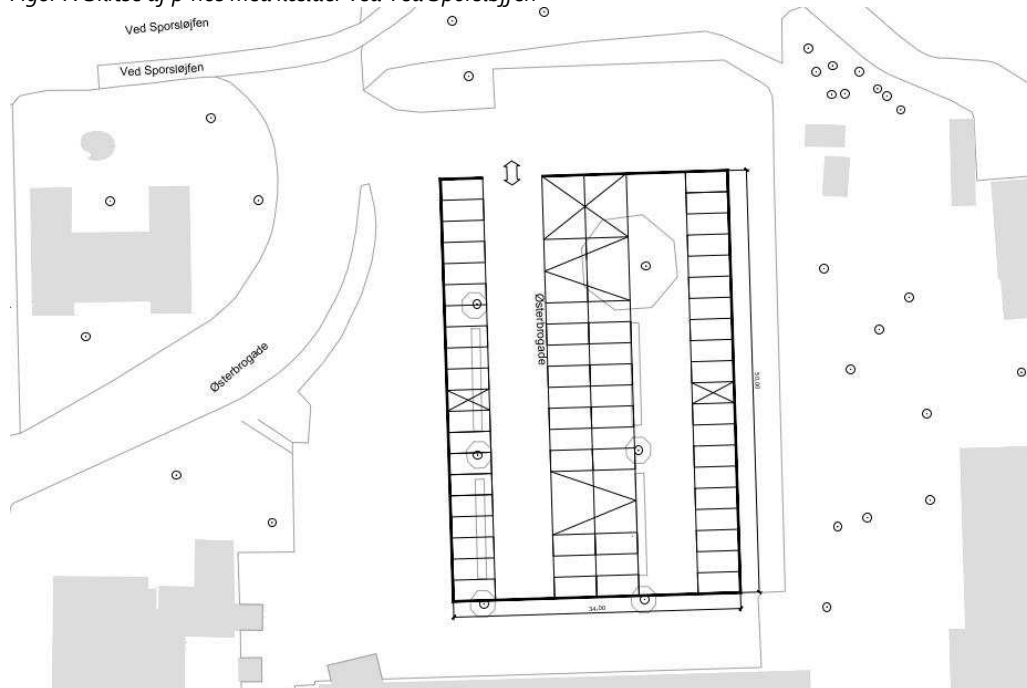


### P-anlæg

Der kan på arealet, jf. Figur 7, etableres et parkeringsanlæg bestående af et kombineret parkeringshus/kælder med i alt i 6 niveauer – 2 niveauer under terræn og 4 niveauer over. På hvert niveau kan der være 2 sektioner med vinkelret parkering. Indkørslen til anlægget kan ske

via den eksisterende adgang til parkeringsarealet. Anlægget udformes med split level, hvormed de to parkeringssektioner er forskudt en halv etage på hvert niveau.

Figur 7. Skitse af p-hus med kælder ved Ved Sporsløjfen



#### Parkeringsbehov

Parkeringsbelægningen i området er under 80 % kl. 12 på en hverdag, men 93 % om aftenen kl. 22. Lokationen ligger i udkanten af gul betalingszone i den nordligste del af Østerbro, hvilket kan betyde, at udefrakommende bilister, der ikke har beboerlicens til området i højere grad vil prioritere at parkere på lokalvejene nord for banelegemet for at undgå betalingen i p-anlægget.

Der er få, der anvender selve parkeringspladsen om aftenen kl. 22. Her er der registreret en belægning på 14 %. Det kan hænge sammen med parkeringsrestriktionerne på pladsen, der tilskrives 3 timers parkering, men hvor beboere med parkeringslicens til Ydre Østerbro er undtaget i tidsrummet kl. 21:00-7:00.

Der er opført et parkeringshus med ca. 270 p-pladser ved Østerbro Skøjtehal. Det er omtrent 500 meter fra lokationen. Københavns Kommune ejer 60 pladser i p-huset til brug for skøjteløberne.

Overordnet viser belægningsprocenterne, at der er et forholdsvis stort parkeringsbehov i området, hvilket umiddelbart øger relevansen for et p-anlæg på lokationen. Dog er der meget ledig kapacitet på parkeringspladsen om aftenen i dag, hvilket enten kan skyldes, at den ligger for langt væk fra beboelserne i området, eller at parkeringsrestriktionerne er uhensigtsmæssige ift. dobbeltudnyttelse af pladsen.

#### Arealets anvendelse

Omtrent 65 eksisterende p-pladser skal reetableres som en del af det nye p-anlæg. Desuden er der 6 mellemstore træer på pladsen, der skal fældes og, jf. Københavns Kommunes træpolitik, genplantes et nyt sted.

Pladsen anvendes desuden som aflastning, når der er større gravearbejde i området og derudover har Svanemøllehallen på nuværende tidspunkt et behov for at anvende pladsen til større arrangementer i hallen (et mindre antal gange om året).

Et lille hjørne af matriklen er udlejet til Netto som adgangsvej til varelevering. Desuden er der et kommende affaldssorteringspunkt på lokationen. Lokationen er derudover udpeget i en igangværende analyse af mulige arealer for hurtig opladning af el-køretøjer. Hvis der etableres et parkeringsanlæg, skal det i den videre proces vurderes, hvordan de to formål kan kombineres.

Der er ingen eksisterende lokalplan for arealet, hvorfor der skal udarbejdes en ny lokalplan, forud for etableringen af et p-hus.

#### Områdets form og størrelse

Der er tale om et rektangulært areal. Dog er arealet ikke stort. Derfor skal p-anlægget etableres i minimum 6 niveauer (12 halve pga. opbygningen i split level), når der også skal kompenseres for de p-pladser, der inddrages ifm. anlægget.

Et p-hus på lokationen vil skærme for udsynet fra og indblikket til Svanemøllehallen.

#### Ledninger og anden infrastruktur

Der er, jf. nedenstående figur, ført en stor fjernvarmeledning (>300 mm i diameter) på tværs af grunden fra det nordvestlige hjørne til det sydøstlige hjørne. Ledningen, der ejes af HOFOR, skal omlægges ifm. etablering af P-hus på grunden, så den ikke ligger under den fremtidige bygning. Det vurderes muligt, da der er plads både på den nordlige og østlige side af p-anlægget.

Figur 8. Eksisterende ledningsføringer ved lokationen



Lokationen er ikke kortlagt yderligere ift. jordforurening. Dog indgår lokationen i byzonen i Københavns Kommune og den er derfor områdeklassificeret, hvorved jorden påregnes at være lettere forurenet grundet akkumuleret røg og støv fra trafik og industri.



### Byrum

Det eksisterende byrum udnyttes til parkering hovedsageligt ifm. besøgende til Svanemøllehallen. Der er 6 mellemstore træer på parkeringsarealet, der skal fældes, hvis man anlægger et p-anlæg. Jf. Københavns Kommunes træpolitik skal der plantes 6 tilsvarende nye træer som erstatning. Disse kan til en vis grad plantes i udkanten af parkeringspladsen, når fjernvarmeledningen er blevet omlagt.

Parkeringshuset må derudover forventes at skærme for den nuværende udsigt.

### Naboforhold

Arealet vurderes meget robust ift. naboer ifm. anlægsperioden, da arealet er omkranset af Svanemøllen Station og jernbanetracéet mod nord, fordelingsgaden Østerbrogade mod vest og Svanemøllehallen mod syd, og derved har en vis afstand til de nærmeste bebyggelser.

### Trafikal afvikling

Vejadgang til et evt. nyt parkeringsanlæg vurderes ukompliceret. Det skyldes, at området ligger umiddelbart op til fordelingsgaden Østerbrogade, hvorfra bilister kan komme til og fra det øvrige overordnede vejnet.

Der er forholdsvis mange lette trafikanter, der skal til og fra Svanemøllen Station - en trafikstrøm, som bilister til og fra p-anlægget skal krydse. Der er dog etableret et signalreguleret kryds ved Østerbrogade/Ved Sporsløjfen, og det anbefales, at denne vejadgang gøres til den primære adgangsvej til og fra p-anlægget.

Det vurderes, at et p-anlæg på lokationen hovedsageligt bliver benyttet af de eksisterende parkanter til Svanemøllehallen. Det er dog muligt, at beboerne i området tager anlægget i brug, hvis der kommer mere lempelige parkeringsrestriktioner, end der pt. er på pladsen. Da pladsen kun i et lille omfang anvendes om aftenen/natten i dag, vil et p-anlæg hovedsageligt anvendes som reserve p-kapacitet ift. gadeparkering på de nærtliggende veje. Denne vurdering bygger udelukkende på et skøn, og bør undersøges nærmere i en evt. foranalyse.

### Anlægsøkonomi

Det er et forholdsvis ukompliceret anlæg at opføre - udover at der skal flyttes en større HOFOR fjernvarmeledning forud for anlæg.

### Driftsøkonomi

Da der er tale om et almindeligt parkeringshus med kælder vil udgifterne forbundet med driften af denne også ligge på et begrænset niveau. Se mere herom i Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*.

### Fordele

- Arealet muliggør, at der kan etableres et p-hus med en p-kælder. Det reducerer anlægsomkostningerne for p-anlægget, når ikke alle parkeringspladserne skal etableres under jorden.
- Lokationen ligger godt placeret ift. afvikling af trafik både ifm. etablering og efter ibrugtagelse

### Ulemper

- Parkeringsbelægningen på pladsen er meget lav om natten på trods af, at personer med p-licens er fritaget for tidsrestriktionen på 3 timer i tidsrummet ml. kl. 21:00 og 7:00. Det tyder på, at der enten ikke er et behov for parkering eller at beboerne ikke er

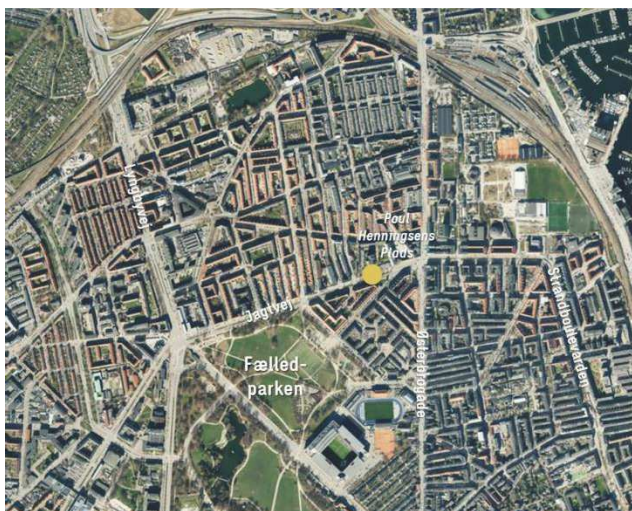
opmærksomme på den eksisterende mulighed eller at det angivet undtagelsestidsrum er for uflexibelt og kort ift. beboernes behov.

- Lokationen er i den nordlige del af Østerbro. Beboere, mere centralt på Østerbro, vil få en lang gangafstand til anlægget.

Lokalitet	P-type	Parkeringskapacitet	Antal nye offentlige p-pladser	Enhedspris pr. p-plads	Tillæg for vanskelige forhold	Anlægssum (mio. kr.)	Pris/ekstra p-plads (mio. kr.)
Ved Sporsløjfen	P-hus m. kælder	360	295	250.000	0%	135 - 160	0,45 - 0,55

Lokation	Anlægsøkonomi	Byrum	Behov for øget p-kapacitet	Arealets anvendelses mulighed	Områdets form og størrelse	Ledninger og anden infrastruktur	Naboforhold	Trafikal afvikling	Driftsøkonomi
Ved Sporsløjfen	●	●	●	●	●	●	●	●	●

## 5 Jagtvej



Placering på kort



Lokation

### Beskrivelse

I den nordøstlige ende af Jagtvej mellem Masnedøgade og Borgmester Jensens Allé – tæt på Østerbrogade- er der et ca. 9 meter bredt offentligt midterareal mellem vejbanerne. Arealet er grønt med græsbevoksning og flere mellemstore træer.

Figur 9. Foto af den eksisterende midterrabat ved Jagtvej.



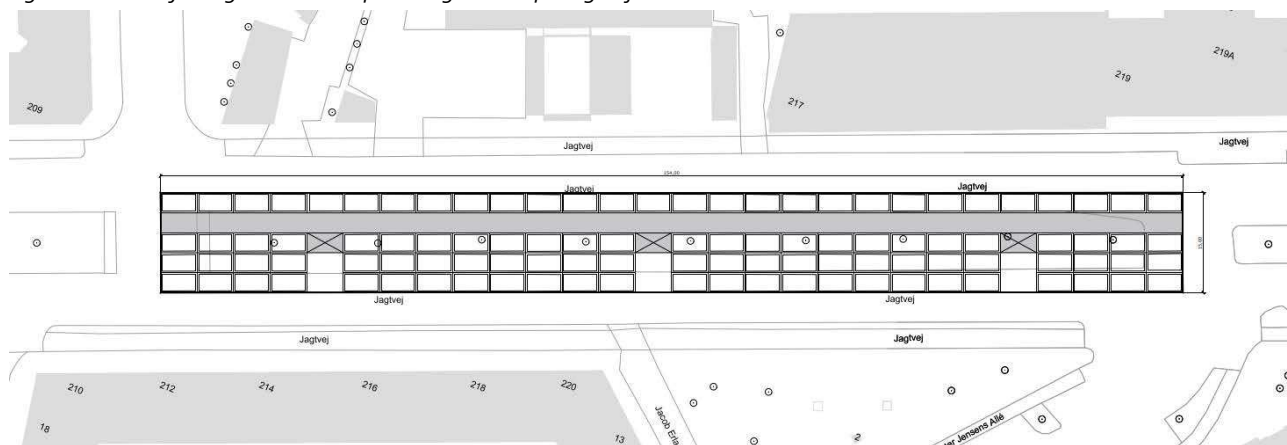
### P-anlæg

På lokationen kan der, jf. Figur 10, anlægges et automatisk parkeringsanlæg under midterarealet og en del af vejarealet. Anlægget kan rumme lidt over 400 p-pladser, hvis det anlægges med en længde på 150 meter og med 4 etager. På hver etage kan der være plads til ca. 100 biler.



Elevatorskakter til de biler, der parkerer i anlægget, kan placeres i midterarealet på Jagtvej.

Figur 10. Skitse af muligt automatisk parkeringskælder på Jagtvej.



### Parkeringsbehov

På flere af de tilstødende veje nær lokationen er der en belægning på over 100 % om aftenen kl. 22. Det gælder både nord og syd for Jagtvej. F.eks. er der på Borgmester Jensens Allé registreret 128 parkanter på en vej med 113 opgjorte p-pladser. Behovet er der kun om aftenen, hvorimod der er ledig kapacitet midt på dagen (82 % belægning kl. 12).

Lokationen er placeret i blå betalingszone lige op ad den billigere gule betalingszone. Det er uheldigt ift. udnyttelsen af anlægget, hvor udefrakommende parkanter i højere grad kan tænkes at prioritere at finde en parkeringsplads i terræn i den gule zone, og derved vil nedprioritere anlægget. Anlægget tiltænkes primært anvendt af beboerne i området, og her udgør det ikke et problem, da Jagtvej er en flexstrækning. Det vil sige, at begge opgrænsende beboerlicenzoner må parkere på vejen.

Der er et privat parkeringsanlæg med ind- og udkørsel til Jagtvej lige nord for lokationen med knap 60 p-pladser. Derudover er der en privat parkeringskælder ved Marskensgade ca. 300 m fra lokationen.

Der er, som nævnt, et stort parkeringsbehov for beboerne på begge sider af Jagtvej, hvilket gør p-anlægget midt på Jagtvej aktuelt.

### Arealets anvendelse

Arealet er placeret mellem vejbanerne med enkelte grønne træer. Teknik- og Miljøforvaltningen har idéer om at benytte en del af midterareal i den sydvestlige ende af Jagtvej til vandopsamling. Det er op til – men omfatter ikke – den pågældende lokation.

Med et parkeringsanlæg i en sådan størrelse forekommer det, jf. Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*, sandsynligt at der skal udarbejdes en ny lokalplan eller tillæg til eksisterende.

### Områdets form og størrelse

Arealet er langt og smalt og er derfor umiddelbart kun egnet til et automatisk p-anlæg.

### Ledninger og anden infrastruktur

Der løber, jf. Figur 11, adskillige ledninger herunder spildevand-, fjernvarme- og afløbsledninger på lokationen, som skal omlægges ifm. etablering af et p-anlæg. Desuden er der to mindre fjernvarme kamre, der er ude af drift.

Arealet er desuden kortlagt på vidensniveau 2 (V2) ifm. jordforurening, hvilket betyder, at der er konstateret kraftig forurening på grunden og en §8 evt. §19 (Jordhåndteringsloven) vil være påkrævet.

Figur 11. Eksisterende ledningsføringer ved lokationen



### Byrum

Arealet er grønt med græsbevoksning og med 9 kommunale mellemstore træer i midterhellen. Det bemærkes, at Jagtvej -Strandboulevarden udgør en af byens grønne bueslag og dermed har betydning for hele byen. Jagtvej udgør en stor transportkorridor i København, og på dette sted virker den brede, grønne, midterhelle fredeliggørende ift. trafikken. Derudover giver den eksisterende midterrabat med træer skala til bygningerne og gør byrummet blødere.

For at anlægge en automatisk parkeringskælder skal 9 mellemstore træer fældes, og jf. Københavns Kommunes træpolitik, plantes på ny. Der er umiddelbart ikke plads til at plante træerne oven på p-kælderen, da der skal være plads til elevatorskakte og dertilhørende adgangsveje.

Det vurderes muligt at etablere adgangselevatorene på det ca. 9 m. midterarealet ml. de eksisterende vejbaner.

### Naboforhold

Arealet vurderes forholdsvis robust ift. naboer ifm. anlægsperioden, da beboerne er vant til støj fra trafikkorridoren. Desuden vurderes det muligt at etablere anlægget, imens at der opretholdes trafik i 1 spor i hver retning under anlægsperioden. Der er i dag en årsdøgntrafik på Jagtvej på ca. 14.500 ved den pågældende lokation, hvorfor der risikeres længere ventetider for trafikanterne i krydset Jagtvej/Østerbrogade. De trafikale forhold – herunder at reducere antallet af vognbaner under anlæg - skal kortlægges yderligere i en evt. videre foranalyse.

### Trafikal afvikling

Anlægget er placeret midt på Jagtvej, der er en fordelingsgade i København, og således robust ift. trafikafviklingen på lokalt og overordnet niveau. Når midterarealet på Jagtvej bliver belagt vil flere borgere (uanset om de skal benytte anlægget eller ej) krydse over Jagtvej og arealet, hvilket kan give nogle trafiksikkerhedsmæssige uheldige situationer.

Det vurderes, at et p-anlæg på Jagtvej primært vil benyttes af beboere som reservekapacitet ift. gadeparkering på de nærliggende veje. Det bør undersøges nærmere i en evt. foranalyse.

### Anlægsøkonomi

P-anlægget er meget omkostningstungt, da der er tale om et automatisk anlæg. Desuden skal der omlægges adskillige ledninger og den kraftige jordforurening samt en relativt store trafikmængde skal håndteres. Det besværliggør anlægsprocessen. Der er derfor tillagt 20 % til den anvendte enhedspris for automatiske anlæg.

### Driftsøkonomi

Da der er tale om et automatisk parkeringsanlæg er det forbundet med relativt store driftsomkostninger. Se mere herom i Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*.

### Fordele

- Lokationen ligger godt placeret trafikafviklingsmæssigt efter ibrugtagelse

### Ulemper

- Der er tale om et automatisk parkeringsanlæg, hvorfor anlægsomkostningerne er meget høje.
- Der er adskillige bygasledninger der skal omlægges ifm. etablering af et p-anlæg.
- Trafikafviklingen vil blive påvirket i anlægsperioden, da antallet af kørebanespor på Jagtvej indskrænkes til ét i hver retning.

Lokalitet	P-type	Parkeringskapacitet	Antal nye offentlige p-pladser	Enhedspris pr. p-plads	Tillæg for vanskelige forhold	Anlægssum (mio. kr.)	Pris/ekstra p-plads (mio. kr.)
Jagtvej	Automatisk p-kælder	412	412	800.000	20%	590 - 690	1,40 - 1,70

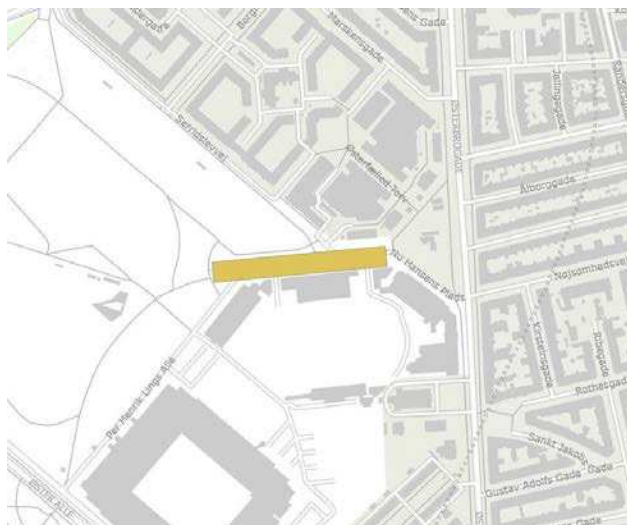
Lokation	Anlægsøkonomi	Byrum	Behov for øget p-kapacitet	Arealets anvendelsesmulighed	Områdets form og størrelse	Ledninger og anden infrastruktur	Naboforhold	Trafikal afvikling	Driftsøkonomi
Jagtvej	●	●	●	●	●	●	●	●	●



## 6 Gunner Nu Hansens Plads



Placering på kort



Lokation

### Beskrivelse

Gunnar Nu Hansens Plads er et offentligt vejareal beliggende på Østerbro med Fælledparken på den vestlige side, Østerbro Stadion og Parken på den sydlige side, Østerfælled Torv mod nord samt Østerbrogade på den østlige side. På arealet er der i dag 136 terrænparkeringspladser.

Figur 12. Foto af den eksisterende parkeringsplads ved Gunnar Nu Hansens Plads.



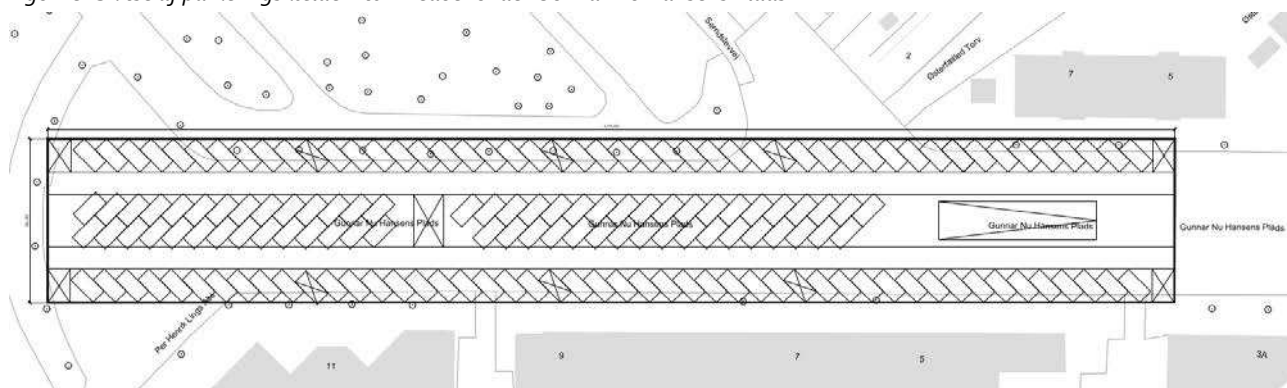
### P-anlæg

På lokationen er der, jf. nedenstående skitse, plads til et aflangt underjordisk parkeringsanlæg i 2 niveauer med skråparkering. Fra terræn og mellem de 2 nedre niveauer foreslås placeret en dobbeltrettet 2-sporet rampe. Formålet med denne rampestruktur er, at anlægget skal fungere,

når mange bilister skal ind og ud af anlægget ved arrangementer i Parken og Fælledparken. Rampen foreslås placeret i østenden af anlægget, så der kan opnås en kapacitet på minimum 250 p-pladser og den eksisterende terrænparkering kan opretholdes. Det vil også være muligt at nedlægge dele eller hovedparten af de eksisterende terrænparkeringspladser, hvormed byrummet omkring Gunnar Nu Hansens Plads kan frigives til andre formål.

Anlægget er udstyret med trappetårne, der evt. kan placeres i anlæggets sydlige side ud mod Østerbro Stadion for, at parkeringspladsen på terræn efterfølgende kan indrettes og benyttes som i dag.

Figur 13. Skitse af parkeringskælder i to niveauer under Gunnar Nu Hansens Plads



#### Parkeringsbehov

Gunnar Nu Hansens Plads er placeret i den blå betalingszone. Belægning af terrænparkeringspladserne på pladsen var 81 pct. kl. 12 på en hverdag, jf. seneste registrering fra marts 2023. Om aften kl. 22 var 126 p-pladser af de 136 pladser optaget (svarende til 93 %). Parkeringsbelægningen øst for Østerbrogade er over 100 % for hovedparten af lokalvejene.

Det indikerer, at der ikke umiddelbart er et stort behov for flere p-pladser på selve Gunnar Nu Hansens Plads på en almindelig hverdag og at borgere øst for Østerbrogade, der mangler p-pladser, ikke, som det ser ud nu, anvender pladsen. Det kan skyldes gangafstand og den (mentale) barriere, som Østerbrogade kan udgøre. Dog er der ved diverse arrangementer i Parken og i Fælledparken et større parkeringsbehov i området end på almindelige hverdage. Det øger behovet for flere p-pladser og gør et parkeringsanlæg relevant. Der er flere private parkeringshuse i området. Herunder parkeringskælder på Marskensgade ca. 300 meter nord for Gunnar Nu Hansens Plads og en p-kælder ved Østerfælled Torv umiddelbart ved siden af.

Potentialet af et evt. p-anlæg bør derfor undersøges nærmere i en evt. foranalyse.

#### Arealets anvendelse

Arealet anvendes i dag til terrænparkering. Det overskrider flere forskellige lokalplansområder, hvis afgrænsning er på midten af vejen. Det forekommer derfor sandsynligt, at der skal udarbejdes en ny lokalplan for vejarealet, hvis der skal anlægges en stor p-kælder med ramper og trappeopgange. Lokalplanforholdene skal afdækkes nærmere i en videre foranalyse, såfremt man går videre med lokationen.

Lokationen er i en igangværende analyse udpeget til et muligt areal for hurtig opladning af el-køretøjer. Hvis der etableres et parkeringsanlæg, skal det vurderes, hvordan de to formål kan kombineres.

### Områdets form og størrelse

Det vurderes, at det er mest hensigtsmæssigt at anlægge en almindelig aflang underjordisk parkeringskælder ved Gunnar Nu Hansens Plads, hvor adgangsforholdene er enkle og dobbeltrettede. En anden mulighed er et automatiseret parkeringsanlæg, der giver plads til flere biler. Ulempen herved er dels, at et automatisk parkeringsanlæg i betydelig grad reducerer antallet af parkeringspladser i terræn pga. elevatorskakterne til bilerne samt til- og frakørselsforhold fra disse, og dels det faktum, at der kan opstå længerevarende kø ifm. aflevering og afhentning af biler, når mange parkanter ankommer og afhenter deres bil samtidig ifm. events i Parken. Desuden er de automatiske p-anlæg markant dyrere end almindelige p-anlæg. Derfor vurderes, derfor at en almindelig p-kælder er mest optimal på lokationen.

### Ledninger og anden infrastruktur

Der løber, jf. Figur 14, en stor vand transmissionsledning samt en bygas trykledning under lokationen. Derudover er der flere fjernvarmeledninger ml. 100-300 mm i diameter samt en spildevandshovedledning på lokationen. Alle ledningerne er ejet af HOFOR (Spildevand, Fjernvarme, Vand og Bygas) og skal omlægges og føres udenom et evt. nyt parkeringsanlæg på lokationen.

Lokationen er ikke kortlagt yderligere ift. jordforurening. Dog indgår lokationen i byzonen i Københavns Kommune og den er derfor områdeklassificeret, hvorved jorden påregnes at være lettere forurenede grundet akkumuleret røg og støv fra trafik og industri.

Figur 14. Eksisterende ledningsføringer ved lokationen



### Byrum

Lokationen på Gunnar Nu Hansens Plads anvendes pt. som parkeringsareal. Der er ca. 20 grønne mellemstore kommunale træer rundt om parkeringsarealet. Detailplanlægningen af parkeringsanlægget vil vise, hvorvidt disse træer i forbindelse med anlæg af p-kælderen kan bevares eller skal fældes og erstattes af tilsvarende nye træer.

Man kan desuden nedlægge dele af de eksisterende parkeringspladser i terræn og flytte disse ned i p-kælderen, hvormed dele af det eksisterende areal kan ombygges til et nyt mere velfungerende byrum.



### Naboforhold

Arealet vurderes ifm. anlæg forholdsvis robust ift. naboer, da det hovedsageligt er erhverv, der er placeret omkring pladsen. Dog udgør Østerbrogade en strøggade på den pågældende strækning, hvilket måske kan udgøre en udfordring ifm. jordkørsel.

### Trafikal afvikling

Anlægget ligger nær strøggaden Østerbrogade, hvor der er det signalreguleret kryds Gunner Nu Hansens Plads/Østerbrogade. Krydset vurderes at kunne afvikle den ekstra trafik, som p-anlægget kan generere.

Den nuværende udnyttelse af de eksisterende p-pladser indikerer, at et p-anlæg her benyttes som reservekapacitet ift. gadeparkering på vejene nord for pladsen samt øst for Østerbrogade. Dog vil anlægget være attraktivt ifm. arrangementer i Parken og i Fælledparken samt for besøgende til Østerfælled Torv. Potentialer og brugerne af et evt. p-anlæg og de trafikale forhold bør dog undersøges nærmere i en evt. foranalyse.

### Anlægsøkonomi

Anlægget kan vise sig kompliceret at etablere pga. de mange dertilhørende ledningsomlægninger. Det vurderes dog at ligge inden for rammerne af et normalt anlæg af en parkeringskælder i den størrelse, hvorfor enhedsprisen ikke er justeret.

### Driftsøkonomi

Da der er tale om en almindelig parkeringskælder vil udgifterne forbundet med driften af denne ligge på et begrænset niveau. Se mere herom i Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*.

### Fordele

- P-anlægget kan afhjælpe kapacitetsproblemer ifm. events i Parken.
- Det er forholdsvis nemt at komme til og fra lokationen via Østerbrogade.
- Det er muligt at nedlægge dele eller hovedparten af de eksisterende terrænparkeringspladser på pladsen, hvormed byrummet på Gunnar Nu Hansens Plads kan frigives til andre formål.

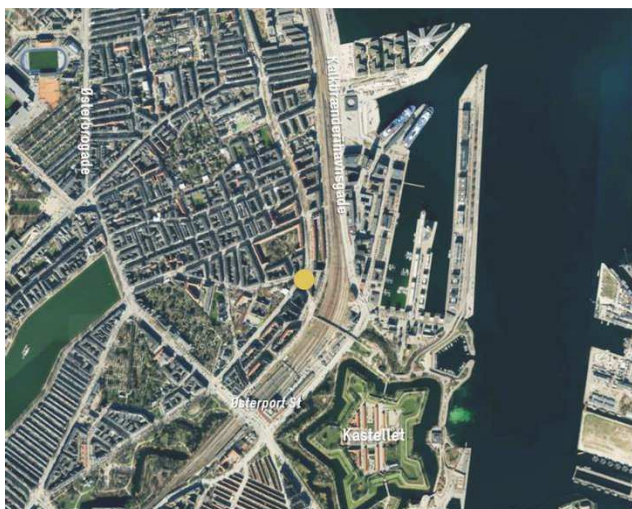
### Ulemper

- Eksisterende p-pladser er pt. ikke fuldt udnyttet på en hverdagsaften.
- Der er flere private parkeringskældre meget tæt på lokationen.
- Et p-anlæg vil kræve store ledningsomlægninger.
- Beboere på den østlige side af Østerbrogade vil ikke nødvendigvis gøre brug af p-anlægget bl.a. pga. gangafstanden til og fra anlægget.

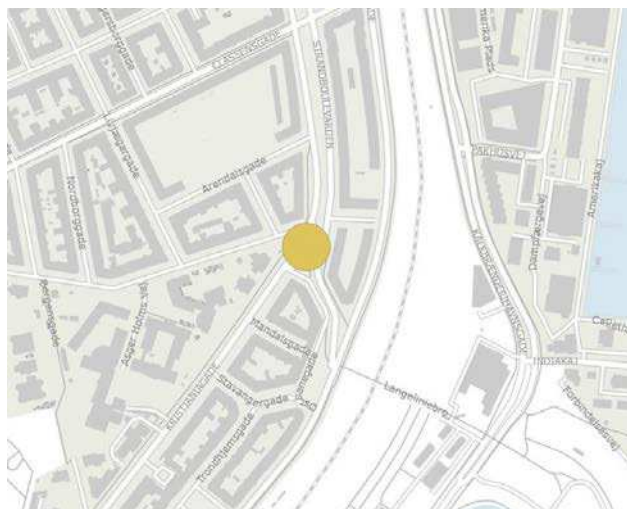
Lokalitet	P-type	Parkeringskapacitet	Antal nye offentlige p-pladser	Enhedspris pr. p-plads	Tillæg for vanskelige forhold	Anlægssum (mio. kr.)	Pris/ekstra p-plads (mio. kr.)
Gunner Nu Hansens Plads	P-kælder	312	302	400.000	0%	225 - 260	0,70 - 0,90

Lokation	Anlægsøkonomi	Byrum	Behov for øget p-kapacitet	Arealets anvendelsesmulighed	Områdets form og størrelse	Ledninger og anden infrastruktur	Naboforhold	Trafikal afvikling	Driftsøkonomi
Gunner Nu Hansens Plads	●	●	●	●	●	●	●	●	●

## 7 Fridtjof Nansens Plads



Placering på kort

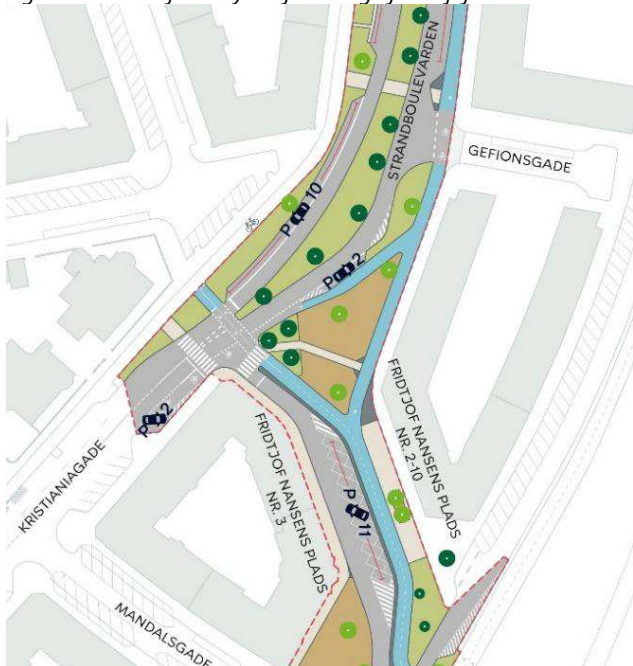


Lokation

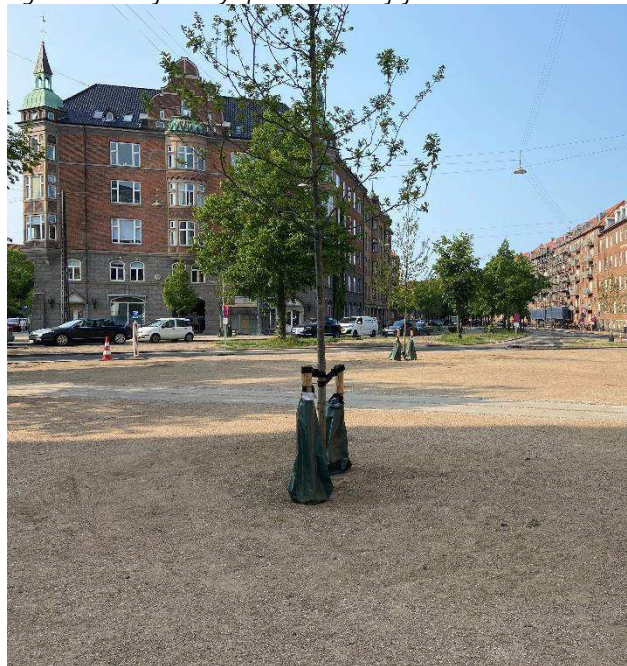
### Beskrivelse

Fridtjof Nansens Plads er et større offentligt vejareal på Østerbro. Det udgør i dag et vejkrøds, hvor Strandboulevarden, Kristianiagade og Østbanegade mødes i et trebenet kryds. T-krydset er i løbet af foråret 2023 blevet ombygget, så bl.a. trafikstrømmene er blevet mere overskuelige og der er skabt ekstra plads og forbedret forhold for cyklister og gående – herunder med et grønnere islæt (se Figur 15).

Figur 15. Skitse af den nye udformning af Fridtjof Nansens Plads.



Figur 16. Foto af den nye plads ved Fridtjof Nansens Plads.



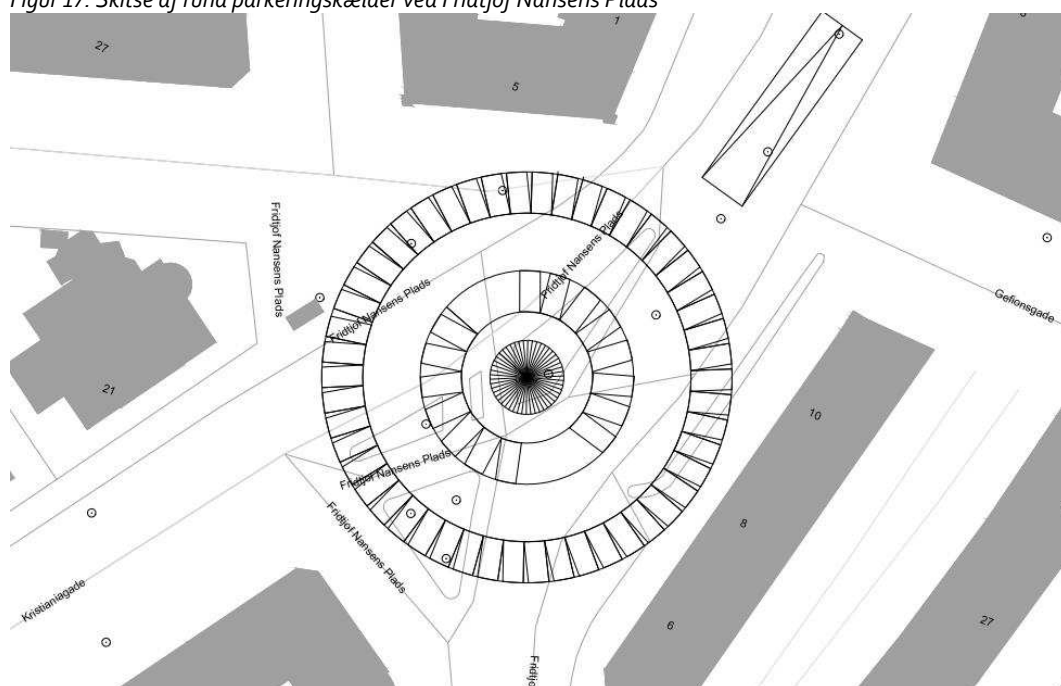


### P-anlæg

Pladsens udformning og placeringen af de tilstødende bygninger gør, at det kun er muligt at anlægge et cirkulært, konventionelt anlæg. Der er umiddelbart, jf. Figur 17, plads til et anlæg på 51 meter i diameter, hvormed der kan opnås ca. 260 p-pladser på 4 niveauer. Ind- og udkørsel til anlægget kan ske via en samlet rampe, der placeres mellem de to vejbaner på Strandboulevarden på den nordlige side af anlægget. Hermed sikres det, at parkanter nemt kan ankomme fra nord og køre væk fra anlægget igen i nordgående retning. P-anlægget er udformet som en cylinder i 4 niveauer med et hældende parkeringsdæk, samt dobbelttrettet færdsel på manøvrearealet ml. de vinkelret placeret p-pladser. Det kan dog også udformes med en centralt beliggende cirkulær opkørselsrampe.

Der skal etableres en elevatorskakt ifm. anlægget. Den placeres mest naturligt i midten af anlægget. Med den rette skiltning kan den også placeres andre steder i kanten af cirklen. Elevatortårnet kan således f.eks. placeres med adgang til og fra anlægget på det nye grusareal på Fridtjof Nansens Plads.

Figur 17. Skitse af rund parkeringskælder ved Fridtjof Nansens Plads



For at minimere forgæves kørende parkeringssøgende trafik i anlægget, er det vigtigt med information om ledige pladser med individuel pladsetektering, og skilte med antal ledige pladser på terræn.

### Parkeringsbehov

Der er et stort behov for ekstra parkeringspladser ved lokationen på Østerbro. Den seneste parkeringsregistrering fra marts 2023 viste en belægning i området på 91 % kl. 12 på en hverdag samt på 110 % kl. 22 om aftenen. Lokationen er placeret i blå betalingszone lige udenfor den dyrere grønne betalingszone, hvilket gør, at anlægget er mere eftertragtet for udefrakommende i området.

### Arealets anvendelse

Lokationen har tidligere været præget af at være et kompliceret trafikalt knudepunkt. Det er dog ændret med pladsens nye udformning, hvor der udover de mere enkle trafikstrømme og

forbedrede forhold for cyklister, også er etableret en grønnere plads med mulighed for ophold. Denne udformning af pladsen skal genetableres efter anlæg.

Med et parkeringsanlæg i en sådan størrelse forekommer det, jf. Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*, sandsynligt at der skal udarbejdes en ny lokalplan eller tillæg til eksisterende.

#### Områdets form og størrelse

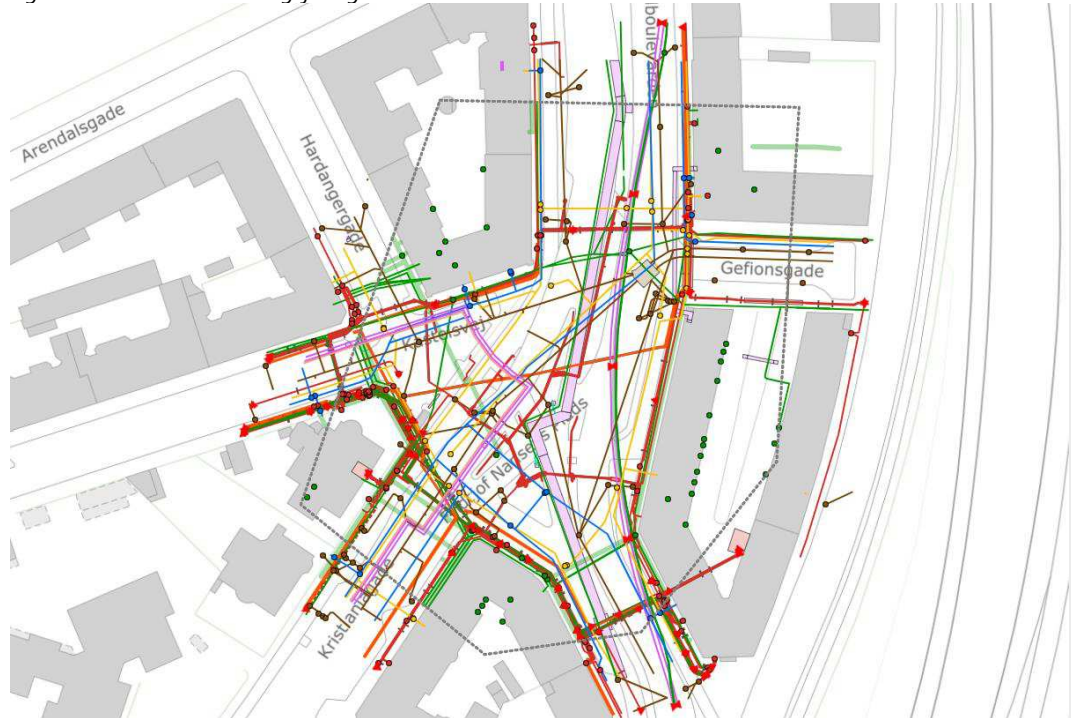
På grund af områdets størrelse og de tilstødende bygninger vurderes en traditionelt rundt p-kælder mest fordelagtigt.

#### Ledninger og anden infrastruktur

Der er, jf. Figur 18, generelt et sammensurium af ledninger på tværs af pladsen inkl. en stor fjernvarmeledning (> 300 mm i diameter). Disse skal alle omlægges ifm. etablering af et underjordisk p-anlæg, hvilket vil fordyre projektet og forlænge anlægsperioden.

Lokationen er ikke kortlagt yderligere ift. jordforurening. Dog indgår lokationen i byzonen i Københavns Kommune og den er derfor områdeklassificeret, hvorved jorden påregnes at være lettere forurenet, grundet akkumuleret røg og støv fra trafik og industri.

Figur 18. Eksisterende ledningsføringer ved lokationen



#### Byrum

Der er tale om et nyligt ombygget vejareal, der er gjort mere trygt, grønt, overskueligt og fremkommeligt for cykler og gående. Der er etableret græsrabatter, bredere fortov, cykelstier og grusarealer og der er plantet 17 nye træer. Den nylige udformning af pladsen skal genetableres efter evt. anlæg af parkeringskælder.

Et p-anlæg vil således medføre at ca. 17 nyligt plantet kommunale træer skal fældes, og jf. Københavns Kommune træpolitik plantes på ny på pladsen.

Byrummet er desuden præget af mange gående og cyklister, da bl.a. Langelinieskolen, Skolen på Strandboulevarden, Københavns Private Gymnasium og Langeliniebro er placeret tæt ved pladsen. Derudover er der flere ambassader nær Fridtjof Nansens Plads, hvorfor det kan blive aktuelt at indtænke terrorsikring i evt. p-anlægsprojekt. Dette skal undersøges nærmere i en evt. foranalyse af lokationen.

#### Naboforhold

I forbindelse med anlæg af parkeringskælderen er det nødvendigt at grave det meste af pladsen op. Det betyder større midlertidige omveje for naboer og andre trafikanter, der normalt benytter pladsen i dag.

Dog vurderes bydelsgaderne Østbanegade, Kristianiagade og Strandboulevarden forholdsvis robuste ift. at afvikle anlægstrafikken herunder jordkørsel mv.

#### Trafikal afvikling

Anlægget er placeret ved krydset mellem de tre bydelsgader Østbanegade, Kristianiagade og Strandboulevarden. Anlægget er derfor robust ift. den lokale trafikafvikling samt opkoblingen på det overordnet vejnet.

P-anlægget ligger nært de omkringliggende boliger i den sydlige del af Østerbro. Det vurderes derfor, at anlægget vil blive anvendt af beboere herfra.

Anlægget er placeret med ramper til og fra Strandboulevarden, hvilket gør det hurtigt at anvende og dermed attraktivt for beboerne. Derudover vurderes det, at parkeringskælderen med den rette skiltning også kan benyttes af besøgende til Kastellet, Langelinie og Den Lille Havfrue. Afstanden hertil er via Langeliniebro ikke specielt lang. Trafikafviklingen, potentialet og brugerne af et evt. p-anlæg bør dog undersøges nærmere i en evt. foranalyse.

#### Anlægsøkonomi

Anlægget skal etableres under et kompliceret kryds med flere tilstødende veje. Derudover er der mange komplicerede ledninger under jorden. Anlægget kompliceres yderligere at være rundt. Derudover betyder den spiralformede parkeringsnegl, der starter en etage under terrænniveau, i praksis, at der skal anlægges en ekstra etage uden parkering.

Det er derfor valgt at indregne en tillægsomkostning på skønsmæssigt 25 % på anlæggets enhedspris.

#### Driftsøkonomi

Udover at anlægget er rundt, så er der tale om en almindelig parkeringskælder, hvor udgifterne forbundet med driften ligger på et begrænset niveau. Se mere herom i Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*.

#### Fordele

- Der er en høj belægning af parkeringspladser i området.
- Placeringen er efter anlæg god ift. trafikafvikling

#### Ulemper

- Pladsen er lige blevet ombygget med nyt, grønt byrum med fokus på cykler og gående og nye trafikstrømme til følge
- Anlægget medfører omlægning af en lang række ledninger, hvilket forlænger anlægsperioden markant.

Lokalitet	P-type	Parkeringskapacitet	Antal nye offentlige p-pladser	Enhedspris pr. p-plads	Tillæg for vanskelige forhold	Anlægssum (mio. kr.)	Pris/ekstra p-plads (mio. kr.)
Fridtjof Nansens Plads	Rund p-kælder	260	260	400.000	25%	215 - 250	0,80 - 1,0

Lokation	Anlægsøkonomi	Byrum	Behov for øget p-kapacitet	Arealets anvendelsesmulighed	Områdets form og størrelse	Ledninger og anden infrastruktur	Naboforhold	Trafikal afvikling	Driftsøkonomi
Fridtjof Nansens Plads	●	●	●	●	●	●	●	●	●





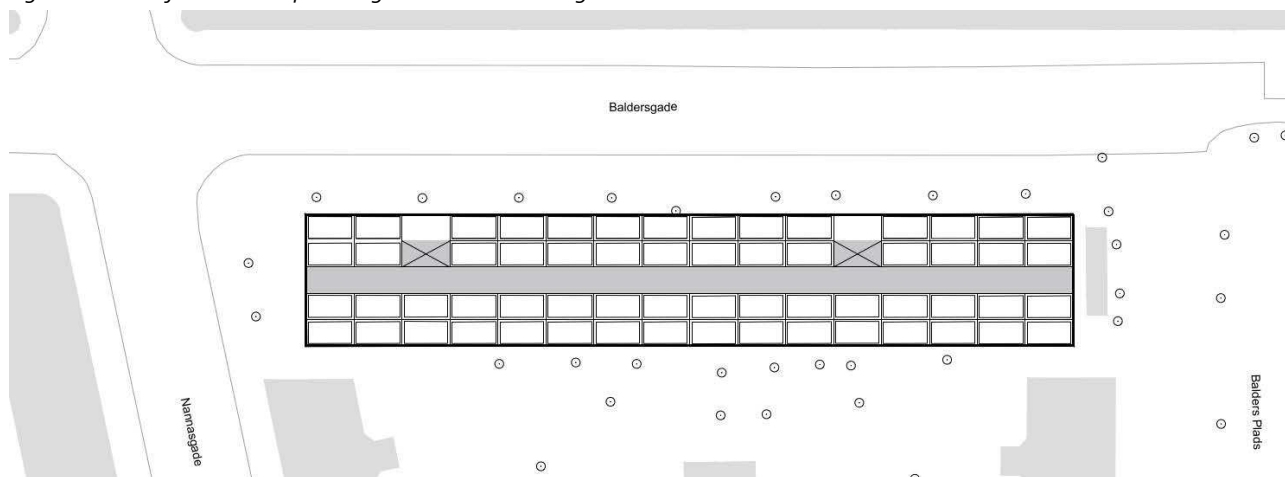


### P-anlæg

Under den eksisterende boldbane og legeplads på Baldersgade er det, jf. Figur 20, muligt at anlægge en 100 meter lang automatisk parkeringskælder i 4 niveauer. På hvert niveau kan der skabes plads til 70 biler, hvis bilerne arrangeres i fire rækker. Det giver lidt over 250 p-pladser i alt. Anlægget sikrer, at eksisterende terrænparkering i området kan komme under jorden.

Boldbane og legepladsen skal nedlægges for at få plads til 2-3 elevatorskakte til bilerne i parkeringsanlægget samt dertilhørende til- og frakørselsforhold. Der skal derudover skabes vejadgang til elevatorskakterne via Baldersgade fra syd. Den er pt. lukket for trafik ved Balders Plads.

Figur 20. Skitse af automatisk parkeringskælder ved Baldersgade



### Parkeringsbehov

Baldersgade er placeret på grænsen ml. to parkeringsbelægningsregistreringsområder. Nordvest for Baldersgade var der en belægning på 84 kl. 12 og 90 % kl. 22 på en hverdag og i området sydøst for vejen var belægningen på 84 % kl. 12 og 102 % kl. 22 på en hverdag. Ved den seneste registrering blev der talt 133 parkanter (svarende til 96 % belægning) på Baldersgade om aftenen kl. 22.

Lokationen er placeret centralt i gul betalingszone samt i et område, hvor bilejerskabet er lavt (160 biler pr. 1.000 indbyggere).

### Arealets anvendelse

Arealet bliver i dag benyttet til legeplads samt en asfalteret og indhegnet boldbane. Disse funktioner kan ikke opretholdes efter anlæg af den automatiske parkeringskælder, der vil optage det meste af arealet med de dertilhørende elevatorskakter og kørearealer.

Med et parkeringsanlæg i en sådan størrelse forekommer det, jf. Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*, sandsynligt at der skal udarbejdes en ny lokalplan eller tillæg til eksisterende.

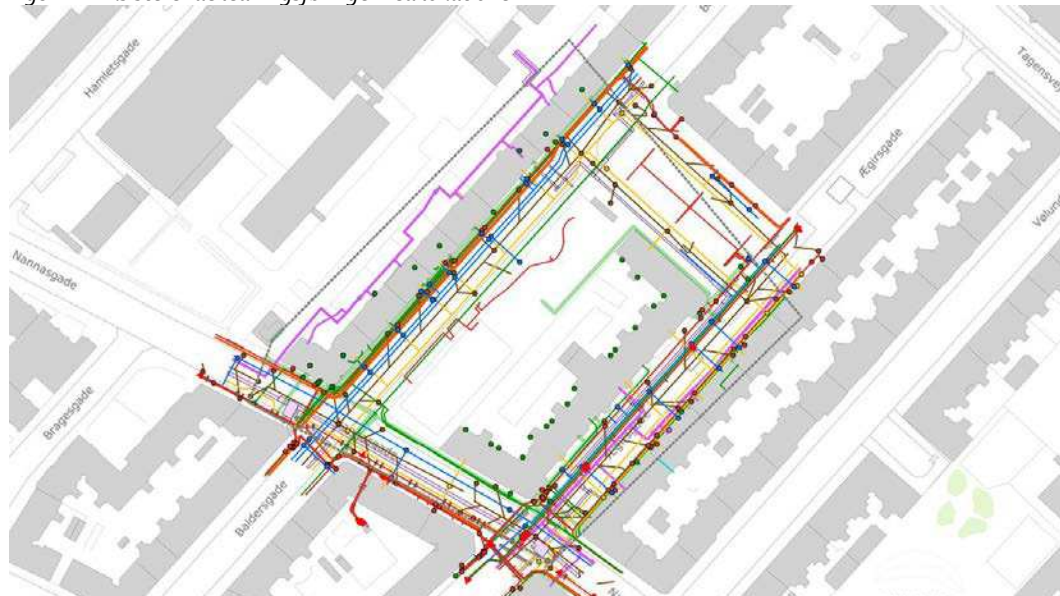
### Områdets form og størrelse

Områdets aflange form giver umiddelbart kun mulighed for anlæg af et smalt automatisk anlæg, og når der skal opnås en parkeringskapacitet på mindst 250 p-pladser forudsætter det parkering i mindst 4 niveauer. Nærheden til de eksisterende bygninger sydøst for lokationen, kan betyde, at fortovet og dele af Baldersgade skal inddrages ifm. anlægsperioden.

### Ledninger og anden infrastruktur

Der er, jf. Figur 21, umiddelbart ingen berørte ledninger under lokationen. Desuden er lokationen via diverse jordprøver ikke kortlagt yderligere mht. jordforurening. Dog indgår den i byzonen i Københavns Kommune og er derfor områdeklassificeret, hvorved jorden påregnes at være lettere forurenset grundet akkumuleret røg og støv fra trafik og industri.

Figur 21. Eksisterende ledningsføringer ved lokationen



### Byrum

Der er i dag en legeplads og boldbane på lokationen. Disse vurderes ikke umiddelbart at kunne genetableres efter anlæg pga. elevatorskakter samt vejadgange til og fra disse. Derudover er der i dag 16 store kommunale træer rundt om boldbanen/legepladsen, som højst sandsynligt skal fældes og jf. Københavns Kommunes træpolitik, plantes på ny i nærheden. Et p-anlæg vil således modarbejde den grønne dagsorden i Københavns Kommune.

### Naboforhold

Arealet er placeret i et beboelsesområde, som kan opleve gener ifm. etablering. Det drejer sig både om støj og lokal forurening samt tung trafik især på lokalvejene Baldersgade, Nannasgade og bydelsgaden Hamletsgade. Generelt er der tale om et fredeligt område, der vil ændre karakter efter anlæg, når flere parkanter samles i området.

### Trafikal afvikling

Der er relativ kort afstand til fordelingsgaden Tagensvej via lokalgaderne Baldersgade og Nannasgade samt bydelsgaden Hamletsgade. Trafikken vil skabe gener på lokalvejene, men trafikken vurderes at kunne afvikles på Hamletsgade/Tagensvej. Den yderligere trafik kan skabe udfordringer for fremkommeligheden for buslinje 6A.

P-anlæggets nærhed til de omkringliggende boliger på Ydre Nørrebro betyder, at det typisk er beboere, der ikke kan finde en parkeringsplads i gadeniveau, der vil benytte anlægget. Således vil anlægget især blive benyttet i de normale trafikale spidstimer, når beboerne afhenter og ankommer med deres bil.

### Anlægsøkonomi

Da der er tale om et automatisk p-anlæg vil projektet være meget omkostningstungt. Desuden kan projektet kompliceres yderligere, hvis det viser sig nødvendigt, at fjerne hovedparten af de store træer i området. Der indregnes derfor en ekstra pris på 10% på enhedsprisen.

### Driftsøkonomi

Da der er tale om et automatisk parkeringsanlæg, vil det være forbundet med relativt store driftsomkostninger. Se mere herom i Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*.

### Fordele

- Der er til en vis grad et parkeringsbehov i området

### Ulemper

- Der er tale om et automatisk parkeringsanlæg, hvorfor anlægsomkostningerne er meget høje.
- Arealet ligger ikke optimalt placeret ift. trafik til og fra området, der skal forløbe via flere lokalveje – både ifm. anlæg og efter etablering af p-kælderen
- Der skal højst sandsynligt fjernes flere store træer ifm. realisering af projektet.

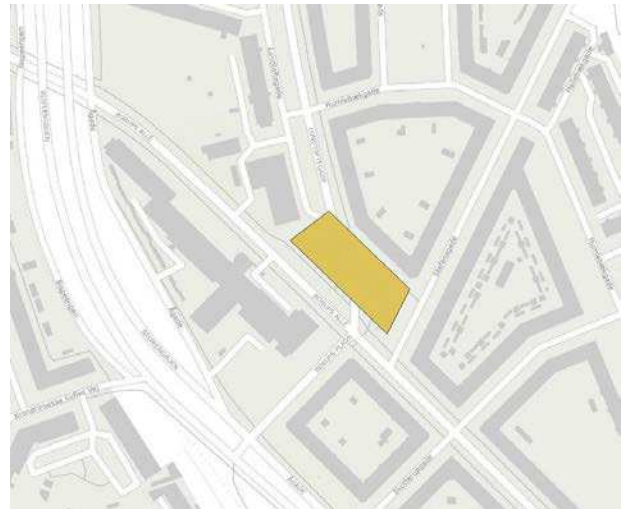
Lokalitet	P-type	Parkeringskapacitet	Antal nye offentlige p-pladser	Enhedspris pr. p-plads	Tillæg for vanskelige forhold	Anlægssum (mio. kr.)	Pris/ekstra p-plads (mio. kr.)
Baldersgade	Automatisk p-kælder	256	254	800000	10%	345 - 405	1,35 - 1,60

Lokation	Anlægsøkonomi	Byrum	Behov for øget p-kapacitet	Arealets anvendelsesmulighed	Områdets form og størrelse	Ledninger og anden infrastruktur	Naboforhold	Trafikal afvikling	Driftsøkonomi
Baldersgade	●	●	●	●	●	●	●	●	●

## 9 Borups Plads



Placering på kort



Lokation

### Beskrivelse

Borups Plads er placeret ved enden af Stefansgade ud mod Borups Allé. Københavns Kommune ejer matriklen (7000 al, Udenbys Klædebo Kvarter). Borups Plads har enkelte udeserveringsarealer samt gadeinventar med siddemuligheder i byrummet. Pladsen er præget af at være omkranset af veje på tre sider – Stefansgade mod sydøst, Borup Allé mod sydvest og Lundtoftegade mod nordvest. Især Borups Allé er overdimensioneret ift. dets nuværende trafikale benyttelse.

Figur 22. Foto af det eksisterende vejareal og plads ved Borups Plads.



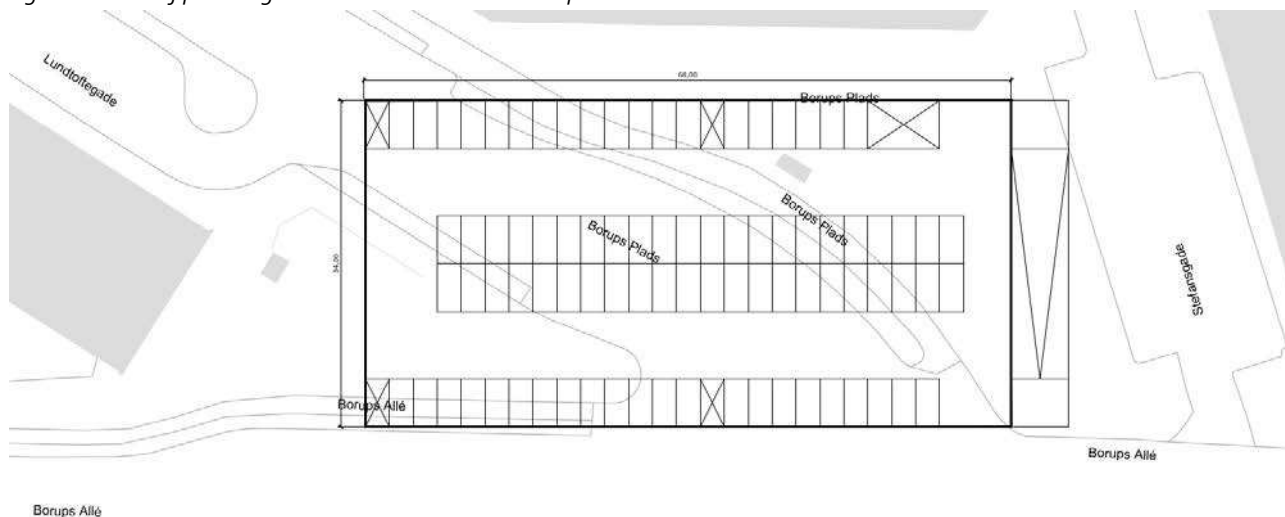


### P-anlæg

På pladsen kan, jf. nedenstående skitse, etableres en parkeringskælder i tre niveauer med vinkelret parkering i to sektioner, der giver mulighed for cirkulering. Indkørslen til anlægget vil ske fra Stefansgade, og anlægget vil strække sig ud under pladsen og de tilstødende vejarealer.

Trappetårnene til parkeringskælderens kan placeres i enderne af kælderens. Dermed bliver der direkte adgang til Borups Plads samt det eksisterende grønne areal ml. Borups Allé og Lundtoftegade.

Figur 23. Skitse af parkeringskælder i tre niveauer ved Borups Plads



### Parkeringsbehov

Parkeringsbelægningen i området er under 80 % kl. 12 på en hverdag, men 100 % om aftenen kl. 22. Dette indikerer, at der er tale om et område, hvor en vis andel af beboerne benytter deres bil dagligt f.eks. til og fra arbejde, og dermed oplever vanskeligheder ved at finde en ledig parkeringsplads om eftermiddagen/aftenen, når disse kommer hjem. Dog er der stadig lidt ledig kapacitet på Lundtoftegade, hvor der blev registreret en belægning på ml. 80-90 % om aftenen kl. 22. Borups Plads er placeret centralt i gul betalingszone.

Der er ingen større tilgængelige private eller offentlige parkeringsanlæg i nærheden af lokationen, som dog er placeret relativt tæt på kommunegrænsen til Frederiksberg, hvormed beboere herfra også kan få gavn af p-anlægget.

### Arealets anvendelse

Københavns Borgerrepræsentation har den 1. juni 2023 vedtaget en forandringsplan for Lundtoftegade for 2023-2028. Planen kan f.eks. medføre at veje/pladser skal omlægges. Forandringsplanerne efterfølges af en områdefornyelse, der blandt andet kommer til at omfatte Lundtoftegade og Hørgården. Der ses derudover på et klimaprojekt med f.eks. bede til opsamling af regnvand. Desuden er der et kommende affaldssorteringspunkt på lokationen. Udformningen af et p-anlæg på lokationen skal kunne spille sammen med disse planer. Dette skal afdækkes yderligere i en detailprojektering af et p-anlæg.

Generelt vurderes det, at vejarealet er overdimensioneret ift. den faktiske trafik på vejene, hvormed en større indskrænkning af arealerne i området er muligt.

KAB er som grundejer ved at udarbejde en lokalplan for deres afdeling på Lundtoftegade, der ligger tæt på Borups Plads. Etablering af et parkeringsanlæg skal tage højde for denne udvikling-



herunder evt. ændringer af til- og frakørselsforhold til nuværende boliger og butikker på Lundtoftegade.

Med et parkeringsanlæg i en sådan størrelse forekommer det, jf. Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*, sandsynligt at der skal udarbejdes en ny lokalplan eller tillæg til eksisterende.

#### Områdets form og størrelse

Hovedparten af p-kælderen skal være under de eksisterende vejarealer, der optager meget plads i byrummet i dag. Kælderen foreslås placeret parallelt med Borups Allé, hvormed der kan opnås et etagekvadratmeter areal på ca. 2.600 m<sup>2</sup> pr parkeringsniveau.

Dog er det muligt med en større byrumomdannelse at indskrænke og omlægge vejarealerne, hvormed der kan opnås plads til at bygge et p-anlæg med kombineret p-kælder og p-hus.

#### Ledninger og anden infrastruktur

Der er to spildevands fælleskloakeringshovedledninger (HOFOR), der løber under Borups Plads, derudover er der en bygas hovedledning (HOFOR) og en vandledning (HOFOR), samt adskillige mindre el- (Københavns Kommune) og telekom-ledninger (TDC), der også skal omlægges.

Lokationen er ikke kortlagt yderligere ift. jordforurening. Dog indgår lokationen i byzonen i Københavns Kommune og den er derfor områdeklassificeret, hvorved jorden påregnes at være lettere forurenet, grundet akkumuleret røg og støv fra trafik og industri.

Figur 24. Eksisterende ledningsføringer ved lokationen



#### Byrum

Den udeservering der eksisterer på Borups Plads kan umiddelbart opretholdes under og efter anlæg af parkeringskælderen. Der er ca. 14 kommunale træer, der skal fældes ifm. anlæg af p-kælderen, og jf. Københavns Kommunes træpolitik plantes på ny.

### Naboforhold

Arealet vurderes relativt robust ift. naboer ifm. anlægsperioden, da der er en vis afstand til de nærmeste beboelser. Anlægget ligger dog i krydset mellem bydelsgaderne Borups Allé og Lundtoftegade, hvilket kan medføre problemer med trafikafviklingen i anlægsperioden, hvor Lundtoftegade sandsynligvis vil skulle lukkes midlertidigt. Dette skal afdækkes nærmere i en eventuel foranalyse.

### Trafikal afvikling

Anlægget ligger op ad bydelsgaderne Borups Allé og Lundtoftegade, og i umiddelbar nærhed af den regionale vej Ågade. Det er dermed et robust sted ift. den ekstra trafik, der vil generes både lokalt og på et overordnet niveau ved at der anlægges et nyt parkeringsanlæg. Bilister til og fra p-anlægget vil primært benytte Borups Allé og den sydligste del af Stefansgade. Forsøgsordningen med den grønne trafikvej, der er etableret ml. Hørsholmsgade og Krogerupgade og forløber frem til 2024, betyder desuden, at det kun er fossilfrie biler, der kan ankomme til anlægget via den nordlige del af Stefansgade, såfremt ordningen efterfølgende bliver gjort permanent.

Et p-anlæg ved Borups Plads vil betyde, at de nærliggende boliger i Stefansgade-kvarteret på Nørrebro vil benytte anlægget. Derudover vurderes det, at enkelte besøgende til Stefansgade og Nørrebroparken også vil benytte p-kælderen. Trafikken til og fra anlægget vurderes primært at følge de normale trafikale spidstimer, når beboerne afhenter og ankommer med deres bil.

### Anlægsøkonomi

Anlægget kan være kompliceret at etablere, da hovedparten ligger under vejarealer med dertilhørende ledningsomlægninger. Opføres anlægget ifm. en større byrumsomdannelse, hvor vejarealernes udformning ændres, vil udgifterne fordyres. Det kan dog give mulighed for, at der kan etableres flere parkeringspladser enten i kælderen eller på terræn.

I beregningen af anlægsprisen er enhedsprisen øget med 15 % pga. reetablering af byrum og gader, og til dækning af ekstraomkostninger til anlæggets konstruktioner, når det ligger under et vejareal.

### Driftsøkonomi

Da der er tale om en almindelig parkeringskælder vil udgifterne forbundet med driften af denne ligge på et begrænset niveau. Se mere herom i Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*.

### Fordele

- Et forholdsvis stort asfalteret areal, der ikke står mål med de eksisterende trafikmængder på vejene
- Ligger godt placeret trafikafviklingsmæssigt – både ifm. etablering og efter ibrugtagelse
- Der er umiddelbart et parkeringsbehov på lokalvejene i Stefansgade-kvarteret nordøst for lokationen

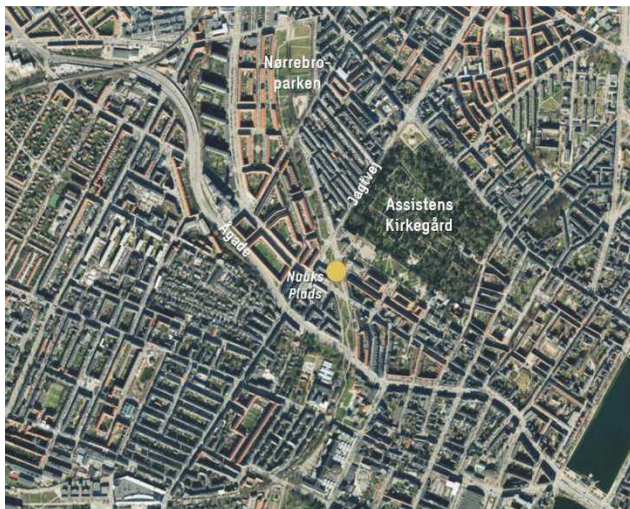
### Ulemper

- Arealet ligger tæt på kommunegrænsen til Frederiksberg, hvormed en del af 'oplandet' ikke kommer Københavns Kommunes borgere til gode.
- Anlægget placeres under et overordnet vejkryds, hvilket er en ulempe både under anlæg og i drift.
- Beboere på den østlige side Nørrebroparken vil få en vis gangafstand til anlægget.

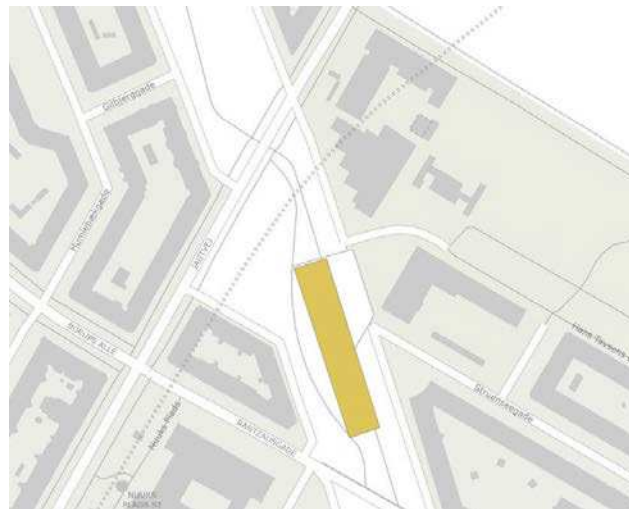
Lokalitet	P-type	Parkeringskapacitet	Antal nye offentlige p-pladser	Enhedspris pr. p-plads	Tillæg for vanskelige forhold	Anlægssum (mio. kr.)	Pris/ekstra p-plads (mio. kr.)
Borups Plads	P-kælder	255	252	400.000	15%	195 - 225	0,75 - 0,90

Lokation	Anlægsøkonomi	Byrum	Behov for øget p-kapacitet	Arealets anvendelsesmulighed	Områdets form og størrelse	Ledninger og anden infrastruktur	Naboforhold	Trafikal afvikling	Driftsøkonomi
Borups Plads	●	●	●	●	●	●	●	●	●

## 10 Nørrebroparken Syd



Placering på kort



Lokation

### Beskrivelse

Københavns Kommune ejer matriklen (7000bm, Udenbys Klædebo Kvarter), der er placeret mellem Jagtvej og Rantzausgade. Det udgør et større grønt rekreativt areal. Arealet er omkranset af Hans Egedes Gade og Det Frie Gymnasium mod øst. Arealet er kendetegnet ved, at cykel- og gangstien Nørrebroruten skærer igennem området og forbinder Den Grønne Sti igennem Frederiksberg med Nørrebroparken. Derudover benyttes arealet rekreativt af områdets beboere samt eleverne på gymnasiet.

Figur 25. Foto af den eksisterende cykelsti og det grønne areal ved Nørrebroparken Syd.





### P-anlæg

På lokationen kan der, jf. nedenstående skitse, etableres en 100 meter lang automatisk parkeringskælder i 4 etager. På hver etage kan 70 biler parkeres, hvis de arrangeres i 4 rækker. Det giver i alt knap 300 p-pladser.

Anlægget vil opmagasinere parkerede biler under det eksisterende grønne areal. De dertilhørende elevatorskakter til parkeringsanlægget kan placeres i umiddelbar tilknytning til Hans Egedes Gade ved det grønne areal. Dette betyder, at der skal skabes vej- og stiadgang til elevatorskakterne fra den nordlige del af Hans Egedes Gade umiddelbart, hvor vejen afbrydes ved Det Frie Gymnasium.

Figur 26. Skitse af automatisk parkeringskælder ved Nørrebroparken Syd



### Parkeringsbehov

Parkeringsbelægningen i området er på 81 % kl. 12 på en hverdag og 97 % om aftenen kl. 22. Ved den seneste registrering fra marts 2023 var der lidt ledig kapacitet på Hans Egedes Gade, da der blev registreret en belægningsprocent på 92 % på denne strækning om aftenen.

Desuden er lokationen placeret i udkanten af blå betalingszone lige op ad den billigere gule betalingszone. Det er u hensigtsmæssigt ift. udnyttelsen af anlægget, hvor udefrakommende parkanter i højere grad kan tænkes at prioritere at finde en parkeringsplads i terræn i den gule zone, og derved vil nedprioritere anlægget.

Der er ingen større tilgængelige private eller offentlige parkeringsanlæg i nærheden af lokationen, dog er Det Grønne Parkeringshus opført ca. 900 m. længere mod sydøst ad Rantzausgade. Desuden er lokationen placeret relativt tæt på kommunegrænsen til Frederiksberg, hvormed beboere herfra også kan få gavn af p-anlægget.

### Arealets anvendelse

Arealet benyttes i høj grad rekreativt af beboerne i området samt eleverne på Det Frie Gymnasium. Den nordlige del af det grønne areal er tilligemed delvis anvendt til Cityringens metrolinje, hvilket indskrænker, hvor der kan etableres p-kælder. På arealet er der derudover opført elladestandere og der er planer om et kommende affaldssorteringspunkt.

Der er desuden en betinget salgsaftale med DSB for lokationen. Af denne fremgår det, at såfremt Københavns Kommune inden den 6. december 2026 ændrer anvendelsen for arealerne, skal Københavns Kommune betale et provenu til DSB. Der kan argumenteres for, at



anvendelsen ændres, da der ikke af anvendelsesbestemmelsen (§ 1) er anført parkering (men kun cykelrute). Herved skal der sandsynligvis betales et provenu til DSB, hvis anlægsarbejdet udføres inden udgangen af år 2026. Hvis dette er en udfordring, kan det være en ide at indgå dialog med DSB om hvorvidt de nærværende bestemmelser også gælder underjordiske forhold.

Med et parkeringsanlæg i en sådan størrelse forekommer det, jf. Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*, sandsynligt at der skal udarbejdes en ny lokalplan eller tillæg til eksisterende.

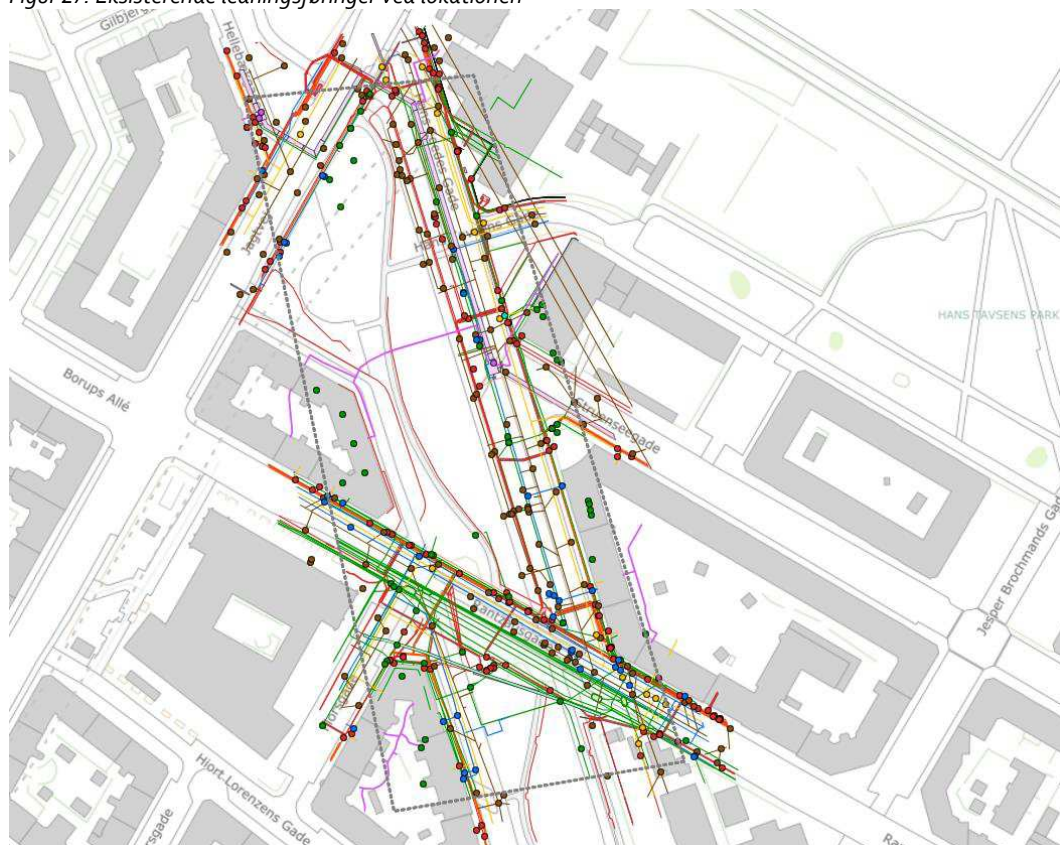
#### Områdets form og størrelse

Området giver umiddelbart kun mulighed for anlæg af et smalt automatisk anlæg, i en størrelse, der forudsætter parkering i mindst 4 niveauer. Arealet indskrænkes mod nord af den eksisterende linjeføring for metrocityringen.

#### Ledninger og anden infrastruktur

Der er, jf. Figur 27 mindre fjernvarmeledning 0-100 mm i diameter, der skal omlægges. Dog gør placering af forsyningsledningen, p-anlægget og metrocityringen, at dette kan vise sig forholdsvis besværligt.

Figur 27. Eksisterende ledningsføringer ved lokationen



I forbindelse med den betinget salgsaftale med DSB for lokationen fremgår det desuden bl.a. at Københavns Kommune skal respektere samtlige aftaler, der er indgået vedr. ledninger og øvrige kabler mv. på arealerne. Københavns Kommune bekoster evt. omlægning af ledninger, efter aftale med ledningsejer (3. mand). DSB er fortsat berettiget til at lade deres ledninger/kabler ligge samt om fornødent føre nye ledninger/kabler, såfremt det er nødvendigt for DSBs virksomhed.

Den nordlige del af området er desuden kortlagt på vidensniveau 1 (V1) ift. jordforurening. Det vil sige, at der formodes at være forurening. Den centrale del er ikke kortlagt yderligere, dog er denne del stadig områdeklassificeret. Og den sydlige del er kortlagt på vidensniveau 2 (V2), hvorved der er konstateret kraftig forurening.

#### Byrum

Området udgør i dag et fredeliggjort område med en park og en meget velbenyttet cykelrute. Park- og græsarealet vil blive reduceret med ca. 17 m i den østlige side i fremtiden pga. til- og frakørselsmulighed samt elevatorskakter til parkanterne. Det vurderes, at anlægget kan placeres, så det ikke påvirker parkens store træer, dog skal ca. 10 mindre kommunale træer fældes og, jf. Københavns Kommunes træpolitik, plantes på ny. Enkelte p-pladser langs Hans Egedes Gade skal desuden sløjfes for at sikre tilkørselsmulighed til p-anlægget fra nord.

Københavns Kommune er ved at udføre et projekt ved den nærliggende Hans Tavsens Park og Hans Tavsens Gade, som skal klimatilpasses og omdannes til et sammenhængende grønt område, der fortsat indbyder til ophold, rekreative aktiviteter, socialt byliv og nye naturoplevelser

#### Naboforhold

Arealet vurderes forholdsvis robust ift. naboer, da der er en vis afstand til beboelserne mod øst. Dog vil arbejdet i dagtimerne især kunne forstyrre undervisningen af gymnasieeleverne.

Bydelsgaden, Rantzausgade er en fredeliggjort cykelgade sydøst for Den Grønne Sti. Arbejdskørsel ifm. anlæg skal enten ske via Rantzausgade, hvor lastbiler skal have tilladelse til at benytte den eksisterende bussluse og krydse den velbenyttede cykelrute eller via Jagtvej og Hans Egedes Gade, der er spærret for gennemkørsel ud for Det Frie Gymnasium.

#### Trafikal afvikling

Tilslutning til det overordnet vejnet vil ske via fordelingsgaden Jagtvej, der har en årsdøgntrafik på ca. 16.300 på det pågældende sted. Der er i dag venstresvingforbud til og fra Hans Egedes Gade, som kan betyde, at vejtilslutningen her skal genovervejes og evt. sammentænkes med Nørrebrorotens krydsning af Jagtvej. En ordentlig tilslutning til Jagtvej bør undersøges nærmere i en evt. foranalyse af et p-anlæg på lokationen.

Lokalvejen Hans Egedes Gade, der er spærret for gennemkørsel ud for Det Frie Gymnasium, skal benyttes til og fra p-anlægget. Herved skal der sikres vendemulighed og vejareal til at parkanterne kan ledes tilbage til Jagtvej (for at den nuværende fredeliggørelse af Rantzausgade kan opretholdes), hvilket vil betyde, at der skal sikres dobbeltrettet færdsel på det grønne område, samtidig med at der skal være plads til elevatorskakter til parkanterne.

Det vurderes, at et p-anlæg på lokationen primært vil blive benyttet som reservekapacitet ift. gadeparkering primært for beboere i området Hans Tausens Park og Nuuks Plads. Det skal dog undersøges nærmere i en evt. foranalyse.

#### Anlægsøkonomi

Der er flere forhold, der kan gøre anlægget omkostningstungt. For det første er der tale om et automatisk p-anlæg. Derudover kompliceres anlægget af omlægningen af den mindre fjernvarmestikledning, evt. ombygning af tilkørselsarealet ved Jagtvej samt den betinget salgsaftale med DSB.

Det vurderes dog at disse forhold kan indeholdes i den anvendte enhedspris for et automatisk p-anlæg.

### Driftsøkonomi

Da der er tale om et automatisk parkeringsanlæg, vil det være forbundet med relativt store driftsomkostninger. Se mere herom i Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*.

### Fordele

- Der er høj belægning af parkeringspladserne på lokalvejene i Jægersborggade-kvarteret, i kvarteret omkring Blågårds Plads samt syd for Rantzausgade. Dog var der ledige kapacitet på p-pladser omkring Hans Tausens Plads tættest ved lokationen.

### Ulemper

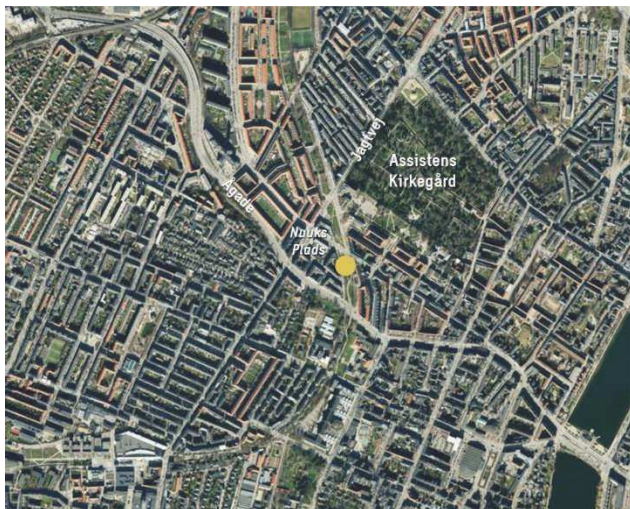
- Der er tale om et automatisk parkeringsanlæg, hvorfor anlægsomkostningerne er meget høje.
- Det kan være nødvendigt at ombygge krydset Jagtvej/Hans Egedes Gade/Nørrebro-ruten for at sikre ordentlig trafikafvikling
- Der er tale om et rekreativt areal, der vil blive indskrænket som følge af elevatorskakterne samt til- og frakørselsmulighed til disse.

Lokalitet	P-type	Parkeringskapacitet	Antal nye offentlige p-pladser	Enhedspris pr. p-plads	Tillæg for vanskelige forhold	Anlægssum (mio. kr.)	Pris/ekstra p-plads (mio. kr.)
Nørrebro-parken Syd	Automatisk p-kælder	288	285	800.000	0%	350 - 405	1,20 - 1,45

Lokation	Anlægsøkonomi	Byrum	Behov for øget p-kapacitet	Arealets anvendelsesmulighed	Områdets form og størrelse	Ledninger og anden infrastruktur	Naboforhold	Trafikal afvikling	Driftsøkonomi
Nørrebro-parken Syd	●	●	●	●	●	●	●	●	●



# 11 Brohusparken



Placering på kort

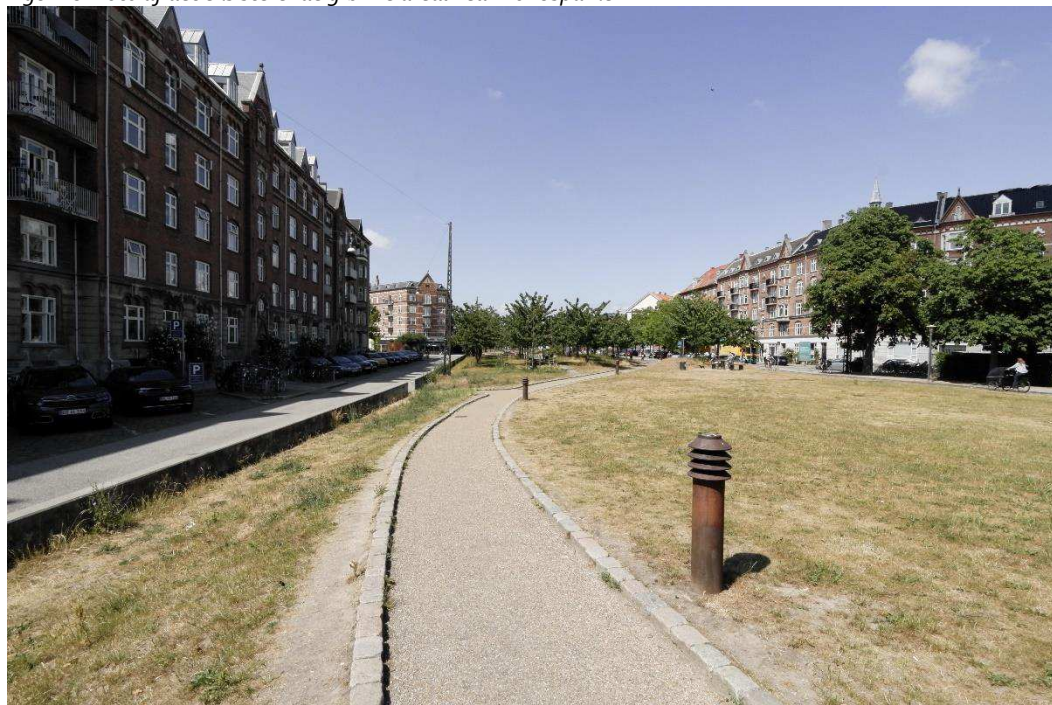


Lokation

## Beskrivelse

Københavns Kommune ejer matriklen (7000bm, Udenbys Klædebo Kvarter), der også omfatter Brohusparken, der er placeret mellem Rantzausgade og Åboulevarden. Området er et rekreativt grønt parkareal, der i benyttes af beboerne i området, og hvor terrænet ændrer sig med en stigning i sydgående retning op mod den velbenyttede cykel- og gangbro ved Åbuen. Arealet er kendetegnet ved, at cykel- og gangstien Nørrebro-ruten skærer igennem området og forbinder Den Grønne Sti igennem Frederiksberg med Nørrebro-parken.

Figur 28. Foto af det eksisterende grønne areal ved Brohusparken.

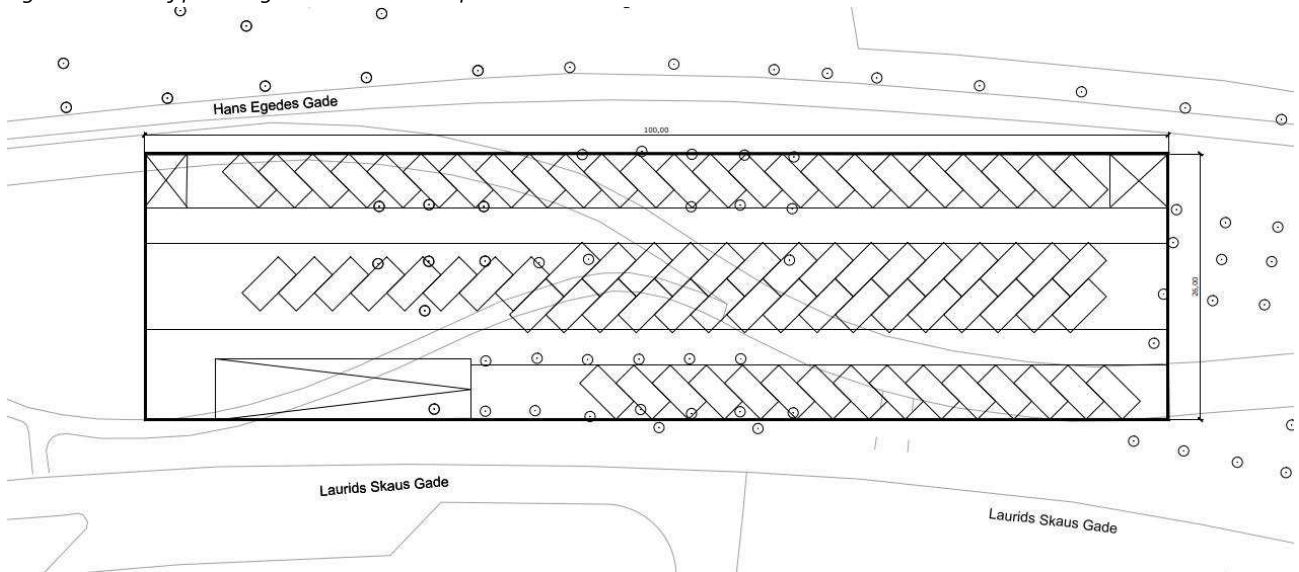


### P-anlæg

På lokationen kan der, jf. nedenstående skitse, etableres en underjordisk parkeringskælder i tre niveauer med ensrettet veje og skråparkering i to sektion samt dobbeltrettet op- og nedkørselsramper ml. kælderniveauerne. Indkørslen til anlægget kan ske fra den nordlige del af Rantzausgade, og anlægget vil strække sig ud under Brohusparken. På hvert niveau vil der være plads til ca. 90 parkanter, hvilket giver en samlet kapacitet på ca. 270 pladser i tre niveauer.

Trappetårnene til parkeringskælderens kan placeres med direkte adgang til Brohusparken, så den dobbeltrettet cykel- og gangsti kan genoprettes i terræn. Terrænet er desuden i dag tilpasset en cykelvenlig hældning op til cykel- og gangbroen, Åbuen, hvilket kan vanskeliggøre udformningen af parkeringskælderens. Således skal placering og udformning af p-kælderens indtænkes ift. at cykelstiforbindelsen skal bevares både under og efter anlæg.

Figur 29. Skitse af parkeringskælder ved Brohusparken



### Parkeringsbehov

Parkeringsbelægningen i området er på 81 % kl. 12 på en hverdag og 97 % om aftenen kl. 22. Ved registreringen fra marts 2023 var der lidt ledig kapacitet på Hans Egedes Gade, hvor der blev registreret en belægningsprocent på 92 % på denne strækning.

Der er ingen større tilgængelige private eller offentlige parkeringsanlæg i nærheden af lokationen, dog er Det Grønne Parkeringshus, der er ejet af Københavns Kommune, opført ca. 900 m. længere mod sydøst ad Rantzausgade. Desuden er lokationen placeret i udkanten af blå betalingszone samt meget tæt på kommunegrænsen til Frederiksberg, hvormed beboere herfra også vil kunne få gavn af p-anlægget.

### Arealets anvendelse

På arealet er der opført elladestandere og der er planer om ca. 5 ekstra på Laurids Skaus Gade samt et kommende affaldssorteringspunkt. Desuden bliver området benyttet af den gennemgående cykel- og gangsti, Nørrebro-ruten, der forbinder Nørrebro og Frederiksberg.

Der er desuden en betinget salgsaftale med DSB for lokationen. Af denne fremgår det, at såfremt Københavns Kommune inden den 6. december 2026 ændrer anvendelsen for arealerne, skal Københavns Kommune betale et provenu til DSB. Der kan argumenteres for, at anvendelsen ændres, da der ikke af anvendelsesbestemmelsen (§ 1) er anført parkering (men kun cykelrute). Herved skal der sandsynligvis betales et provenu til DSB, hvis anlægsarbejdet



udføres inden udgangen af år 2026. Hvis dette er en udfordring, kan det være en ide at indgå dialog med DSB om hvorvidt nærværende bestemmelse også gælder underjordiske forhold.

Med et parkeringsanlæg i en sådan størrelse forekommer det, jf. Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*, sandsynligt at der skal udarbejdes en ny lokalplan eller tillæg til eksisterende.

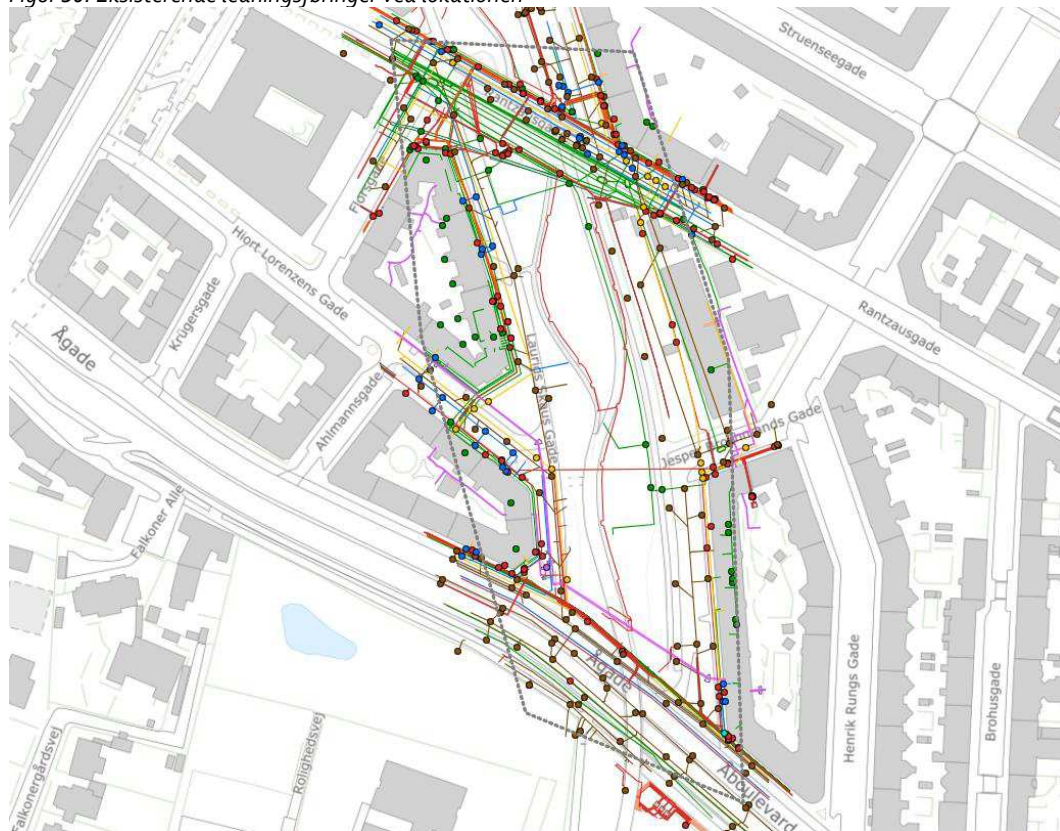
#### Områdets form og størrelse

Området giver formentlig mulighed for anlæg af en smal konventionel p-kælder i 3 niveauer. Nærhed til områdets nuværende rekreative aktiviteter kan medføre særlige udfordringer ift. anlægsmetoden og størrelsen af p-anlægget. Eksempelvis skal terrænets nuværende hældning, der er tilpasset cykel- og gangbroen over Åboulevarden, bevares, hvilket kan indskrænke størrelsen af p-anlægget. Dette skal undersøges yderligere i en evt. foranalyse.

#### Ledninger og anden infrastruktur

Der er, jf. Figur 30, umiddelbart ingen berørte ledninger under lokationen. I forbindelse med den betinget salgsaftale med DSB for lokationen fremgår det dog bl.a. at Københavns Kommune skal respektere samtlige aftaler, der er indgået vedr. ledninger og øvrige kabler mv. på arealerne. Københavns Kommune bekoster evt. omlægning af ledninger, efter aftale med ledningsejer (3. mand). DSB er fortsat berettiget til at lade deres ledninger/kabler ligge samt om fornødent føre nye ledninger/kabler, såfremt det er nødvendigt for DSBs virksomhed.

Figur 30. Eksisterende ledningsføringer ved lokationen



Den nordlige del af området er desuden kortlagt på vidensniveau 1 (V1) ift. jordforurening. Det vil sige, at der er faktisk viden om, at der har foregået en aktivitet på grunden, der gør at den kan være forurenet. Den sydlige del er ikke kortlagt yderligere, dog er denne del stadig områdeklassificeret, som alle øvrige byområder i Københavns Kommune.

### Byrum

Området udgør i dag et fredeliggjort område med en park og en meget velbenyttet cykelrute. Øst for parken er der en integreret vuggestue og børnehave. Parken vil blive påvirket af projektet, men vurderes at kunne reetableres. Ligeledes er det vigtigt, at cykel- og gangstien, Den Grønne Sti, der føres igennem området, fortsat kan benyttes sammen med Åbuen i anlægsperioden. Det vurderes, at anlægget kan placeres, så det ikke påvirker parkens store træer på den østlige side af Brohusparken. Ca. 61 mindre kommunale træer skal fældes, og jf. Københavns Kommunes træpolitik, skal der plantes nye træer i parken eller nær ved.

### Naboforhold

Beboere nær Laurids Skaus Gade/Rantzausgade vil opleve støj og fremkommelighedsgener ifm. anlæg af p-kælderen.

Bydelsgaden, Rantzausgade er en fredeliggjort cykelgade sydøst for Den Grønne Sti. Tilkørsel vil ske via den vestlige del af Rantzausgade, hvor lokalvejen Laurids Skaus Gade kan blive påvirket. Arealet omkring den eksisterende bussluse på Rantzausgade kan også blive inddraget midlertidigt ifm. anlæg.

### Trafikal afvikling

Til- og frakørsel ifm. p-anlægget vil ske via den vestlige del af bydelsgaden Rantzausgade (vest for den eksisterende bussluse), hvormed krydset Florsgade/Laurids Skaus Gade/Rantzausgade evt. skal ombygges og give adgang til p-anlægget. Alternativt kan rampen til og fra p-kælderen placeres langs med Laurids Skaus Gade nær dennes tilslutning til Rantzausgade. I begge tilfælde bevares busslusen på Rantzausgade, så trafikken til og fra anlægget udelukkende forløber på den vestlige side af denne.

Tilslutning til det overordnet vejnet vil ske via fordelingsgaden Jagtvej og det signalreguleret kryds Jagtvej/Rantzausgade, der vurderes robust ift. den ekstra svingende trafik.

Det vurderes, at et p-anlæg på lokationen primært vil blive benyttet af beboere omkring Brohusparken og Nuuks Plads. Potentialet og brugerne skal dog undersøges nærmere i en evt. foranalyse.

### Anlægsøkonomi

Der er tale om en konventionel p-kælder, der etableres på et forholdsvis bart areal, hvilket overordnet holder omkostningerne per p-plads nede. Dog kan etableringen kompliceres af den betinget salgsaftale med DSB.

Den estimerede anlægspris anvendes uden tillæg.

### Driftsøkonomi

Da der er tale om en almindelig parkeringskælder vil udgifterne forbundet med driften af denne ligge på et begrænset niveau. Se mere herom i Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*.

### Fordele

- Der er til en vis grad et parkeringsbehov i området

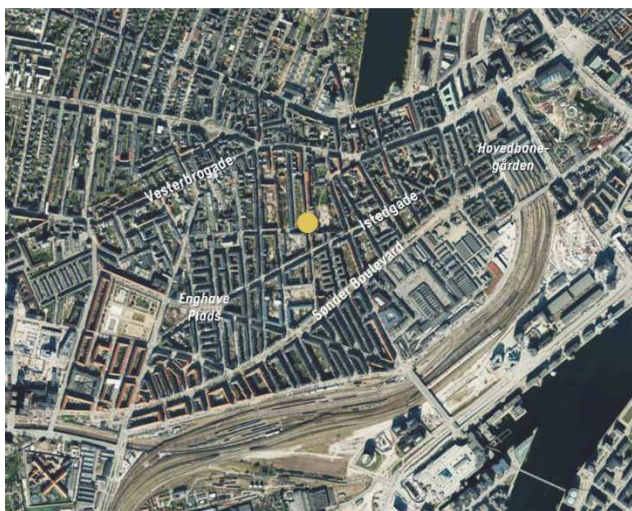
### Ulemper

- Ca. 61 mindre kommunale træer skal fældes

- Arealet anvendes til rekreative formål, som vil blive indskrænket af etableringen af et p-anlæg
- Terrænets nødvendige hældning ift. cykel- og gangbroen kan reducere størrelsen af p-anlægget.
- Lokationen ligger meget tæt på kommunegrænsen til Frederiksberg

Lokalitet	P-type	Parkeringskapacitet	Antal nye offentlige p-pladser	Enhedspris pr. p-plads	Tillæg for vanskelige forhold	Anlægssum (mio. kr.)	Pris/ekstra p-plads (mio. kr.)
Brohusparken	P-kælder	288	286	400.000	0%	190 - 220	0,65 - 0,80

Lokation	Anlægsøkonomi	Byrum	Behov for øget p-kapacitet	Arealets anvendelsesmulighed	Områdets form og størrelse	Ledninger og anden infrastruktur	Naboforhold	Trafikal afvikling	Driftsøkonomi
Brohusparken	●	●	●	●	●	●	●	●	●



Placering på kort



Lokation

### Beskrivelse

Otto Krabbes Plads er et fredeligt grønt område, der er anlagt med skulpturer, vandkunst og beplantning. Pladsen består af 9 matrikler (58f, 58r, 104, 146, 147, 148, 188, 1317 og 1331) (Udenbys Vester Kvarter), der alle ejes af Københavns Kommune samt et vejareal, der skærer igennem pladsen ved den eksisterende tværgående stipassage. Otto Krabbes Plads ligger i forbindelse med den større offentlige bemandet legeplads Skydebanehaven mod øst. Derudover er pladsen beliggende på Vesterbro mellem Istedgade mod syd og Vesterbrogade mod nord via lokalvejen Dannebrogsgade. Desuden kan man komme til pladsen fra vest via Matthæusgade.

Figur 31. Foto af den eksisterende plads ved Otto Krabbes Plads.





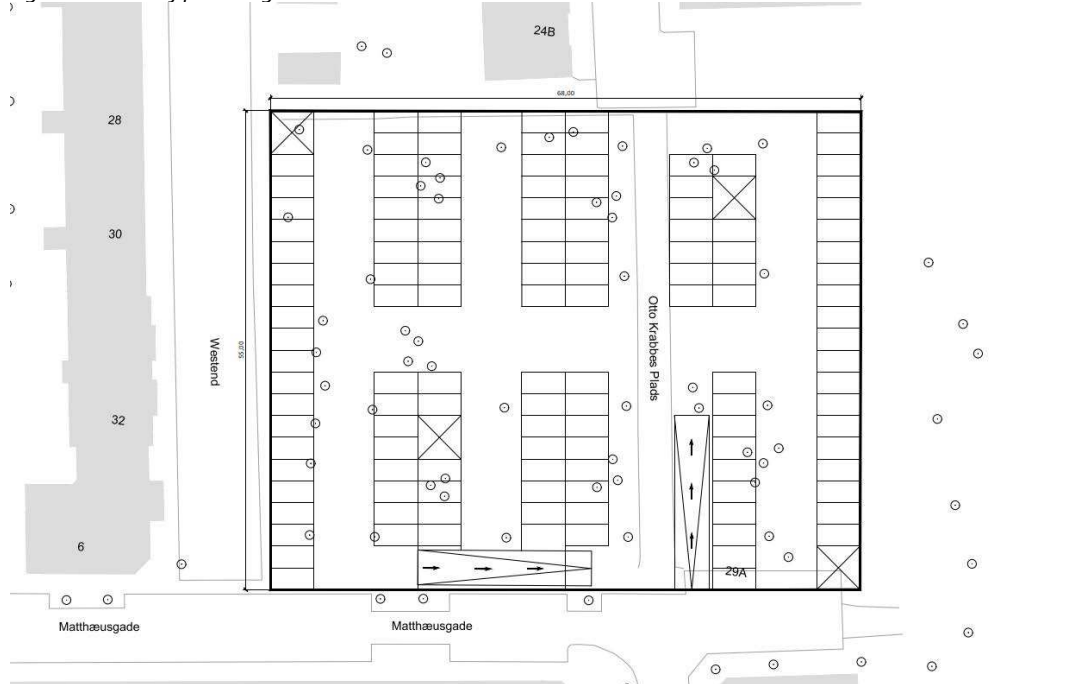
### P-anlæg

På lokationen kan der, jf. nedenstående skitse, etableres en kvadratisk regulær p-kælder med vinkelret parkering i 4 sektioner. Fra terræn er der to 1-sporede ramper til og fra Matthæusgade. Mellem kælderniveauerne vil der ligeledes være enkeltrettede ramper.

P-kælderen etableres i to niveauer, hvilket giver plads til ca. 250 parkanter. I den viste udformning er anlægget indrettet med dynamisk skiltning og pladsdetektering, så man optimerer kapaciteten. Det kan også indrettes med tværpassager og dermed mulighed for klassisk afsøgning efter ledige pladser.

Trappetårnene placeres i hjørnerne af anlægget, så afstanden til tårnene er kort fra de tilstødende lokalveje.

Figur 32. Skitse af parkeringskælder med to niveauer ved Otto Krabbes Plads



### Parkeringsbehov

Der er et stort behov for ekstra parkeringspladser ved lokationen på Vesterbro. Ved den seneste parkeringsregistrering fra marts 2023 blev der registreret en belægning i området på 95 % kl. 12 på en hverdag samt på 106 % kl. 22 om aftenen. Lokationen er i øvrigt placeret centralt på Vesterbro i et område med lavt bilejerskab sammenlignet med andre områder i København, samt forholdsvis centralt i blå betalingszone.

### Arealets anvendelse

I dag fungerer området som et fredeligt og roligt grønt område på Vesterbro med skulpturer, vandkunst og beplantning. Det vurderes i høj grad at kunne reetableres efter anlæg af en p-kælder. Dog vil ramper til og fra p-kælderen indskrænke pladsen en smule, samtidig med at der skal anlægges ny beplantning på pladsen.

Arealet administreres af Teknik-og Miljøforvaltningen og udgør et hjørne af pladsen/parken ved Matthæusgade. Der er ingen umiddelbare planer for lokationen, udover at der er et kommende affaldssorteringspunkt på lokationen.



Med et parkeringsanlæg i en sådan størrelse forekommer det, jf. Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*, sandsynligt at der skal udarbejdes en ny lokalplan eller tillæg til eksisterende.

#### Områdets form og størrelse

Otto Krabbes Plads er meget regulær, hvorfor et fremtidig parkeringsanlæg er forholdsvis nemt at indpasse. Den kvadratiske plads er optimal ift. indretning af parkeringspladserne i anlægget.

#### Ledninger og anden infrastruktur

Der føres, jf. Figur 33, flere vand-, spildevand-, bygasledninger (HOFOR) under stipassagen ved Dannebrogsgade på tværs af Otto Krabbes Plads. Derudover er der en fjernvarmeledning 100-300 mm i diameter (HOFOR), der også løber under pladsen. Alle disse ledninger skal omlægges og føres vest og nord om byggeriet via Westend ifm. etablering af en parkeringskælder.

Lokationen er ikke kortlagt yderligere ift. jordforurening. Dog indgår lokationen i byzonen i Københavns Kommune og den er derfor områdeklassificeret, hvorved jorden påregnes at være lettere forurenet grundet akkumuleret røg og støv fra trafik og industri.

Figur 33. Eksisterende ledningsføringer ved lokationen



#### Byrum

Arealet udgør i dag et fredeligt grønt område med enkelte skulpturer og ca. 57 træer. Der er mange fodgængere og borgere, der benytter området. Det fredelige grønne område vurderes i høj grad at kunne reetableres efter etablering af en p-kælder på lokationen. I den forbindelse er der i alt ca. 49 kommunale træer på grunden, der skal fældes, og jf. Københavns Kommunes træpolitik, plantes på ny. Størstedelen af de nye træer forventes at kunne plantes på arealet igen efter anlæg af p-kælderen under pladsen.

Skydebanelegepladsen, der er placeret øst for og i umiddelbar forbindelse med pladsen, er fredet, hvorfor p-anlægget størrelse indskrænkes til Otto Krabbes Plads.

#### Naboforhold

Anlægget ligger tæt op ad eksisterende beboelse hvilket vil give gener ifm. etablering både mht. støj, men også ifm. jordkørsel osv.

#### Trafikal afvikling

Det nye underjordisk parkeringsanlæg kan tilgås via Dannebrogsgade fra enten Istedgade mod syd eller Vesterbrogade mod nord. Adgangen fra syd vil betyde mindst mulig kørsel i lokalgader ifm. til- og frakørselsforhold, da den sydlige del af Dannebrogsgade blot er ca. 80 m. Dog vil adgangen lede mere trafik til og fra Istedgade, der igennem de seneste år er blevet trafiksaneret med henblik på at hastighedsdæmpe og tilvejebringe bedre krydsningsmuligheder og forhold for lette trafikanter mv. En evt. adgang via den nordlige del af Dannebrogsgade til Vesterbrogade er længere (omtrent 230 m) og besværliggjort af svingbevægelser i krydset Dannebrogsgade/Vesterbrogade, da der er mere trafik i form af biler, cykler og fodgængere. Desuden vil eventuelt svingende bilister bremse trafikken herunder skabe forsinkelse for buslinjerne på strækningen samt forværre trafiksikkerheden i krydset. Vesterbrogade vurderes dog mere egnet til den ekstra trafik, p-anlægget kan generere samt bedre forbundet til det overordnet vejnet. De trafikale forhold bør dog undersøges nærmere i en evt. foranalyse af et p-anlæg ved lokationen.

Et p-anlæg ved Otto Krabbes Plads vil betyde, at de nærtliggende boliger omkring pladsen og Skydebanegade-kvarteret på Vesterbro vil benytte anlægget. Desuden vil anlægget blive benyttet af besøgende i området. Trafikken til og fra anlægget vurderes primært at følge de normale trafikale spidstimer, når beboerne afhenter og ankommer med deres bil.

#### Anlægsøkonomi

Der er tale om et forholdsvis regulært område med en konventionel p-kælder. Ledningsomlægningerne betyder, at anlægsperioden vil blive forlænget, samtidig med at der kan være ekstra omkostninger forbundet med, at anlægget ligger placeret i et relativt tæt boligområde.

Der tillægges derfor 20 % til enhedsprisen primært pga. reetablering af pladsen.

#### Driftsøkonomi

Da der er tale om en almindelig parkeringskælder vil udgifterne forbundet med driften af denne ligge på et begrænset niveau. Se mere herom i Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*.

#### Fordele

- Der er en høj belægning af parkeringspladserne i området.
- Det kvadratiske areal gør det forholdsvis nemt at etablere en p-kælder

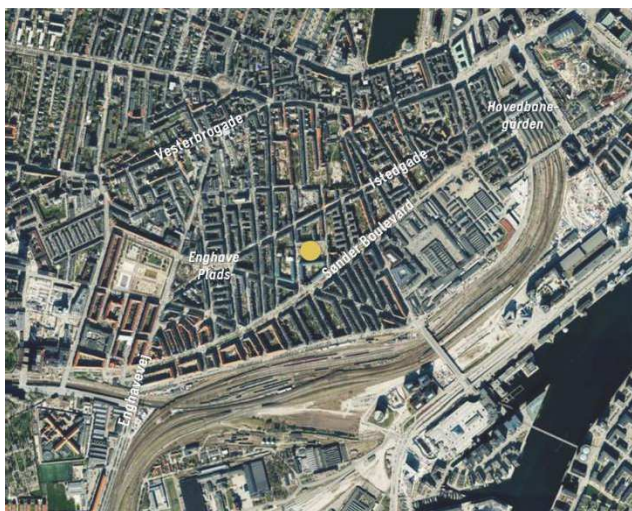
#### Ulemper

- Anlægget medfører omlægning af adskillige ledninger, hvilket forlænger anlægsperioden.
- Der er i alt 49 kommunale træer på grunden, der skal fældes
- Anlægget vil belaste lokalgaderne Dannebrogsgade og Matthæusgade både ifm. etablering, samt når anlægget er i drift.

Lokalitet	P-type	Parkeringskapacitet	Antal nye offentlige p-pladser	Enhedspris pr. p-plads	Tillæg for vanskelige forhold	Anlægssum (mio. kr.)	Pris/ekstra p-plads (mio. kr.)
Otto Krabbes Plads	P-kælder	256	252	400.000	20%	230 - 270	0,90 - 1,10

Lokation	Anlægsøkonomi	Byrum	Behov for øget p-kapacitet	Arealets anvendelsesmulighed	Områdets form og størrelse	Ledninger og anden infrastruktur	Naboforhold	Trafikal afvikling	Driftsøkonomi
Otto Krabbes Plads	●	●	●	●	●	●	●	●	●

## 13 Litauens Plads



Placering på kort



Lokation

### Beskrivelse

Københavns Kommune ejer matriklerne 328 og 496 (Udenbys Vester Kvarter), der udgør Litauens Plads. Pladsen er placeret centralt på Vesterbro. Pladsen er i dag opdelt i to dele, hvor den østlige del udgør en græsplæne med flere siddemuligheder og er hjemsted for Vesterbro Grønt Marked hver anden søndag i måneden. Den vestlige del er pladsen omfatter flere sportsaktiviteter og boldbaner og den udgør bl.a. skolegården for elever på Oehlschlægersgades Skole. Den vestlige del af pladsen har været under ombygning de seneste år.

Litauens Plads er beliggende på Vesterbro mellem Istedgade mod nord og Søndre Boulevard mod syd. For at komme til Litauens Plads skal man pga. de eksisterende ensretninger i området køre via Dannebrogsgade fra nord eller Saxogade fra syd.

Figur 34. Foto af den eksisterende plads ved Litauens Plads.





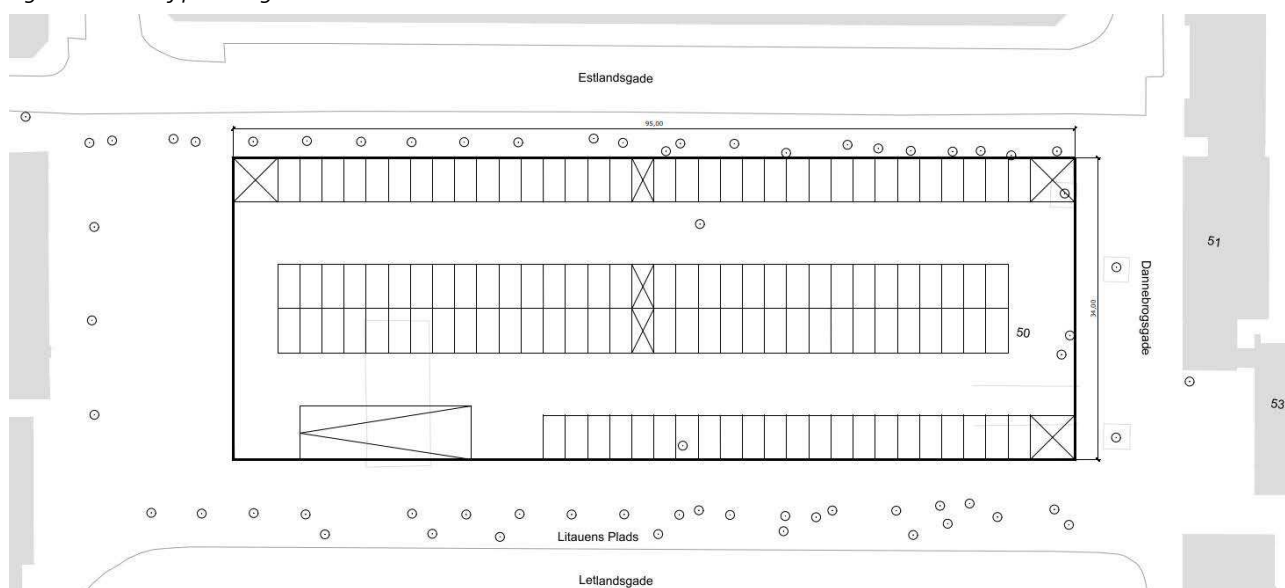
### P-anlæg

På lokationen kan, jf. Figur 35, etableres en almindelig p-kælder med vinkelret parkering i to sektioner og to niveauer. Fra terræn til Letlandsgade og Estlandsgade placeres to 1-sporede dobbeltrettede ramper. Dermed kan anlægget betjenes fra nord og syd. I anlægget fra kælderniveau 1 til kælderniveau 2 er der en to-sporet dobbeltrettet rampe. Rampestrukturen sikrer, at anlægget kan betjene både den nordlige og den sydlige side pga. de ensrettede veje.

P-kælderen etableres i to niveauer, hvilket giver plads til ca. 260 parkanter. Den vinkelrette parkering medfører, at anlægget har dobbeltrettede veje og er indrettet så parkanterne kan cirkulere rundt for at finde en parkeringsplads.

Trappetårnene skal placeres i anlæggets hjørner for at byrummet oven på kan reetableres.

Figur 35. Skitse af parkeringskælder med to niveauer ved Litauens Plads



### Parkeringsbehov

Der er et stort behov for ekstra parkeringspladser ved lokationen på Vesterbro. Ved den seneste parkeringsregistrering blev der registreret en belægning i området på 91 % kl. 12 på en hverdag samt på 115 % kl. 22 om aftenen.

Lokationen er i øvrigt placeret centralt på Vesterbro i et område med lavt bilejerskab sammenlignet med andre områder i København, samt forholdsvis centralt i blå betalingszone.

### Arealets anvendelse

Pladsen anvendes både rekreativt og til sportsaktiviteter. Disse vurderes at kunne reetableres efter anlæg af en p-kælder. Pladsen anvendes desuden til skolegård for elever på Oehlenschlägersgades Skole, hvilket vil medføre behov for genhusning ifm. en evt. etablering. Derudover udgør pladsen et skybrudsbassin, der har lavning i den østlige ende af pladsen.

Med et parkeringsanlæg i en sådan størrelse forekommer det, jf. Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*, sandsynligt at der skal udarbejdes en ny lokalplan eller tillæg til eksisterende.



### Områdets form og størrelse

Litauens Plads er meget regulær, hvorfor et fremtidig parkeringsanlæg er nemt at indpasse og kan tilpasses i størrelsen afhængigt af hvor meget af den østlige side af pladsen man vil inddrage / ombygge.

### Ledninger og anden infrastruktur

Pladsen er, jf. Figur 36, stort set ledningsfri. Dog er der en fjernvarmeledning 100-300 mm i diameter (HOFOR), der skærer ind under pladsen i det nordvestlige hjørne og skal omlægges udenom p-anlægget.

Lokationen er ikke kortlagt yderligere ift. jordforurening. Dog indgår lokationen i byzonen i Københavns Kommune og den er derfor områdeklassificeret, hvorved jorden påregnes at være lettere forurenet grundet akkumuleret røg og støv fra trafik og industri.

Figur 36. Eksisterende ledningsføringer ved lokationen



### Byrum

Pladsen anvendes som skolegård og der er sportsfaciliteter på en del af arealet. Det genererer mange lette trafikanter i området i morgenspidstimen samt i løbet af eftermiddagen, hvilket ikke er optimalt ift. forøget motorkørende trafik til og fra p-anlægget.

Faciliteterne vurderes at kunne genetableres efter anlæg. Det vurderes desuden, at anlægget kan udformes og placeres mellem de eksisterende rækker af træer langs hhv. Estlandsgade og Letlandsgade nord og syd for pladsen. Dog skal 4-5 træer på pladsen og ved til- og frafrakørselsrampen fældes, og jf. Københavns Kommunes træpolitik, erstattes af nye træer – f.eks. på pladsen. Det skal dog undersøges yderligere ifm. en evt. foranalyse af lokationen.

### Naboforhold

Litauens Plads er omkranset af etageboliger, der vurderes at gøre anlægsperioden vanskelig ift. f.eks. støj og vibrationer samt afstand til nuværende bygninger. Desuden vil området blive påvirket og opleve gener af jordkørsel mv. ifm. anlæg.

### Trafikal afvikling

Der er relativ kort afstand til strøggaden Istedgade og fordelingsgaden Sønder Boulevard. Anlægget vil belaste lokalgaderne Dannebrogsgade og Saxogade m.fl. Trafikken vil således skabe gener på lokalvejene. Trafikken vurderes dog at kunne afvikles på Istedgade/Sønder Boulevard, der dog er ombygget for at tilgodese lette trafikanter. Situationen kompliceres yderligere af nærheden til Oehlenschlägersgades Skole, hvor mange elever især i morgentimerne vil gå eller cykle til og fra. Det er således ikke lige til at sikre gode adgangsforhold til parkeringskælderen, og det bør undersøges nærmere i en evt. foranalyse.

Et p-anlæg ved Litauens Plads vil betyde, at de nærtliggende boliger omkring pladsen på Vesterbro vil benytte anlægget. De forbedrede parkeringsforhold i området kan betyde, at flere forældre vælger at køre deres børn til og fra Oehlenschlägersgades Skole. Trafikken til og fra anlægget vurderes primært at foregå i morgenspidstimen samt igen i løbet af eftermiddagstimerne.

### Anlægsøkonomi

Der er tale om et forholdsvis regulært område med en almindelig p-kælder. Dog kan der være ekstra omkostninger forbundet med at anlægget ligger placeret i et tæt boligområde samt inddragelse af skolegården for Oehlenschlägersgades Skole.

Der indregnes derfor en tillægspris på 10 % ift. enhedsprisen.

### Driftsøkonomi

Da der er tale om en almindelig parkeringskælder vil udgifterne forbundet med driften af denne ligge på et begrænset niveau. Se mere herom i Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*.

### Fordele

- Der er en høj belægning af parkeringspladserne i området.
- Det kvadratiske areal gør det forholdsvis nemt at etablere en p-kælder

### Ulemper

- Anlægget vil belaste lokalgaderne Dannebrogsgade og Saxogade m.fl. - både ifm. etablering samt når anlægget er i drift.
- Pladsen benyttes både rekreativt og af eleverne på Oehlenschlägersgades Skole, hvilket ikke vil være muligt ifm. anlæggelsen af p-kælderen.
- Forøget biltrafik ifm. p-kælderen vil gøre det mere utrygt for de lette trafikanter, der er i området bl.a. ifm. Oehlenschlägersgades Skole.

Lokalitet	P-type	Parkerings-kapacitet	Antal nye offentlige p-pladser	Enhedspris pr. p-plads	Tillæg for vanskelige forhold	Anlægssum (mio. kr.)	Pris/ekstra p-plads (mio. kr.)
Litauens Plads	P-kælder	260	258	400.000	10%	205 - 240	0,75 - 0,95

Lokation	Anlægs- økonomi	Byrum	Behov for øget p- kapacitet	Arealets anvendelses mulighed	Områdets form og størrelse	Ledninger og anden infrastruktur	Naboforhold	Trafikal afvikling	Drifts- økonomi
Litauens Plads	●	●	●	●	●	●	●	●	●



Placering på kort



Lokation

### Beskrivelse

Københavns Kommune ejer matriklen 616 (Christianshavns Kvarter) på Holmen, der omfatter idrætsareal med adskillige fodboldbaner i forskellig størrelse, en kunststofbane samt en amerikansk fodboldbane. Arealet benyttes i dag rekreativt og til sport. Arealet bidrager derudover til det grønne islæt i Københavns Kommune.

Figur 37. Foto af den eksisterende amerikanske fodboldbane på Holmen.



### P-anlæg

Det er, jf. Figur 38, på lokationen muligt at etablere en stor almindelige p-kælder med vinkelret parkering i tre sektioner under sportsbanerne. Adgang til parkeringskælderens kan ske via Arsenalvej - syd for den eksisterende løbebane langs vejen. Fra terræn placeres en dobbelttrettet

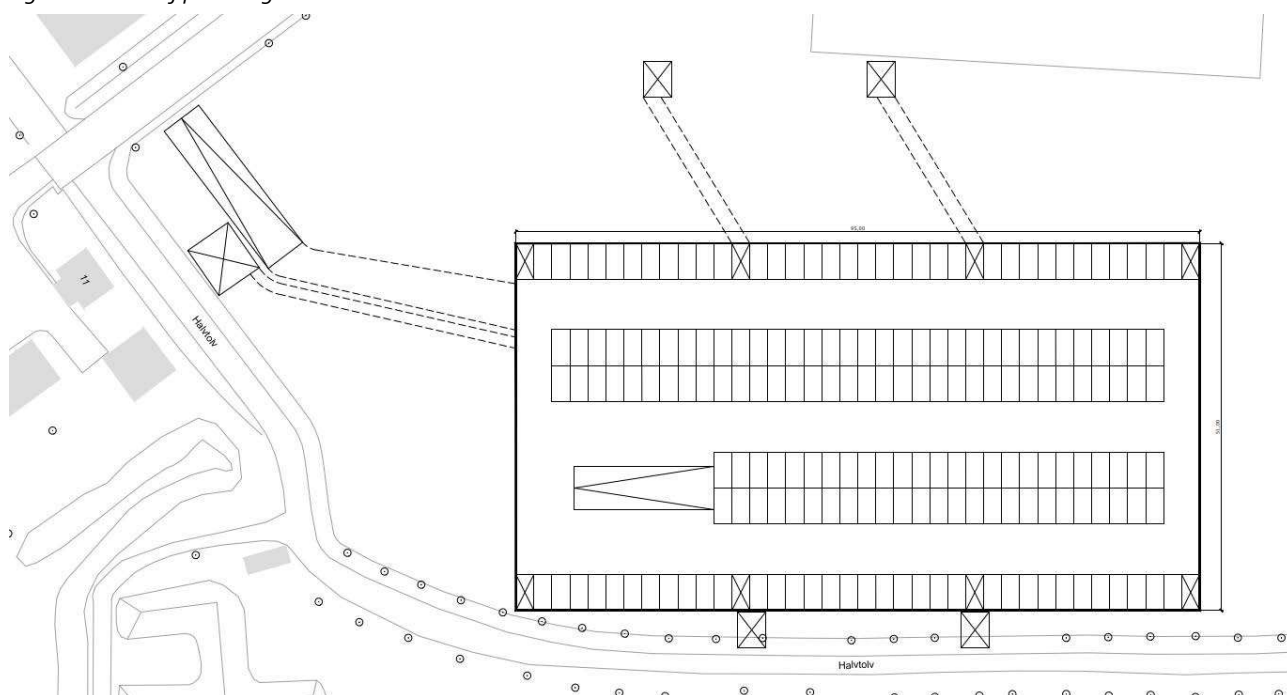


rampe til kælderniveau. Hvis anlægget etableres med to kælderniveauer, skal der placeres endnu en rampe mellem de to etager.

P-kælderen er designet til at have knap 190 p-pladser i hvert niveau. Anlægget kan både gøres større eller mindre ved at inddrage mere eller mindre af de eksisterende sportsarealer. P-kælderen er desuden indrettet med dobbeltrettet veje, så parkanterne kan cirkulere rundt i anlægget efter en ledig parkeringsplads.

Det er nødvendigt at gennemtænke rampen fra niveau, trappetårne og nødudgange samt diverse udluftningskanalers placeringer, så de ikke inddræmmer funktionen af idrætsarealerne i terrænniveau efter reetablering af disse. Det udgør en betydelig merudgift i forhold til et mere enkelt anlæg. Krav til brandredning kan desuden sætte grænser for anlæggets udformning og størrelse.

Figur 38. Skitse af parkeringskælder med to niveauer ved Holmen



#### Parkeringsbehov

Parkeringsbelægningen i området er på 88 % kl. 12 på en hverdag og 87 % om aftenen kl. 22. Det vil sige, at ca. hver 10. p-plads er ledig i området i løbet af dagen. Det tyder på, at der ikke er et behov for ekstra parkeringspladser i området. Lokationen er placeret på Holmen ca. 500 m væk fra Christianshavn, hvor det egentlige parkeringsbehov er. Ligeledes er lokationen placeret udenfor de eksisterende parkeringsbetalingszoner.

Der er med andre ord ikke et behov for yderligere parkering på lokationen og pga. afstanden til Christianshavn formodes det, at et p-anlæg her blot i meget lille omfang vil blive benyttet som reservekapacitet til gadeparkeringen på Christianshavn, hvor der er høj belægning. Det gør lokationen knap så relevant til anlæggelsen af en p-kælder.

Der åbner desuden snart en ny parkeringskælder på private kommercielle vilkår ved Operaen. Den vil indgå i dækning af områdets parkeringsbehov.



### Arealets anvendelse

Matriklen er udlejet til Kultur og Fritidsforvaltningen (KFF) i Københavns Kommune, og arealet anvendes til idrætspark. Det er således vigtigt, at sportsfaciliteterne bliver reetableret efter etablering af p-anlægget. Det kan være en udfordring ift. placering af elevatorårne, stiforbindelser, brandtrapper, udluftningskanaler samt til- og frakørselsramper.

Placeringen af p-anlægget skal ske på den vestlige side af Halvtolv. Det skyldes, at den østlige side af vejen er omfattet af fortidsmindebeskyttelseslinjen ifm. Christianshavns Vold.

Med et parkeringsanlæg i en sådan størrelse forekommer det, jf. Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*, sandsynligt at der skal udarbejdes en ny lokalplan eller tillæg til eksisterende.

### Områdets form og størrelse

Arealet størrelse og udformning betyder, at der kan etableres en traditionel rektangulær parkeringskælder med meget plads. Faktisk er det muligt at få plads til mere end 250 pladser i blot ét kælderniveau.

### Ledninger og anden infrastruktur

Radius har, jf. nedenstående figur, el-kabler, der krydser arealets nordlige del, og indskrænker størrelsen af parkeringsanlægget. Der er en deklaration om el-kablet, der tilsiger at forsyningsgesellschaft skal have uhindret adgang til ledningen i hele dens længde. Desuden er området kortlagt på vidensniveau 2 (V2) ift. jordforurening, hvilket vil sige, at der er konstateret kraftig forurening på grunden og en §8 evt. §19 (Jordhåndteringsloven) vil være krævet.

Idrætsområdet er i 2003 overdraget fra Freja Ejendomme til Københavns Kommune. I skødet herfor fremgår det, at hvis der opføres mere end 1.000 etagemeter byggeri på området, er der en tillægspris på grunden. Økonomiforvaltningen vurderer dog, at et underjordisk parkeringsanlæg umiddelbart ikke udløser krav om betaling af tillægskøbsum.

Figur 39. Eksisterende ledningsføringer ved lokationen



### Byrum

Arealet anvendes i dag til idrætsfaciliteter. Mange institutioner, borgere og fodgængere anvender arealet. Idrætsfaciliteterne skal reetableres efter anlæg, hvilket kan være en udfordring. Anlægget vurderes desuden at kunne placeres, så det ikke går udover nogle træer i området.

### Naboforhold

Arealet vurderes meget robust ift. naboer, da der er over 100 m til de nærmeste beboelser. Dog vurderes anlægstrafikken og ikke mindst jordkørsel at udgøre en gene på bydelsgaden Prinsessegade samt strøggaden Torvegade igennem Christianshavn.

### Trafikal afvikling

Det lokale vejnet vurderes at kunne afvikle trafikken. Placering af ind- og udkørsel ved Arsenalvej skal være forenelig med Kultur- og Fritidsforvaltningens brug af arealet. Trafikalt vil placeringen af anlægget øge trafikmængden på bydelsgaden Prinsessegade til og fra strøggaden Torvegade, hvilket kan forværre fremkommeligheden på disse.

Anlægget vurderes kun til nøds at blive brugt som reserve-kapacitet ift. beboelserne på Christianshavn, hvor belægningsgraden er høj. Dog vil anlægget kunne blive brugt ifm. stævner eller kampe på sportsarealerne i området.

### Anlægsøkonomi

Anlægsprisen kan øges, hvis reetableringen af idrætsarealerne på terræn stiller særlige krav til ramper/nøddugange/trappetårne mv. samt ekstra omkostninger til bortskaffelse af forurenede jord. Der er derfor indregnet en merpris på enhedsprisen på 50 %.

### Driftsøkonomi

Da der er tale om en almindelig parkeringskælder vil udgifterne forbundet med driften ligge på et begrænset niveau – parkeringskælderens størrelse taget i betragtning. Se mere herom i Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*.

### Fordele

- Der er tale om et stort areal, hvor det er muligt at forøge parkeringskapaciteten i området markant

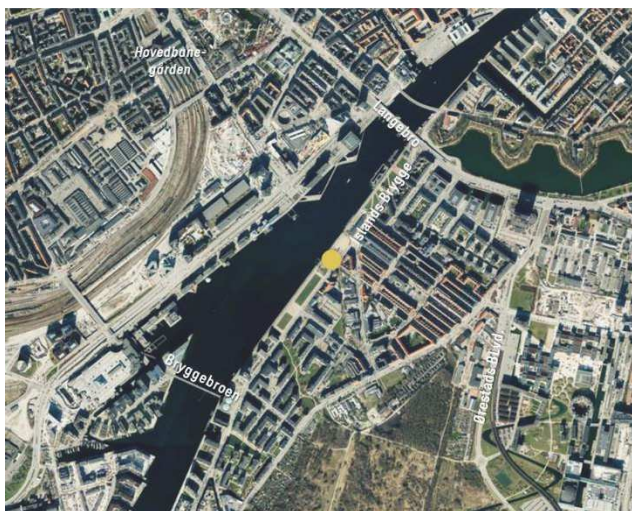
### Ulemper

- Der er ikke nødvendigvis behov for flere p-pladser i området.
- Brugere fra den øvrige del af Christianshavn, hvor der er en høj belægning af p-pladser, har en lang gangafstand til p-anlægget.
- Det kan være en udfordring at reetablere idrætsfaciliteterne efter anlæg
- Diverse elevatorårne og dertilhørende stiforbindelser, udluftningskanaler, brandtrapper samt til- og frakørselsramper skal placeres, så de ikke indskrænker de nuværende idrætsfaciliteter efter etablering. Det fordyrer anlægget betydeligt.
- Der er konstateret kraftig forurening på grunden.

Lokalitet	P-type	Parkeringskapacitet	Antal nye offentlige p-pladser	Enhedspris pr. p-plads	Tillæg for vanskelige forhold	Anlægssum (mio. kr.)	Pris/ekstra p-plads (mio. kr.)
Holmen	P-kælder	372	372	400.000	50%	355 - 415	0,95 - 1,15

Lokation	Anlægs- økonomi	Byrum	Behov for øget p- kapacitet	Arealets anvendelses mulighed	Områdets form og størrelse	Ledninger og anden infrastruktur	Naboforhold	Trafikal afvikling	Drifts- økonomi
Holmen	●	●	●	●	●	●	●	●	●

# 15 Islands Brygge



Placering på kort



Lokation

### Beskrivelse

Københavns Kommune ejer matriklen 64 (Amagerbros Kvarter), der omfatter det meste af den nordlige del af det offentlige areal på Islands Brygge mod havneløbet. Dog omfatter den udpeget lokation kun den sydlige del af matriklen.

Islands Brygge er igennem de sidste årtier blevet et populært rekreativt område i København med havnebad, forskellige frilufts- og sportsaktiviteter. Mellem Kulturhuset Islands Brygge mod nord og græsarealerne mod syd er et areal, der omfatter enkelte petanque-baner, en beachvolleybane samt en legeplads.

Figur 40. Foto af de eksisterende rekreative arealer på Islands Brygge.





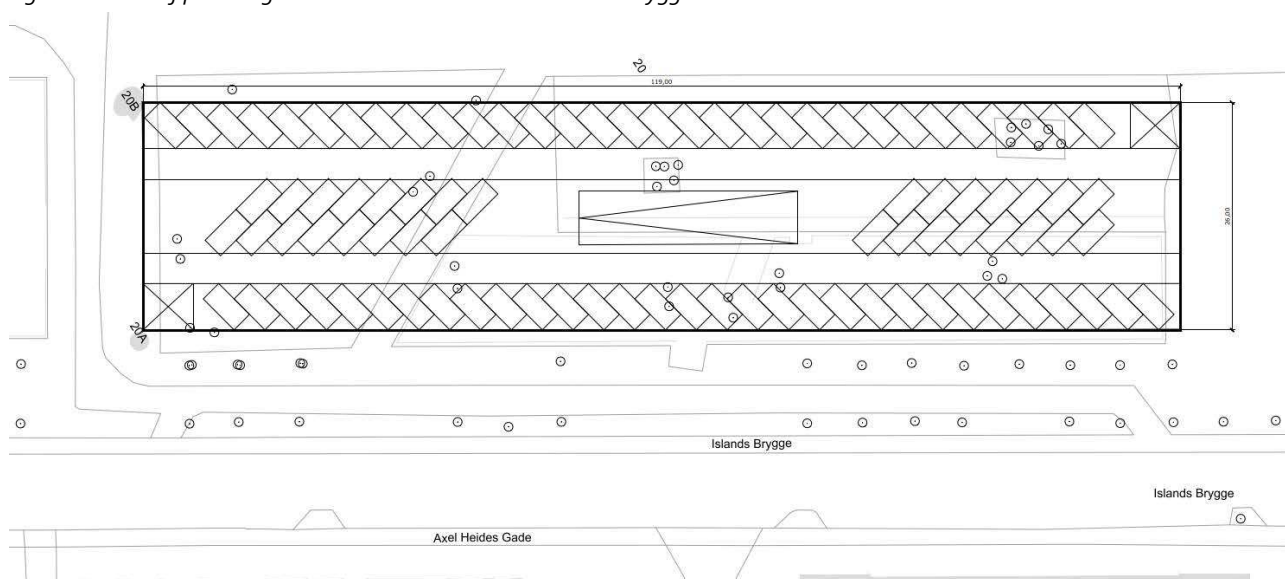
### P-anlæg

Det er på lokationen muligt at etablere en manuel p-kælder med skråparkering i to sektioner og i tre niveauer, jf. nedenstående skitse. Adgang til parkeringskælderen kan ske via en dobbeltrettet rampe, der føres parallelt med vejen Islands Brygge.

P-kælderen er designet til knap 100 p-pladser i hvert niveau. Hvis kælderen etableres i tre niveauer, giver det ca. 300 p-pladser. Desuden er p-kælderen indrettet med enkeltrettet veje med mulighed for, at parkanterne kan cirkulere rundt i anlægget efter en ledig parkeringsplads.

Elevator, trappetårne og brandtrapper føres op til terrænniveau på Bryggen, så de ikke indskrænker muligheden for at reetablere friluftaktiviteterne i terrænniveau.

Figur 41. Skitse af parkeringskælder med to niveauer ved Islands Brygge



### Parkeringsbehov

Parkeringsbelægningen i området er på 85 % kl. 12 på en hverdag og 91 % om aftenen kl. 22. Dette vil sige, at ca. hver 10. p-plads er ledig i området i løbet af dagen. Det tyder på, at der ikke nødvendigvis er et behov for ekstra parkeringspladser på lokationen. På vejstrækningen Islands Brygge er belægningen ml. 90 og 100 % på begge tidspunkter.

Lokationen er placeret centralt i blå betalingszone. Havneløbet reducerer dog næroplandet. Der anlægges et nyt p-anlæg med 155 pladser ved Puggaardsgade under Langebro på den anden side af havneløbet. Det er ca. 700 m fra lokationen i gangafstand og ca. det dobbelte i bil. Derudover er der etableret automatiske parkeringsanlæg ved Gunløsgade/Leifsgade/ Bergthorasgade, hvilket er ca. 300 m øst for lokationen.

### Arealets anvendelse

Arealet anvendes rekreativt med diverse friluft- og sportsaktiviteter i dag. Derudover anvendes arealet til dans, kulturarrangementer og lignende. Der er ofte arrangementer på stedet som Sankt Hans, Maraton, Havnefest mv. Tæt på området er der et kulturhus, skole og flere børnehaveinstitutioner. Et p-anlæg skal koordineres, så brugen af arealerne ikke indskrænkes efter etablering. Det sætter krav til bl.a. placering af elevator- og trappetårne, brandtrapper, udluftningskanaler samt til- og frakørselsramper. Med et parkeringsanlæg i en sådan størrelse forekommer det, jf. Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*, sandsynligt at der skal udarbejdes en ny lokalplan eller tillæg til eksisterende.

### Områdets form og størrelse

Arealets størrelse og udformning giver plads til, at der kan etableres en større rektangulær p-kælder på lokationen. Arealet er begrænset af, at Københavns Kommune ikke ejer arealerne syd for lokationen og at der er placeret et større fjernvarmekammer under jorden mod nord. Derudover skal der holdes en vis afstand til vandgrænsen ifm. anlæg. Disse forhold skal klarlægges nærmere i en evt. foranalyse for lokationen.

### Ledninger og anden infrastruktur

Der er, jf. Figur 42, umiddelbart ingen berørte ledninger på lokationen. Der er en servitut, der omhandler, hvor højt der må bygges, hvilket er irrelevant ift. en p-kælder. Området er kortlagt på vidensniveau 1 (V1) mht. jordforurening, hvilket vil sige, der formodes at være forurening på grunden. Ud fra Metroselskabets senest opdateret planer<sup>1</sup> om M5, ser arealet ikke ud fra at blive påvirket af den kommende metrolinje.

Figur 42. Eksisterende ledningsføringer ved lokationen



### Byrum

Arealet er i dag et rekreativt område med petanque-baner, en beachvolley-bane samt en legeplads og havnebad. Alle funktioner vurderes mulige at reetablere efter anlæg. Det vurderes, at etableringen af anlægget betyder, at ca. 27 mindre og mellemstore træer skal fældes, og der skal jf. Københavns Kommunes træpolitik plantes nye træer på lokationen eller i nærheden. Kun mindre træer kan genplantes ovenpå parkeringskælderens.

### Naboforhold

Arealet vurderes relativt robust ift. naboer, da der ikke er beboelser på tre sider af lokationen. Dog vil beboerne på den østlige side af Islands Brygge (vejen), blive generet af støj under anlægsfasen. Ligeledes kan det påvirke brugen af de rekreative grønne arealer umiddelbart syd

<sup>1</sup> [Metrolinje M5 \(arcgis.com\)](http://arcgis.com)

for lokationen. Derudover vurderes anlægstrafikken og ikke mindst jordkørsel, at udgøre en gene på bydelsgaden Islands Brygge – især hvis meget af denne kommer til at forløbe i sommerperioden.

#### Trafikal afvikling

Bydelsgaden Islands Brygge vurderes relativt robust ift. at afvikle trafikken. Dog skal der sikres en ordentlig og trafiksikker til- og frakørsel til anlægget, da der er mange lette trafikanter i området og langs vejen Islands Brygge. Bydelsgaden Islands Brygge kobler desuden relativt nemt op til den regionale vej Amager Boulevard, hvilket sikrer den overordnede trafikafvikling ifm. anlægget.

Et p-anlæg ved Islands Brygge vil betyde, at de nærtliggende boliger på Islands Brygge vil benytte anlægget. Derudover vurderes det, at flere besøgende de rekreative arealer ved vandet også vil benytte anlægget især i sommermånederne. Trafikken til og fra anlægget vurderes primært på hverdage at følge de normale trafikale spidstimer, når beboerne afhenter og ankommer med deres bil. Dog bør potentialet og brugerne undersøges nærmere i en evt. foranalyse.

#### Anlægsøkonomi

Der er tale om en konventionel p-kælder. Dog kan nærhed til havnen, vandet og områdets nuværende rekreative aktiviteter medføre særlige udfordringer ift. anlægsmetoden og fordyre projektet. Der er derfor indregnet en tillægspris på 25 % på enhedsprisen.

#### Driftsøkonomi

Da der er tale om en almindelig parkeringskælder vil udgifterne forbundet med driften af denne ligge på et begrænset niveau. Se mere herom i Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*.

#### Fordele

- Der er tale om et forholdsvis stort areal, hvor det er muligt, at forøge parkeringskapaciteten i området markant

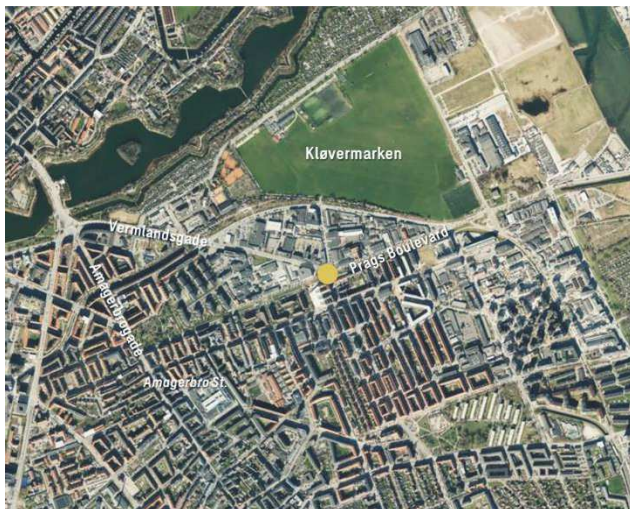
#### Ulemper

- Nærhed til havnen og områdets nuværende rekreative aktiviteter kan medføre særlige udfordringer ift. anlægsmetoden og fordyre anlægsprisen.
- Diverse elevatorårne, udluftningskanaler, brandtrapper samt til- og frakørselsramper skal placeres, så de ikke indskrænker de nuværende friluftsfaciliteter efter etablering.

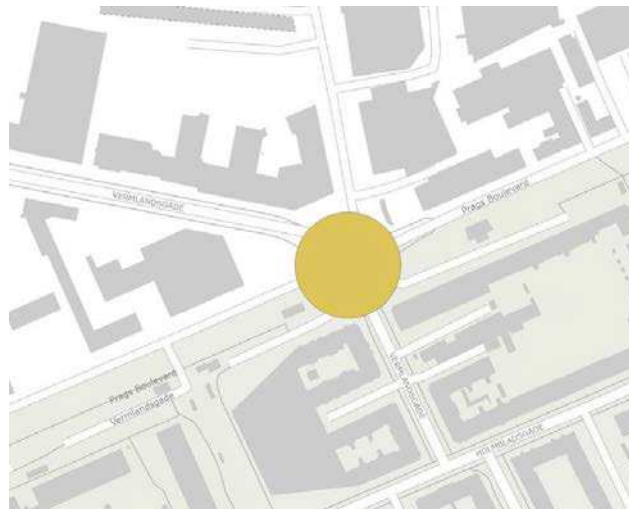
Lokalitet	P-type	Parkeringskapacitet	Antal nye offentlige p-pladser	Enhedspris pr. p-plads	Tillæg for vanskelige forhold	Anlægssum (mio. kr.)	Pris/ekstra p-plads (mio. kr.)
Islands Brygge	P-kælder	288	288	400.000	25%	250 - 295	0,85 - 1,05

Lokation	Anlægsøkonomi	Byrum	Behov for øget p-kapacitet	Arealets anvendelsesmulighed	Områdets form og størrelse	Ledninger og anden infrastruktur	Naboforhold	Trafikal afvikling	Driftsøkonomi
Islands Brygge	●	●	●	●	●	●	●	●	●

## 16 Prags Boulevard



Placering på kort



Lokation

### Beskrivelse

Lokationen på Prags Boulevard er et offentligt større vejareal, der er ejet af Københavns Kommune. Området omfatter i dag en større fem-benet rundkørsel, der forbinder Prags Boulevard, Vermlandsgade og Laplandsvej. Siden Prags Boulevard er blevet ombygget med større fokus på grønne arealer og rolig trafikafvikling, har rundkørslen været overdimensioneret ift. de reelle trafikmængder.

Lokationen er dog ikke blot en rundkørsel, men pladsen giver et grønt landskabstræk, der er kendetegnet for bydelens arkitektoniske karakter. Derudover er der flere cyklister i området og stien på Prags Boulevard har en rekreativ funktion, og fungerer som en form for gangstrøg i kvarteret.

Figur 43. Foto af den eksisterende rundkørsel ved Prags Boulevard.



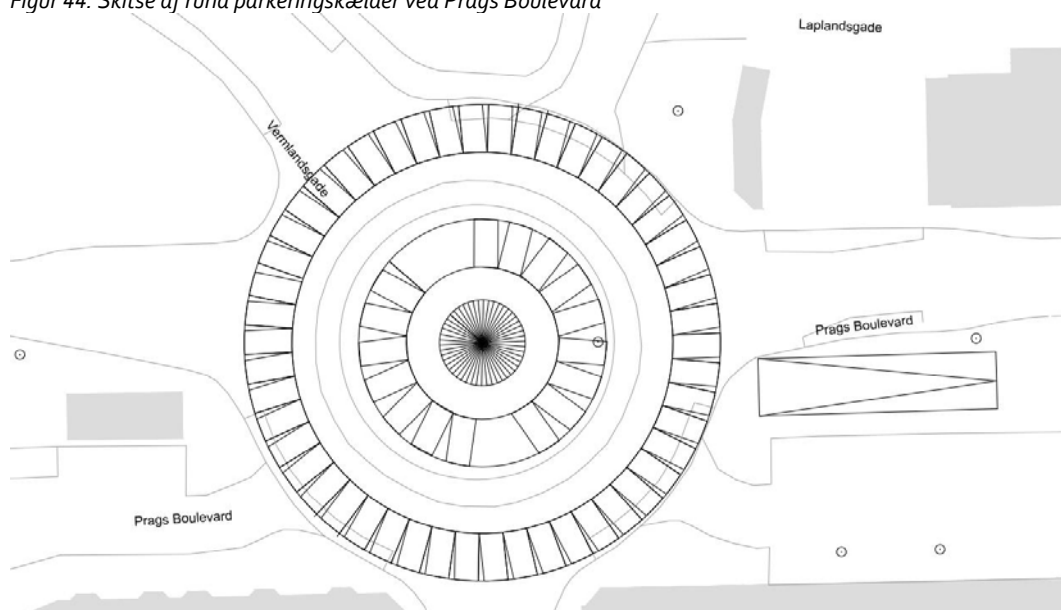


### P-anlæg

Pladsens udformning og placeringen af de tilstødende bygninger gør det muligt at anlægge en cirkulær konventionel p-kælder, jf. nedenstående skitse. Der er umiddelbart plads til et anlæg på ca. 50 meter i diameter. Der kan med 4 niveauer opnås i alt ca. 260 p-pladser. Ind- og udkørsel til anlægget kan ske via en samlet rampe, der placeres i kanten af anlægget. P-anlægget er udformet som en cylinder i 4 niveauer med et hældende parkeringsdæk, samt dobbeltrettet færdsel på manøvrearealet ml. de vinkelret placeret p-pladser.

Der skal etableres to elevatorskakter ifm. anlægget. Elevatorskakterne kan placeres umiddelbart overfor hinanden i kanten af cirklen. For at minimere forgæves parkeringssøgende trafik i anlægget, er det vigtigt med information om ledige pladser med individuel pladsdetektering, og skilte med antal ledige pladser på terræn.

Figur 44. Skitse af rund parkeringskælder ved Prags Boulevard



### Parkeringsbehov

Iflg. den seneste parkeringsregistrering fra marts 2023 var der på en hverdag en belægning i området på 77 % kl. 12 samt 76 % kl. 22 om aftenen. Det samme gør sig gældende, når der ses på belægningen af parkeringspladserne på Prags Boulevard, hvor belægningen også var under 80 % i begge tidsrum. Lokationen ligger på kanten af den nordøstlige del af Amagerbro, hvor der er en belægning på 92 % kl. 22 på en hverdag. Den lave belægning på Prags Boulevard indikerer, at der ikke er et stort behov for ekstra parkeringspladser i området. Det understreges især af, at lokationen er placeret lige udenfor de eksisterende betalingszoner i København.

### Arealets anvendelse

Arealet udgør i dag en forholdsvis stor rundkørsel, hvis udbredelse ikke længere stemmer overens med trafikmængderne i området. Det tilstødende område Siljangedekvarteret er under udvikling inkl. en kommende lokalplans-proces. Etableringen af et parkeringsanlæg bør koordineres hermed.

Med et parkeringsanlæg i en sådan størrelse forekommer det, jf. Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*, sandsynligt at der skal udarbejdes en ny lokalplan eller tillæg til eksisterende.

### Områdets form og størrelse

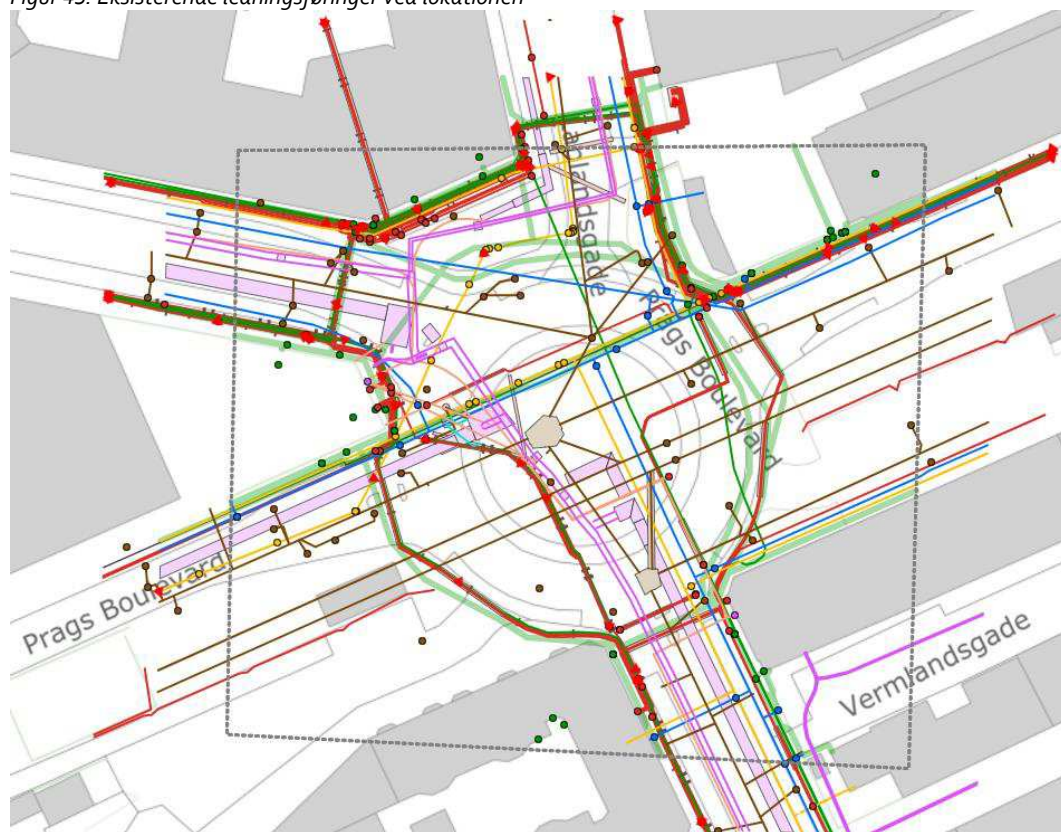
P-anlægget omfatter en rund p-kælder, der placeres under den nuværende rundkørsel og dens vejtilslutninger. Umiddelbart er det muligt at opnå en diameter på 60 meter, hvormed der med tre niveauer kan opnås ca. 275 p-pladser. Detailprojektering kan dog vise, at det kun er muligt at opnå en diameter på 51 m, hvormed der skal fire niveauer til for at opnå ca. 250 pladser.

### Ledninger og anden infrastruktur

Der er, jf. Figur 45, en myriade af ledningsføringer under lokationen, herunder flere store fjernvarmeledninger (HOFOR) og vand transmissionsledninger (HOFOR). Derudover diverse spildevands hovedledninger (HOFOR) og bygashovedledninger (HOFOR). De skal alle omlægges ifm. etablering af et underjordisk p-anlæg, hvilket forlænger og fordyrer projektet gevaldigt. Ud fra Metroselskabets sidst opdateret planer<sup>2</sup> om M5, ser arealet ikke ud fra at blive påvirket af den kommende metrolinje.

Lokationen er ikke kortlagt yderligere ift. jordforurening. Dog indgår lokationen i byzonen i Københavns Kommune og den er derfor områdeklassificeret, hvorved jorden forventes at være lettere forurenede grundet akkumuleret røg og støv fra trafik og industri.

Figur 45. Eksisterende ledningsføringer ved lokationen



### Byrum

Der er i dag en rundkørsel med et græsareal i midten samt to af kommunens træer. De to træer skal i forbindelse med anlæg af p-anlægget fældes og der skal plantes nye træer, jf. Københavns Kommunes træpolitik.

<sup>2</sup> [Metrolinje M5 \(arcgis.com\)](https://arcgis.com)

Prags Boulevard inklusivt rundkørslen anvendes i dag rekreativt som et cykel- og gangstrøg, hvor folk cykler, går og lufter deres hunde. Denne funktion vurderes at kunne opretholdes både under og efter etableringen af et p-anlæg ved rundkørslen.

#### Naboforhold

Anlæggelse af p-anlægget vil betyde, at den nuværende rundkørsel ikke kan benyttes i anlægsperioden. Det vil umiddelbart ikke være et problem, da der er alternative adgangsveje til boligerne og erhvervet rundt om pladsen. Arealet vurderes forholdsvis robust ift. nærhed til beboelser, da der er en del erhverv i området, som ikke i samme grad påvirkes af støj i ydertimerne og tung trafik. Især fordelingsgaden Vermlandsgade vurderes robust ift. afvikling af anlægstrafikken.

#### Trafikal afvikling

Anlægget placeres umiddelbart under rundkørslen ved Vermlandsgade og Prags Boulevard. Det er oplagt at etablere adgang til anlægget via Vermlandsgade, der er kategoriseret som en fordelingsgade i den sydøstlige ende ved lokationen og en regional vej i den nordvestlige ende, hvorfra trafikken nemt kan fordele sig ud på det overordnede vejnet.

I kraft af, at der er en del ledig parkeringskapacitet i området i dag, vurderes det, at et p-anlæg ved rundkørslen på Prags Boulevard mest vil blive benyttet som reservekapacitet ift. terrænparkeringspladserne i området. Derudover vil ansatte i de mange erhverv, der er placeret nord for Prags Boulevard i nogen grad benytte anlægget i dagtimerne. Den trafik, der vil benytte anlægget vil følge de almindelige dagsvariationer ift. spidstimetrafik.

#### Anlægsøkonomi

Anlægget er et konventionelt anlæg, hvilket betyder, at det ikke er lige så dyrt som et automatiske anlæg.

Anlægget fordyres dog dels af den runde form og dels af at den spiralformede parkeringsnegl, der starter en etage under terrænniveau, hvilket i praksis betyder, at der skal anlægges en ekstra etage uden parkering. Anlægget skal derudover bygges under en rundkørsel og tilstødende veje. Det giver fordyrende udfordringer med mange ledningsomlægninger.

Der er derfor indregnet en tillægsomkostning på skønsmæssigt 25 % på anlæggets enhedspris.

#### Driftsøkonomi

Udover at anlægget er rundt, så er der tale om en almindelig parkeringskælder, hvor udgifterne forbundet med driften af denne vil ligge på et begrænset niveau. Se mere herom i Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*.

#### Fordele

- Den eksisterende vejinfrastruktur er overdimensioneret ift. den faktiske trafik, og byrummet vurderes nemt at reetablere efterfølgende.
- Det er forholdsvis nemt at afvikle lokaltrafikken til og fra anlægget, samt sikre at trafikken ledes ud på det overordnede vejnet.

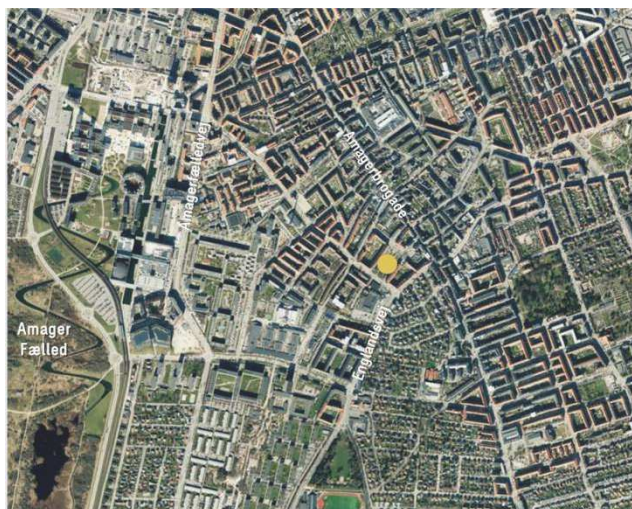
#### Ulemper

- Der er i dag registreret en belægning på Prags Boulevard på under 80 % kl. 22 på en hverdag, hvilket indikerer, at der ikke er et behov for flere parkeringspladser i området.
- Det er nødvendigt at foretage mange større ledningsomlægninger for at få plads til anlægget, hvilket forlænger anlægsperioden markant og fordyrer projektet.

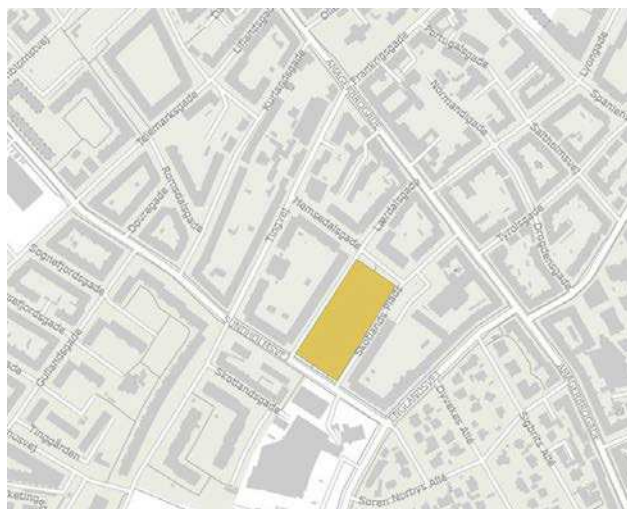
Lokalitet	P-type	Parkeringskapacitet	Antal nye offentlige p-pladser	Enhedspris pr. p-plads	Tillæg for vanskelige forhold	Anlægssum (mio. kr.)	Pris/ekstra p-plads (mio. kr.)
Prags Boulevard	Rund p-kælder	260	260	400.000	25%	215 - 250	0,80 - 1,0

Lokation	Anlægsøkonomi	Byrum	Behov for øget p-kapacitet	Arealets anvendelsesmulighed	Områdets form og størrelse	Ledninger og anden infrastruktur	Naboforhold	Trafikal afvikling	Driftsøkonomi
Prags Boulevard	●	●	●	●	●	●	●	●	●





Placering på kort



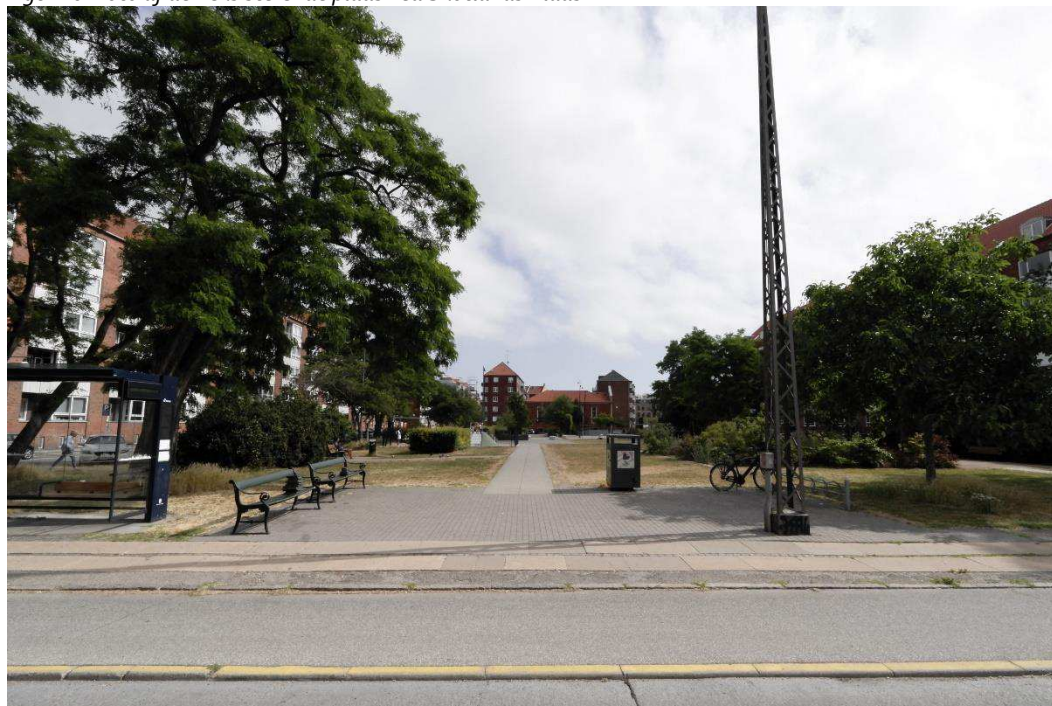
Lokation

### Beskrivelse

Skotlands Plads er placeret på Amager umiddelbart vest for krydset ml. Engelsvej og Amagerbrogade. Pladsen er et umatrikuleret areal, der er ejet af Københavns Kommune. Pladsen omfatter et grønt rekreativt areal samt flere friluft- og sportsfaciliteter. For ca. 10 år siden blev pladsen omlagt og opgraderet med bedre opholdsarealer, legeplads og aktivitetsområde mv.

Til trods for navnet fremstår især den sydlige del af arealet mere som en park med mange træer, der giver et opholdsrum for områdets beboere og er afgørende for trykgheden i området. Denne funktion skal bevares/genskabes efter evt. etablering af et p-anlæg.

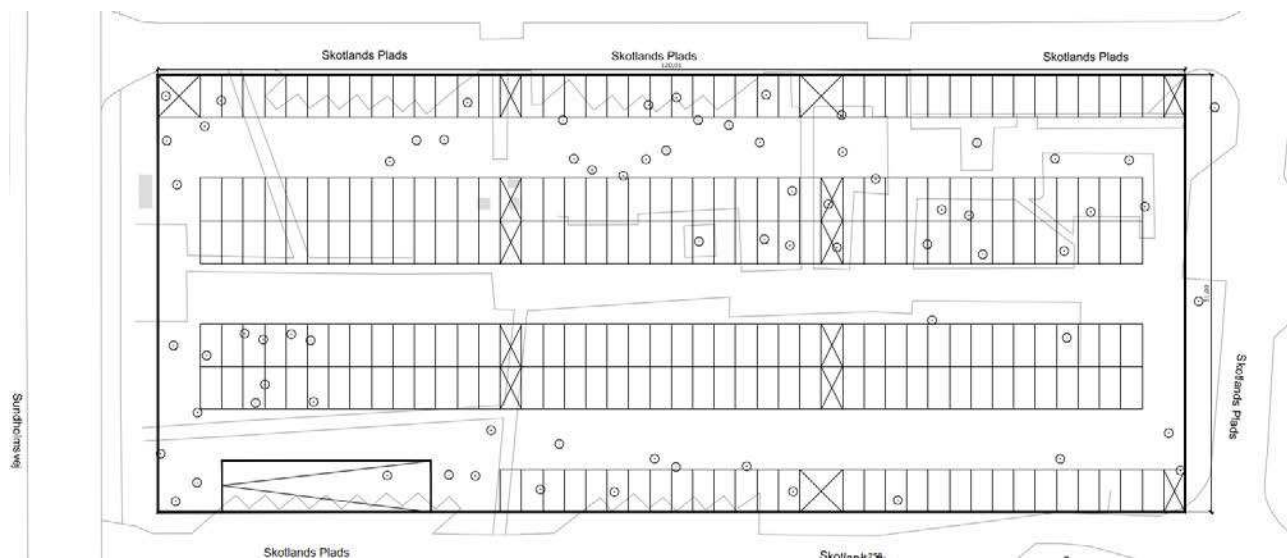
Figur 46. Foto af den eksisterende plads ved Skotlands Plads.



### P-anlæg

På Skotlands Plads er der plads til en stor p-kælder med dobbeltrettet trafik og vinkelret parkering i tre sektioner. Pga. arealets omfang kan der parkere ca. 235 biler per niveau. Anlægges p-kælderen i to niveauer vil det forøge parkeringskapaciteten med knap 500 pladser i området, da hovedparten af de eksisterende pladser i terrænniveau kan reetableres efter anlæg. Indkørslen til anlægget kan ske med en dobbeltrettet rampe fra Sundholmsvej. Elevator- og trappetårnene placeres med direkte adgang til pladsen, uden at disse indskrænker faciliteterne i terrænniveau.

Figur 47. Skitse af parkeringskælder med to niveauer ved Skotlands Plads



### Parkeringsbehov

Parkeringsbelægningen i området er under 80 % kl. 12 på en hverdag, men 93 % om aftenen kl. 22. Dette indikerer, at der er tale om et område, hvor en vis andel af beboerne benytter deres bil dagligt f.eks. til og fra arbejde. På vejene rundt om pladsen er der registreret en belægning på ml. 88 % på en hverdag kl. 12 samt 117 % kl. 22.

Der er ingen større parkeringsanlæg i området foruden p-huset ifm. Amager Centeret, der er placeret ca. 650 meter derfra. Desuden er Skotlands Plads placeret i udkanten af blå betalingszone nær grænsen til betalingszonernes ophør og hvor det er gratis at parkere. Det kan få især udefrakommende til at nedprioritere anlægget. Dog har Københavns Kommune vedtaget at udvide parkeringsrestriktionerne i området, hvormed der bliver 3 timers tidsbegrænsning i områderne syd for Skotlands Plads, hvilket vil gøre anlægget mere attraktivt for udefrakommende. Hertil kommer at anlægget i høj grad tiltænkt beboerne i området, som i mindre grad er påvirket af betalingszonerne pga. beboerlicens.

### Arealets anvendelse

Arealet bliver benyttet rekreativt dels som en fredelig park og dels med flere asfalterede boldbaner. Alt efter størrelsen på parkeringsanlægget er det nødvendigt at nedlægge park og boldbane under anlæg. De vurderes umiddelbart at kunne reetableres efter anlæg, dog med de forbehold som p-anlægges trappeopgange, ramper og udluftningskanaler mv. vil skabe i terrænniveau. Dette skal afdækkes nærmere i en foranalyse.

Københavns Kommune har udstedt en tilladelse, der er gældende i 10 år, til opsætning af ladestander på Skotlands Plads nr. 6-12. Hvis arealet er nødvendigt ift. at skabe adgang til et p-anlæg, har forvaltningen mulighed for at bede operatøren om at flytte ladestanderne. I den



forbindelse kan operatøren også vælge helt at nedtage dem i stedet, og operatøren kan ikke stille et krav om erstatning. Flyttes ladestanderne påtager operatøren sig udgifterne herved, mens København Kommune har udgifterne til at afmærke nye p-båse og flytte skiltning. Hvorvidt arealet skal inddrages, skal afklares i en evt. foranalyse af lokationen.

Med et parkeringsanlæg i en sådan størrelse forekommer det, jf. Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*, sandsynligt at der skal udarbejdes en ny lokalplan eller tillæg til eksisterende.

Der er desuden forslag til et kommende affaldssorteringspunkt på lokationen.

#### Områdets form og størrelse

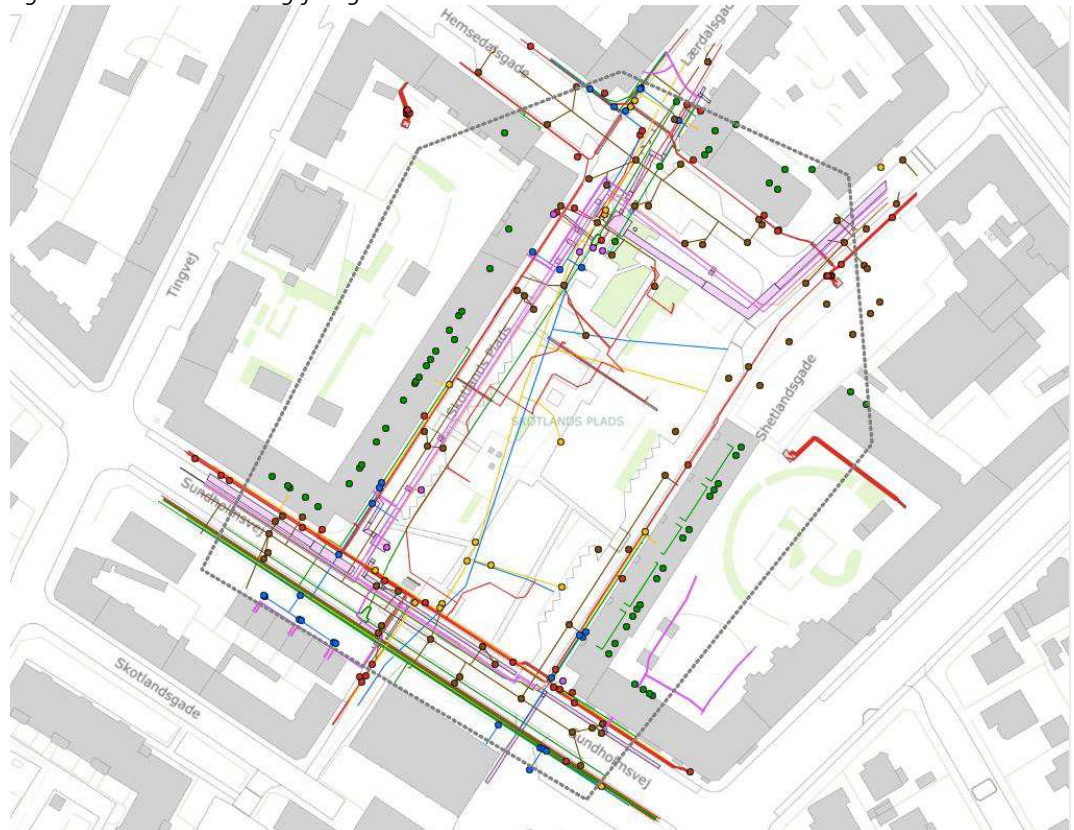
Der er tale om et forholdsvis stort og regulært område. En almindelig p-kælder er derfor mest oplagt at etablere.

#### Ledninger og anden infrastruktur

Der føres en stor fjernvarmeledning (> 300 mm i diameter, HOFOR) under vejarealet på den nordvestlige side af pladsen. Dog bliver ledningen ikke umiddelbart berørt af et p-anlæg under pladsen. Dog er der flere bygas (HOFOR) og vandledninger (HOFOR) samt regnvandsbrønde, der skal omlægges.

Lokationen er desuden ikke kortlagt mht. jordforurening. Dog indgår den i byzonen i Københavns Kommune og den er derfor områdeklassificeret, hvorved jorden påregnes at være lettere forurenet, grundet akkumuleret røg og støv fra trafik og industri.

Figur 48. Eksisterende ledningsføringer ved lokationen



### Byrum

Der er tale om en fredelig park med legeplads og asfalterede boldbaner i dag. Mange borgere både unge og ældre anvender parken rekreativt og til sportsaktiviteter. Det er et åndehul i kvarteret. Derudover er der enkelte eksisterende parkeringspladser på og flere omkring pladsen i dag. Legepladser og boldbaner mm. kan reetableres efter anlæg af en p-kælder, dog skal vegetation genplantes på ny, og anlæggets trappeopgange, ramper og udluftningskanaler mv. vil betyde justeringer ift. indretningen af pladsen.

Der er i dag 53 træer på pladsen, der risikerer at skulle fældes ifm. anlæg af p-kælderen, samt jf. Københavns Kommunes træpolitik erstattes med nye træer. Antallet af berørte træer afhænger dog af, hvor stor en kapacitet, der skal være i parkeringskælderen, da en mindre planlagt kapacitet betyder, at kælderen kan blive smallere og dermed ikke nødvendigvis påvirke de mange træer i siderne af pladsen. Disse forhold skal afdækkes nærmere i en evt. foranalyse.

### Naboforhold

Skotlands Plads ligger omkranset af etageboliger, hvilket kan skabe gener ifm. anlægsperioden f.eks. ift. støj og vibrationer. Derudover vil der være en del tung trafik i anlægsperioden, som vil belaste området.

### Trafikal afvikling

Anlægget ligger direkte ud til bydelsgaden Sundholmsvej og tæt på fordelingsgaden Engelsvej, der vurderes at kunne afvikle trafikken både lokalt og på et overordnet niveau.

### Anlægsøkonomi

Der er umiddelbart ingen ekstraordinære anlægsmæssige forhold, der skal tages yderligere højde for. Dog er pladsen omkranset af etageboliger, hvilket kan gøre anlægsperioden vanskelig ift. f.eks. støj og vibrationer, samt påkrævet afstand til nuværende bygninger mv. Anlægsmetoden vurderes moderat kompleks, da området er stort.

Meromkostninger til reetablering af Skotlands Plads vurderes at kunne indgå i enhedsprisen, da det er et relationelt stort anlæg.

### Driftsøkonomi

Da der er tale om en almindelig parkeringskælder vil udgifterne forbundet med driften af denne ligge på et begrænset niveau. Se mere herom i Bilag A afsnit 18.2 *Vurderingsparametre*.

### Fordele

- Der er til en vis grad et behov for yderligere parkeringsmuligheder omkring Skotlands Plads samt på lokalvejene, der støder op til Amagerbrogade – forholdsvis nært ved pladsen
- Området er stort og regulært, og der vil kunne skabes plads til mange parkanter i en almindelig p-kælder.
- Ligger godt placeret trafikafviklingsmæssigt efter ibrugtagelse

### Ulemper

- Lokationen er placeret i udkanten af blå betalingszone nær gratis parkeringsområdet
- Beboere i etageboligerne omkring pladsen vil kunne opleve gener ifm. etablering af anlægget.



Lokalitet	P-type	Parkeringskapacitet	Antal nye offentlige p-pladser	Enhedspris pr. p-plads	Tillæg for vanskelige forhold	Anlægssum (mio. kr.)	Pris/ekstra p-plads (mio. kr.)
Skotlands Plads	P-kælder	476	470	400.000	0%	335 - 390	0,70 - 0,85

Lokation	Anlægsøkonomi	Byrum	Behov for øget p-kapacitet	Arealets anvendelsesmulighed	Områdets form og størrelse	Ledninger og anden infrastruktur	Naboforhold	Trafikal afvikling	Driftsøkonomi
Skotlands Plads	●	●	●	●	●	●	●	●	●

# 18

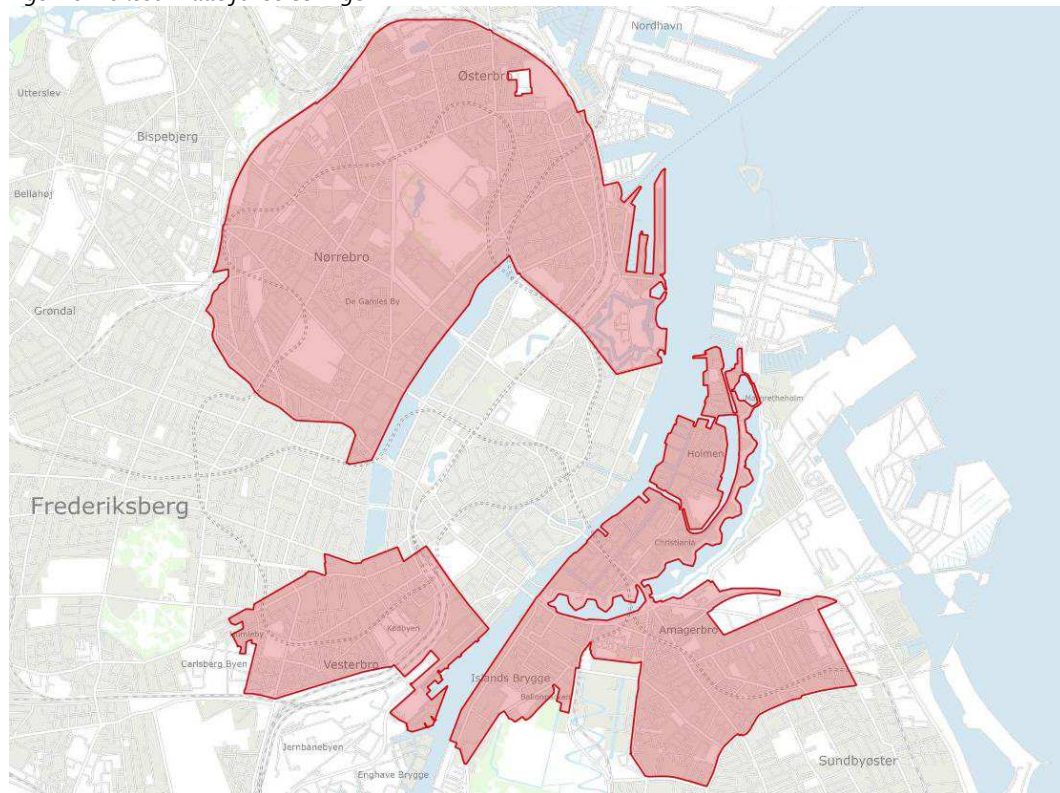
## Bilag A – Metodebeskrivelse

### 18.1

#### Forudsætninger

Formålet med denne analyse er at screene Københavns brokvarterer for egnede lokationer til et p-anlæg på enten større offentlige veje eller kommunalt ejede grunde. Med brokvartererne menes de tætte bykvarterer Vesterbro, Nørrebro, Østerbro og Amagerbro (inklusive Christianshavn). Definitionen svarer til omfanget af tætbym i Københavns kommuneplan (KP19) fraseret byudviklingsområder, hvor parkering administreres på privat grund efter privatretlige vilkår.

Figur 49. Fokusområde for screeningen



Der er udelukkende set på kommunalt ejede matrikler eller kommunale veje. Det er således ikke undersøgt, hvorvidt at der kan tilkøbes en privatejet grund f.eks. en separat liggende grund eller en grund, der kan øge/forbedre et areal allerede ejet af Københavns Kommune.

Derudover er der i vurderingen kun set på kommunale arealer, hvor der min. kan etableres 250 parkeringspladser. Det frasorterer en række mindre arealer. En lokation som det eksisterende grusareal ved Baggesensgade, der bl.a. benyttes til parkering af de lokale i dag og tidligere er blevet udpeget i lignende undersøgelser, er ikke medtaget i nærværende screening. Det skyldes, at arealet er allokeret til fremtidig metroarbejdsplads og -station ifm. metroudredningen af metrolinje M5, der dog ikke er truffet endelig beslutning om endnu. Derudover er det urealistisk at opnå min. 250 p-pladser på lokationen, uden at der eksproprieres. Dette er på trods af, at arealet ellers opfylder mange andre kriterier ift. nuværende anvendelse samt parkeringsbehov. Der er således også adskillige arealer, der er udgået af analysen, fordi Københavns Kommune allerede har lagt andre planer for arealet. Et andet eksempel herfor er det eksisterende grusareal på Vesterbro ml. jernbanen, Sønder Boulevard og Enghavevej, der i nogen grad bruges i

øjeblikket til parkering, men hvor det politisk er besluttet, at der skal opføres en daginstitution på arealet i stedet.

I udvælgelsesprocessen er der set bort fra kommunale arealer, der er fredet f.eks. søerne, græsarealer i Nørrebroparken og Fælledparken. På disse arealer kan der, som følge af fredningen, ikke etableres parkeringshuse. Hvis der ønskes etableret en parkeringskælder, skal der søges dispensation hos Fredningsnævnet. Det forudsætter, at nedkørsel og anden infrastruktur på overfladen etableres udenfor fredningsgrænsen og hele arealet reetableres fuldstændigt med samme udseende, vækstbetingelser mv. Det vurderes, at det er usandsynligt, at man vil opnå en dispensation. Derudover vil dispensation med stor sandsynlighed blive indbragt for klagenævnet med stor risiko for omgørelse. Samlet sagsbehandlingstid vil kunne være 2-3 år. Det bemærkes, at årsagen til at fredede arealer har kunne inddrages ifm. anlæg af f.eks. Metrocityringen skyldes, at det er sket med hjemmel i en anlægslov, der tilsidesætter fredningerne. Det er ikke aktuelt for et parkeringsanlæg. For hhv. sø- eller fortidsmindebeskyttelseslinjerne, skal der dispenseres til gravearbejde af et større omfang, hvilket som udgangspunkt ikke er tilladt jf. naturbeskyttelseslovens forbudsbestemmelser § 16 og § 18. Derfor er der også set bort fra arealer inden for disse linjer.

Hele udpegningsprocessen er beskrevet i et særskilt bilag (*Bilag C – Udpegningsprocessen*), hvor den bagvedliggende sorteringsproces beskrives og konsekvensen illustreres, samt hvor der distingveres ml. krav og prioriteter.

## 18.2

### Vurderingsparametre

I udpegningsprocessen er en række lokationer blevet udpeget. De er vurderet på baggrund af en række parametre, som er uddybet nedenfor. Hver lokation er desuden rangeret i flg. fire kategorier indenfor hver vurderingsparameter;

- Showstoppere – forholdene gør lokationen uegnet til et p-anlæg
- Problemfyldt – forholdene udgør et problem for lokationen, hvilket kræver en nærmere vurdering
- Bemærkning – det er værd at være opmærksom på forholdet i det videre forløb
- Problemfrit – forholdene udgør intet problem ift. etablering af p-anlæg på lokationen.

Vurderingen er på et overordnet niveau, hvorfor man i en evt. detailprojektering godt kan risikere at møde udfordringer, der ikke er blevet belyst i nærværende screening.

Oversigtskemaet med vurderinger af 38 lokationer, hvoraf 15 blevet uddybet yderligere i nærværende katalog, fremgår af *Bilag B – Oversigtsskema*.

#### Parametre

De 15 lokationer er blevet uddybet i nærværende katalog ved at beskrive følgende parametre:

##### Beskrivelse

Indledningsvis er hver lokation blevet beskrevet ift. dets placering og nuværende anvendelse.

##### P-anlæg

Dernæst er det parkeringsanlæg, der vurderes muligt at anlægge på lokationen blevet beskrevet bl.a. mht. type, kapacitet, indretning og antal niveauer mv.

For at give et bedre indtryk af de tiltænkte p-anlæg, er der tegnet en principskitse af p-anlæggene for hver lokation. Principskitserne er ikke en 1 til 1 tegning af den endelige løsning.

Anlæggene kan forlænges, placeres lidt mere optimalt ift. terrænniveau samtidig med at der også i enkelte tilfælde kan tilføjes yderligere p-pladser på skitserne. Skitserne skal forstås som et princip ift. opbygning og indretning, placering af ramper mv. Enkelte af parkeringspladserne er 'krydset ud', hvilket alene er et udtryk for, at der skal tages forbehold for nødtrapper, trappeopgange, søjler ifm. den bærende konstruktion mv. Det er relevant ift. opgørelsen over anlæggets kapacitet. Krydsene er ikke altid et konkret forslag til trappernes endelige placering.

#### Parkeringsbehov

Herefter er parkeringsbehovet blevet analyseret bl.a. ift. belægningsgraden i området og på den nærmeste vej hhv. på en hverdag kl. 12 og kl. 22. Desuden er bilejerskabet i området undersøgt samt om der er større offentligt tilgængelige p-anlæg i nærheden af lokationen eller om lokationen ligger i randzonen af en betalingszone. Alt sammen elementer, der kan influere på udnyttelsesgraden af et evt. nyt parkeringsanlæg.

Farveindikatoren for denne parameter bygger på en samlet vurdering af ovenstående. Dog vægtes belægningsgraden i området og på de nærmeste veje kl. 22 på en hverdag ekstra højt, da denne andel i særdeleshed beskriver, hvor eftertragtet lokationen er ift. et nyt p-anlæg.

#### Arealets anvendelse

Lokationerne er vurderet på baggrund af deres nuværende anvendelse i terrænniveau samt i hvilken grad denne kan opretholdes efter etablering af et p-anlæg. Herunder hvorvidt der er andre politiske vedtagne planer med lokationen mv. Desuden er det undersøgt om der er eksisterende lokalplaner med bindinger ift. området samt om arealet er fredet eller indgår i beskyttelseslinje ifm. søer, åer, fortidsminder osv.

Screeningen af potentielle arealer til et parkeringsanlæg er på så tidligt et planlægningsmæssigt stadie, at ingen af de udpegede lokationer har en lokalplan, der er forberedt til eller hvori det muliggøres, at der kan etableres et parkeringsanlæg i denne størrelsesorden. Uanset om der allerede er en lokalplan eller om der ikke findes en eksisterende lokalplan for den pågældende lokation, skal der højst sandsynligt udarbejdes en ny lokalplan eller tillæg til eksisterende lokalplan, før etablering af et p-anlæg kan godkendes. Dette sikrer, at projektet er i overensstemmelse med kommunens overordnede planlægning. Ligeledes skal man være opmærksom på, hvad den gældende kommuneplanramme definerer af anvendelse, højde mm. Hvis rammen ønskes overskredet, skal der også udarbejdes et kommuneplantillæg.

Farveskalaen af parameteren bygger i høj grad på lokationens nuværende anvendelse. En lokation, der i høj grad ikke bliver udnyttet i dag, scorer grønt, hvorimod en lokation, hvor dets nuværende anvendelse vil komplicere projektet markant, scorer rødt. Lokationer, der er udlejet, tilknyttet en betinget salgsaftale eller hvor der allerede er politisk vedtagne planer for dele af arealet, scorer gult.

#### Områdets form og størrelse

Muligheden for at etablere p-anlæg på lokationen er vurderet på baggrund af områdets form og størrelse, samt hvorvidt dette kan skabe kompleksitet i anlægsmetoden.

Et stort rektangulært areal med god mulighed for indretning og udnyttelse ift. antal parkeringspladser per etageareal scorer grønt i denne kategori, hvorimod mere skæve og besværlige grundformer og størrelser ift. indretning af et p-anlæg, scorer lavere.

#### Ledninger og anden infrastruktur

Lokationerne er desuden blevet undersøgt mht. eksisterende ledninger, begrænsende servitutter, kendskab til eksisterende jordforurening samt geotekniske forhold. Således er der udtrukket oplysninger på eksisterende ledningsføringer fra LER-registret, de eksisterende



digitaliserede servitutter for lokationer er blevet gennemgået ud fra vores faglige viden, jordforureningsvidensniveauet er blevet kortlagt og de eksisterende geotekniske forhold er udtrykt på baggrund af data om boringer fra GeoAtlas.

Farvekategoriseringen af denne parameter bygger på ovennævnte undersøgelser. Især vægtes det negativt, hvis der er tilstedeværelse af mange eksisterende ledninger samt hvis der er konstateret kraftig jordforurening på grunden. Derimod scorer en lokation grønt, hvis det er forholdsvis uproblematisk at etablere et p-anlæg på grunden mht. ledninger og anden infrastruktur.

#### Byrum

Det eksisterende byrum på lokationen er beskrevet kort, og det er blevet vurderet, hvorvidt det kan reetableres efter etablering af et parkeringsanlæg. Det omfatter bl.a. hvorvidt der er en legeplads, friluft- og idrætsaktiviteter eller en park på arealet, antal af træer, der skal genplantes efter anlæg, om arealet fungerer rekreativt, er et fredeliggjort område samt hvorvidt arealet vil inddrage eksisterende parkering. Det sidste medtages i det samlede parkeringsregnskab, ift. opnåelse af minimum 250 ekstra p-pladser.

Et forholdsvis uudnyttet areal eller et areal, der 'kun' bliver benyttet til overfladeparkering, der kan reetableres i et evt. p-anlæg, scorer grønt under denne parameter. Indeholder arealet derimod funktioner såsom en legeplads, en rekreativ park, hvor det kan være svært at genetablere funktionerne fuldt ud eller er der mange større træer på lokationen, der skal fældes ifm. etableringen af et p-anlæg, scorer lokationen rødt under denne parameter.

#### Naboforhold

Der er desuden set på de omkringliggende naboer til lokationen, og det er blevet vurderet i hvor høj grad de vil blive generet ifm. etablering af p-anlægget (f.eks. mht. støj, vibrationer, jordkørsel osv.) samt efter ibrugtagelsen af anlægget.

Lokationer, der er placeret forholdsvis afsides ift. omkringliggende boliger, og hvor den tunge trafik hurtigt bliver ledt over på det overordnet vejnet, scorer grønt på denne parameter. Er lokationen i højere grad placeret i bynær bebyggelse, hvor støjen fra etableringen vil påvirke mange beboere og anlægstrafikken vil udgøre en betydelig gene på de tilstødende lokalveje, scorer lokationen rødt.

#### Trafikal afvikling

Derudover er de trafikale forhold til og fra det færdige parkeringsanlæg blevet vurderet. Både mht. afvikling af den lokale trafik omkring anlægget, men også mht. opkobling på det mere overordnet vejnet.

Farvekategoriseringen af denne parameter bygger på en vurdering af, hvor nemt det er at komme til og fra det endelige p-anlæg for brugerne. Lokationer, der er placeret på eller meget nær store fordelingsgader scorer grønt i denne kategori, hvorimod lokationer, der vil tiltrække en hel del ny trafik på en eller flere mindre lokalveje scorer rødt.

#### Anlægsøkonomi

Udgangspunktet for det foreløbige anlægsskøn er generelle erfaringspriser for entreprenøromkostningen ved anlæg af parkering i anlæg. De er indhentet blandt aktører i markedet, primært private byudviklere:

- Parkeringshus: 200.000 kr./p-plads
- Parkeringskælder: 400.000 kr./p-plads
- Automatiske anlæg: 800.000 kr./p-plads

Det bemærkes, at disse priser er hæftet med usikkerhed, da der er stor forskel på at anlægge et p-hus på bar mark end i f.eks. en tætbygget by som København.

I de tilfælde hvor en løsning omfatter et p-hus med kælder, er der anvendt en vægtet pris

- Der estimeres desuden en anlægspris til reetablering af terræn, der baseres på en vurdering af områdets (brutto)-størrelse og en skønnet anlægspris pr. m<sup>2</sup>, der afhænger af områdets kompleksitet. Der anvendes anlægspriser i intervallet 2-7.000 kr./m<sup>2</sup> inklusive inventar.
- Særligt vanskelige forhold på lokationer eller udformninger, der er dyrere end de generelle erfaringspriser. (f.eks. forslag om en rund P-kælder) er håndteret ved at øge anlægsprisen med 0-50%. Det er et konkret skøn på den enkelte lokation.

Hertil er indregnes omkostninger til planlægning og projektering, der er estimeret til 20% af den samlede anlægsomkostning.

Som afslutning tillægges en usikkerhed i prisen på 20 % og 40 %, for at kunne håndtere uforudsigelige omkostninger til f.eks. forurenede jord, vanskelige funderingsforhold, ændrede krav til projektet mv. De to niveauer medfører, at den samlede estimeret omkostning for anlægget præsenteres som et interval, afrundet til nærmeste 5 mio.

Prisen er med afsæt i et klassisk parkeringsanlæg i god kvalitet. Der er således ikke indregnet udgifter til friareal på taget, tryghedsskabende naturligt lys i en p-kælder, særligt eksklusive facader på et P-hus, mv. og prisberegningen omfatter ikke omkostninger til ledningsomlægninger, bygherreomkostninger eller omkostninger til arealerhvervelse.

Farvekategoriseringen af anlægsøkonomien i rapporten bygger den endeligt vurderet omkostning per ekstra parkeringsplads for det pågældende anlæg. Vurderes middelpriisen med ovennævnte tillæg at ligge under 0,5 mio. kr. per ekstra p-plads er kategorien markeret med grønt, ligger den ml. 0,5 og 1 mio. kr. er kategorien markeret gult og over 1 mio. kr. per ekstra p-plads er kategorien markeret med rødt.

#### Driftsøkonomi

For konventionelle p-anlæg er der driftsomkostninger til rengøring, graffiti-bekæmpelse, belysning samt vedligeholdelse af installationer, belægninger mv. Der vurderes ikke at være væsentlige forskelle på driftsomkostninger i et p-hus og i en p-kælder.

Erfaringsmæssigt er driftsomkostninger estimeret til 5.000 kr./plads per år. Denne værdi anvendes f.eks. ved værdiberegning af Odense-P omkring 2019, og i vurderinger af underjordisk p-anlæg under Otto Krabbes Plads i 2016. Ud fra prisudviklingen vurderes denne værdi til 6.000 kr./p-plads i 2023.

For automatiske anlæg er driftsomkostningerne væsentligt højere. De er i 2016 vurderet til 3,04 mio. kr. for 216 p-pladser ved anlæg under Otto Krabbes Plads og Fridtjof Nansens Plads. Opregnet med ca. 20 % for prisudviklingen svarer det til ca. 17.000 kr./p-plads/år i 2023.

Farveindikatoren for denne parameter varierer således alt efter om der er tale om et konventionelt anlæg (grøn) eller et automatisk p-anlæg (rød).

## 18.3

### Typer af parkeringsanlæg

Overordnet kan parkeringsanlæggene inddeles i to typer – de konventionelle anlæg og de automatiske anlæg.

#### Konventionelt parkeringsanlæg

Traditionelle parkeringsanlæg kan anlægges over og under terræn. Et parkeringshus over terræn er billigere end en p-kælder, men det underjordiske parkeringsanlæg har dog den fordel at byrummet/vejanlæg på det pågældende sted til en vis grad kan reetableres.

Parkeringsanlægget under terræn kan være mere begrænset i sin udformning og fleksibilitet, men det afhænger af den enkelte lokation samt anvendelsen af området i terrænniveau.

Placering af søjler, elevator- og trappetårne samt ramper kan påvirke indretningen og kapaciteten af anlægget, og dette bør nøje overvejes, både ift. manøvreareal for bilisterne og trafikafvikling i anlægget, men også ift. påkørsler af søjle samt generel tryghed.

#### Automatiske parkeringsanlæg

Fuldautomatiske parkeringsanlæg kan være løsningen i kompakte områder i stedet for et traditionelt parkeringsanlæg. Parkeringsanlægget kan integreres i en bygning eller som et separat anlæg, både over og under terræn, og udformningen og den tekniske løsning kan variere meget.

I forhold til traditionelle parkeringshuse er de automatiske anlæg pladsbesparende, hvilket kan frigøre areal til andre formål. Anlæggene kræver både mindre areal og volumen. Den samlede volume svarer således typisk til 60 % af et manuelt parkeringsanlæg med samme kapacitet.

Parkeringsanlægget kan nøjes med en enkelt ind- og udkørsel (elevatorboks), hvor bilen derefter bliver transporteret videre til en ledig plads samt dertilhørende til- og frakørselsareal. Brugere af anlægget vil opleve en større service og tryghed ift. de klassiske anlæg, da bilen afleveres og hentes i terræn, og ikke kan udsættes for påkørsler, hærværk eller indbrud.

Dog kan afleverings- og afhentningstid varierer meget og afhænger af type og teknik. I nogle tilfælde tager det tid, før ens bil er tilgængelig ved afhentning, mens andre anlæg gennem analyse af brugernes daglige rutiner på forhånd kan placere bilen, så den er let tilgængelig og næsten klar til afhentning ved brugerens normale afhentningstidspunkt.

Prisen på et fuldautomatisk anlæg i forhold til manuelle er som ofte væsentligt højere. De automatiske anlæg er derfor mest aktuelle på lokationer med stor arealknaphed og høje grundpriser.

Herudover er driftspriserne langt højere i et automatisk anlæg end i et konventionelt p-anlæg.



*Eksisterende automatisk parkeringsanlæg ved Gunløgsgade på Islands Brygge.*



**Via Trafik - En del af Sweco**

**Øst**  
Søvej 13 B  
3460 Birkerød  
T: 4820 9000

**Vest**  
Willemoesgade 13 K  
8200 Aarhus N  
T: 7220 7207

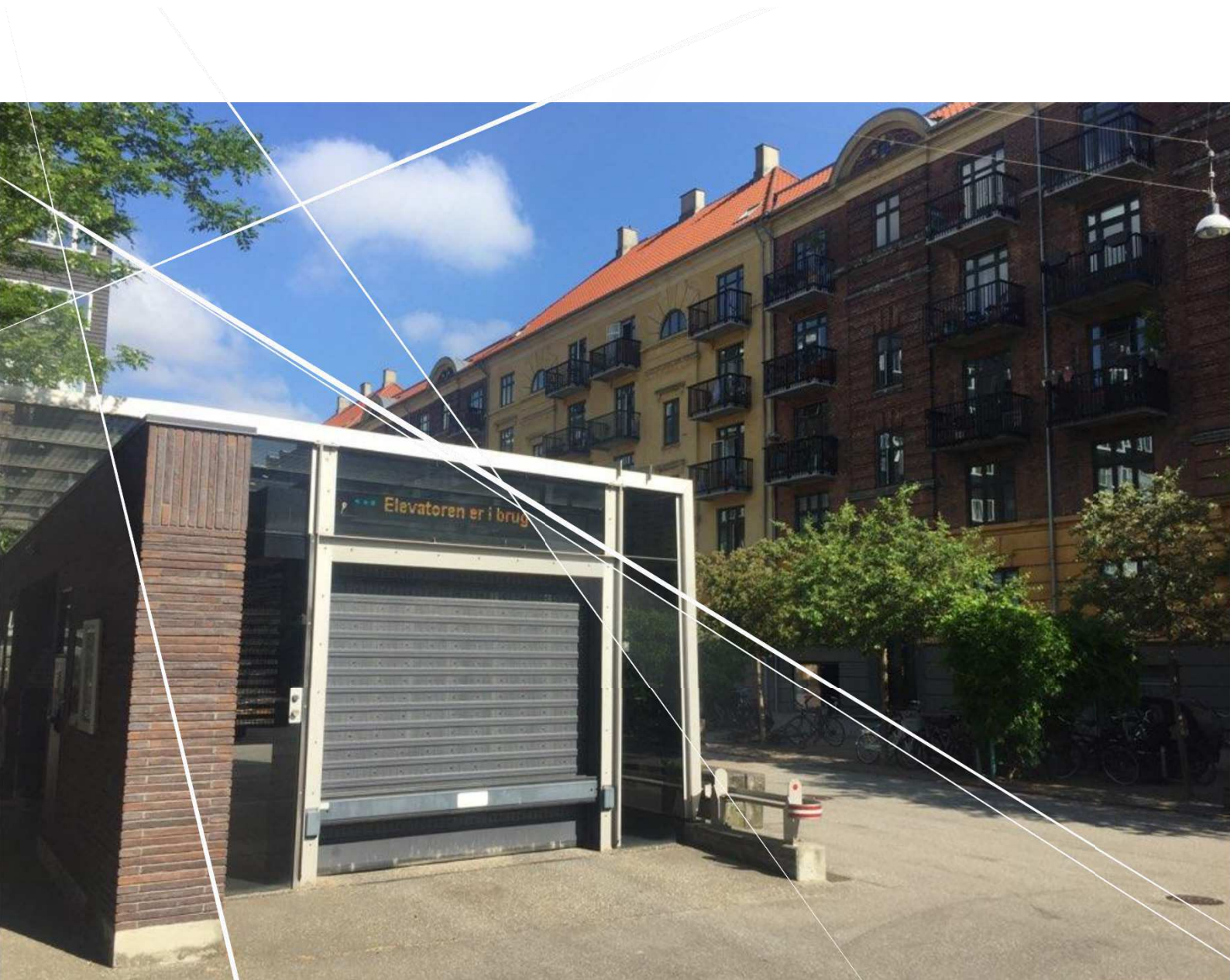
E: [info@sweco.dk](mailto:info@sweco.dk)  
[www.viatrafik.dk](http://www.viatrafik.dk)  
CVR. nr: 48233511

Københavns Kommune

NOTAT  
11. september 2023  
LRM/PSA

# Lokationer for p-anlæg i Københavns brokvarterer

Bilag C - Udpegningsproces



## Indhold

1	Indledning .....	3
2	Udvælgelsesprocessen .....	4

# 1

## Indledning

I dette notat beskrives metoden bag screeningen af egnede lokationer i Københavns brokvarterer på større offentlige veje eller kommunalt ejede arealer til brug for et p-anlæg. Der er overordnet tale om en tragtmodel, der i starten ekskluderer arealer på baggrund af deres placering, størrelse og form, og som senere vurderes ift. parkeringsbelægning, nuværende brug af terræn mv.

I notatet beskrives hvert trin kort og konsekvensen illustreres efterfølgende på et oversigtskort. Ved hvert trin nævnes antallet af tilbageværende matrikler og vejfladepolygoner efter frasorteringen. Det bemærkes, at der i nogle tilfælde er flere matrikler eller vejfladepolygoner, der relaterer sig til den samme lokation.



## 2

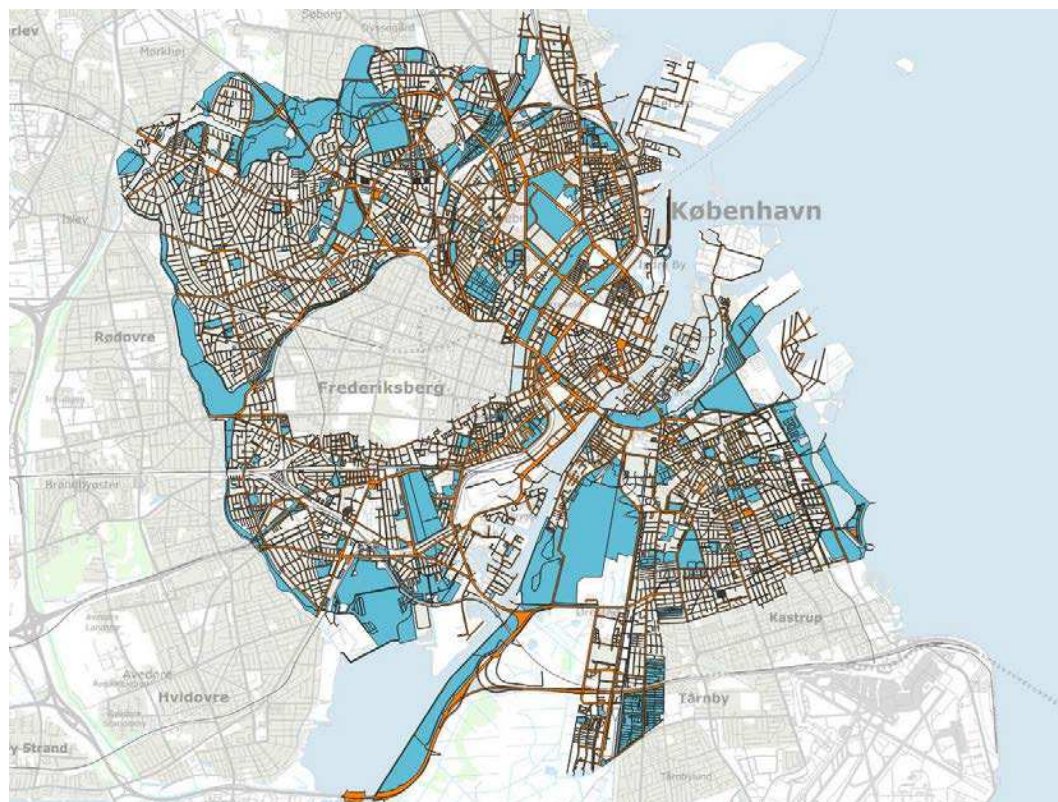
# Udvælgelsesprocessen

### Arealer ejet af Københavns Kommune

Der er taget udgangspunkt i arealer og matrikler ejet af Københavns Kommune. Til dette formål er data fra Københavns Kommune anvendt<sup>1</sup>.

Københavns Kommune ejer i alt 1.629 matrikler og 5.416 vejfladepolygoner (typisk fladepolygoner, der kender alle de offentlige veje i kommunen). På flere lokationer er der overlap ml. matrikel- og vejfladepolygonerne.

Screeningen vurderer ikke muligheden for at tilkøbe en privatejet grund f.eks. en separat liggende grund eller en grund, da kan øge/forbedre et areal ejet af Københavns Kommune.



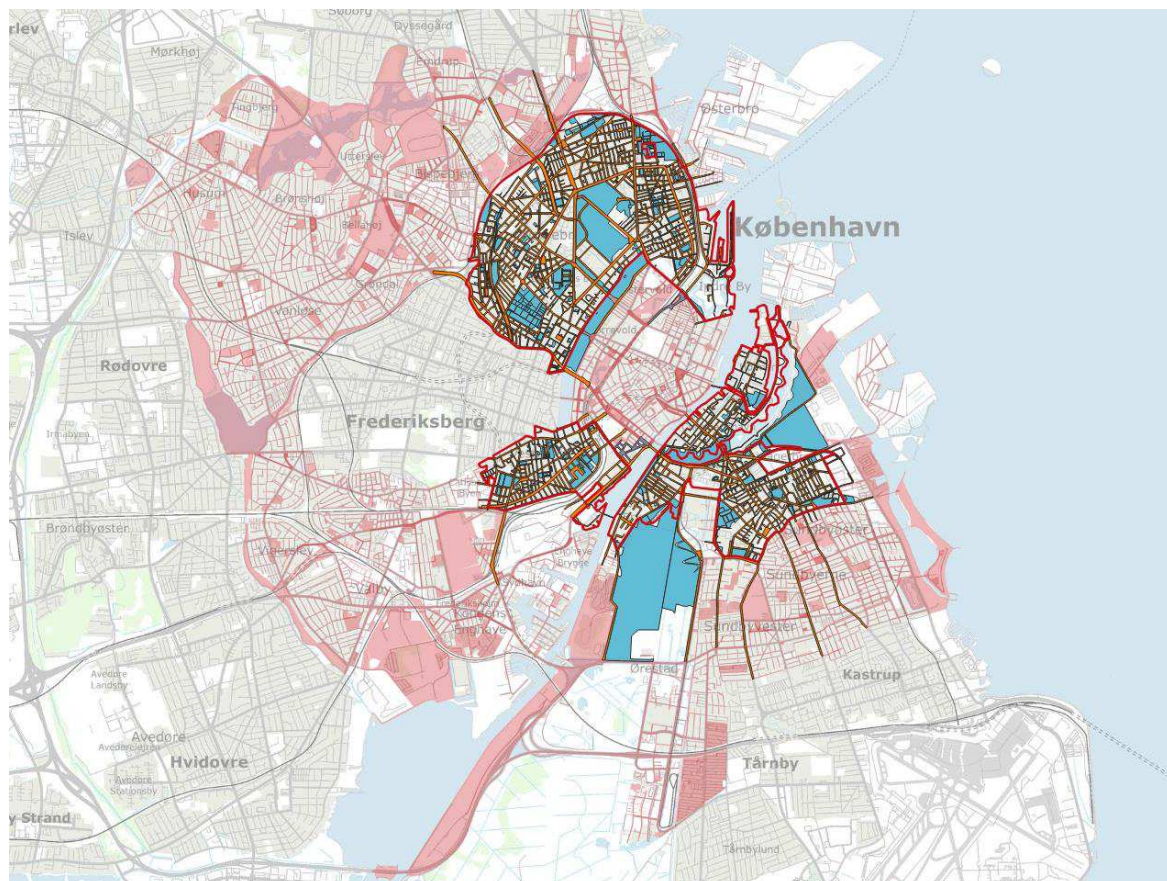
Matrikler (blå) og vejarealer (orange) ejet af Københavns Kommune.

<sup>1</sup> Der er taget udgangspunkt i de tilsendte datasæt 'KK matrikler' og 'Vejflade' hhv. modtaget per mail den 12.04.23 og downloadet via opendata.dk den 18.04.23. Hertil blev senere tillagt polygoner for søerne Sortedams Sø og Peblinge Sø, som er ejet af Københavns Kommune, men ikke matrikuleret som jordstykke.

Arealet skal være indenfor Københavns brokvarterer

Screeningen fokuserer på de arealer, der er placeret i Københavns brokvarterer. Med brokvarterernes menes de tætte bykvarterer Vesterbro, Nørrebro, Østerbro og Amagerbro (inklusiv Christianshavn). Definitionen svarer til den i Københavns kommuneplan KP19 definition af 'tætbyen' frasorteret byudviklingsområder, hvor parkering administreres på privat grund efter privatretlige vilkår. Indre By, Nordhavn og Refshaleøen er ikke omfattet.

Dette trin fjerner alle arealer, der ikke er indenfor eller ikke berører 'tætbyen', Det reducerer antallet af matrikler og vejfladepolygoner med hhv. 1.085 matrikler og 4.018 vejfladepolygoner til hhv. 544 og 1.398 styks.



*Frasortering af matrikler og vejarealer, der ligger udenfor fokusområdet.*

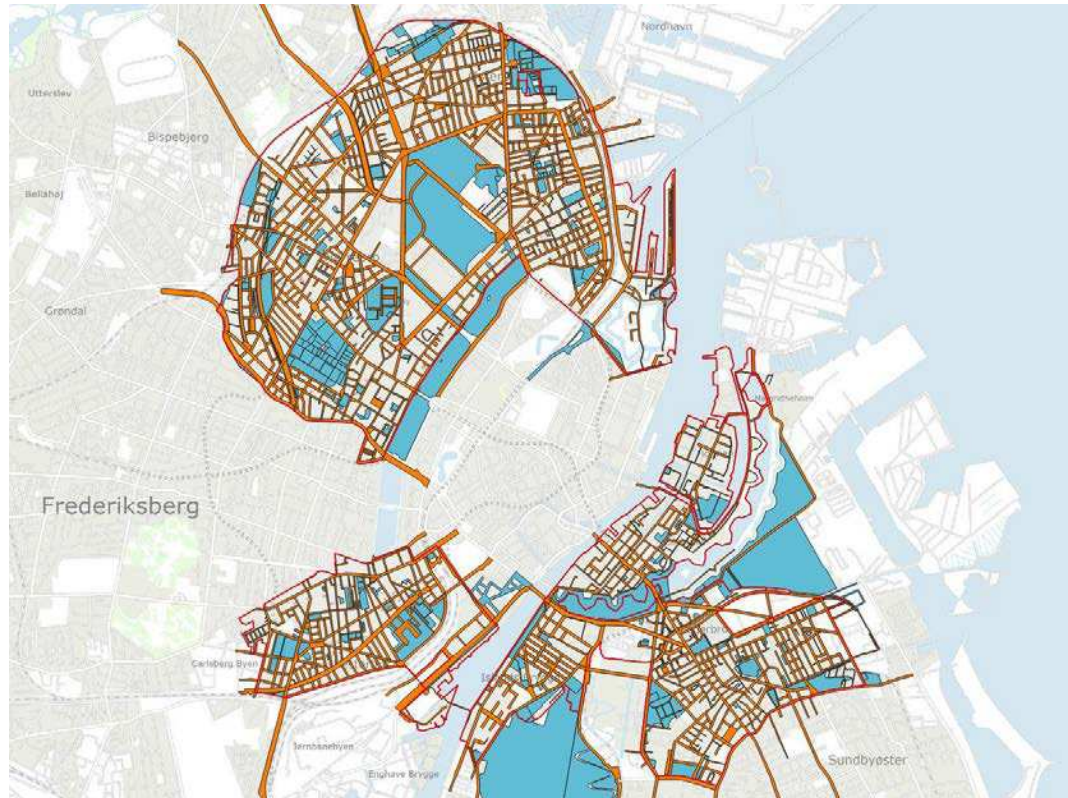


Arealet er åbenlyst for småt

Efterfølgende er arealer, der er for små til at etablere et p-anlæg på minimum 250 p-pladser sorteret fra. Dette drejer sig om arealer, der er under 1.000 m<sup>2</sup> i grundareal.

Naboarealer, der ligger op ad hinanden, hvormed det samlede areal overstiger 1.000 m<sup>2</sup> blev fastholdt i analysen.

Dette trin reducerer antallet af tilbageværende matrikler og vejfladepolygoner med hhv. 83 og 2 til hhv. 461 og 1.396 styks.

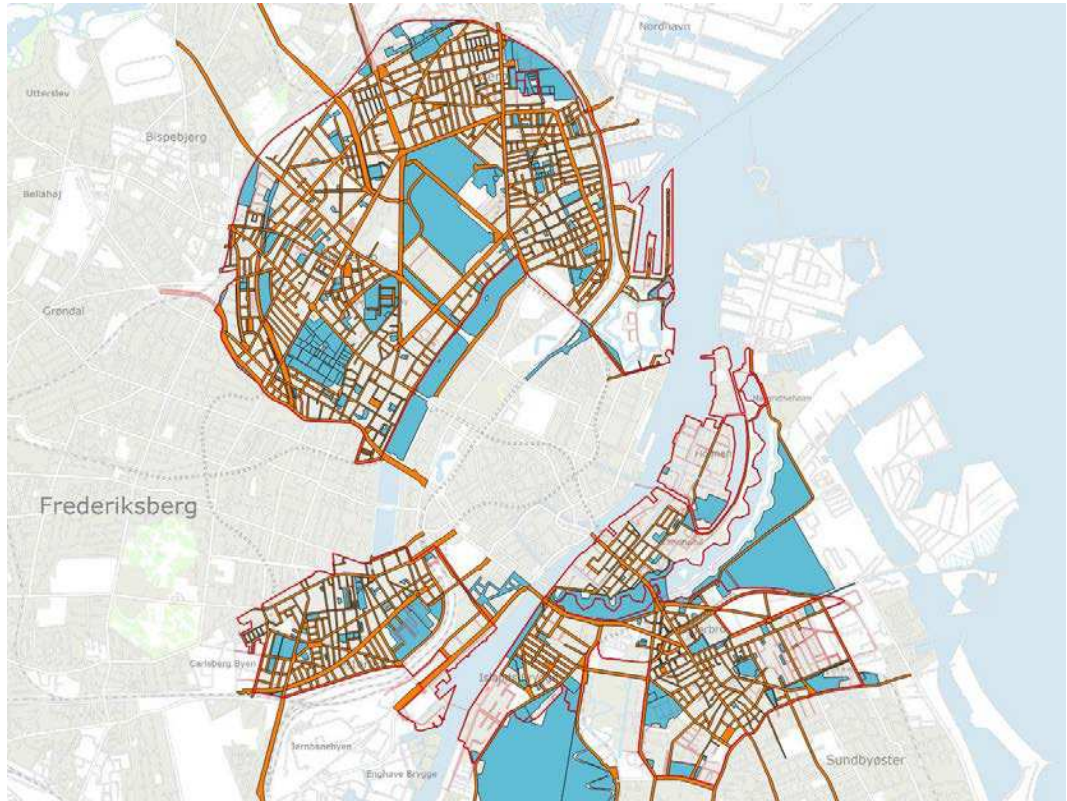


*Frasortering af matrikler og vejarealer, der er under 1.000 m<sup>2</sup>.*

Vejarealet skal være en kommunevej

I datasættet over vejfladepolygoner indgår bl.a. private/fællesveje samt større stieruter. Disse er frasorteret ved, at der kun fokuseres på vejstrækninger, der er karakteriseret som kommuneveje.

Dette trin reducerer antallet af tilbageværende matrikler og vejfladepolygoner til hhv. 426 og 1.001 styks.



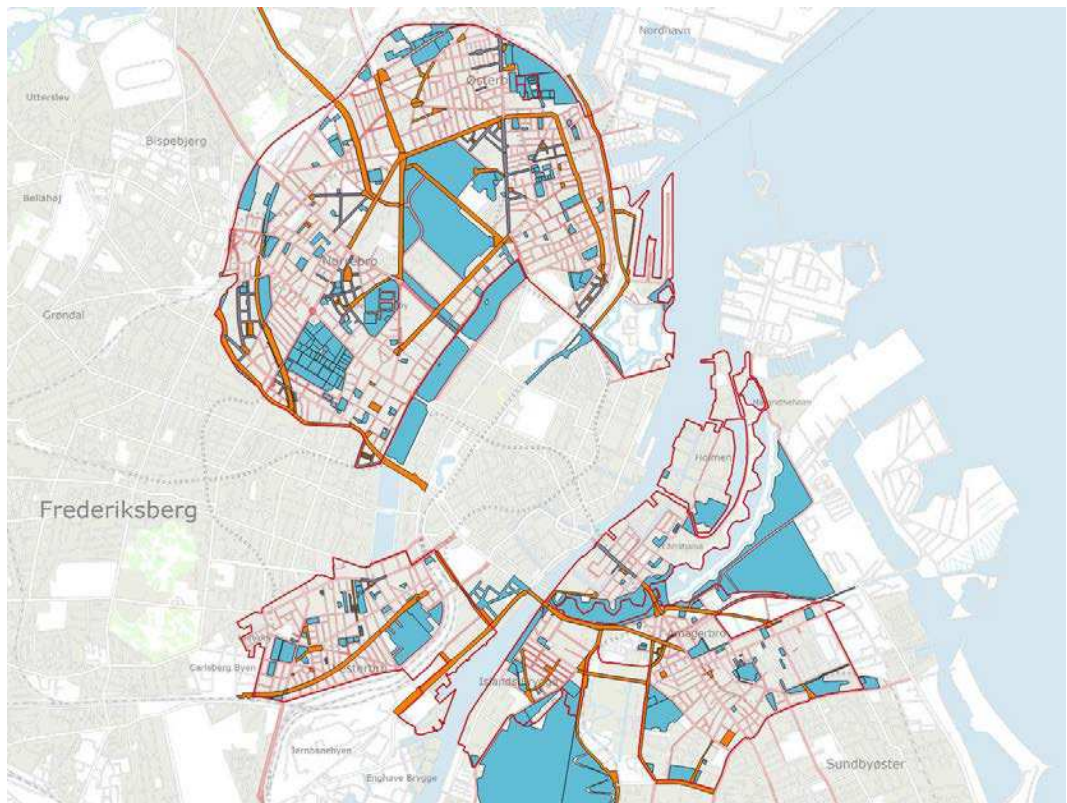
*Frasortering af vejstrækninger, der ikke er kommuneveje.*



### Vejarealet skal være bredt nok

Mange af de kommunale vejarealer er ikke relevante at undersøge nærmere, da de ikke er brede nok ift. at etablere et parkeringsanlæg under dem. Vejene skal kunne opretholde sin funktion med at lede fodgænger-, cykel- og biltrafik, samtidig med at der skal være plads til elevatorskakter (ifm. automatiske parkeringsanlæg) eller til- og frakørselsramper ifm. traditionelle p-kældre. Det vurderes, at en vejbredde på minimum 30 m er påkrævet før, at vejarealet er aktuelt at undersøge nærmere

Dette trin reducerer antallet af tilbageværende matrikler og vejfladepolygoner til hhv. 354 og 116 styks.



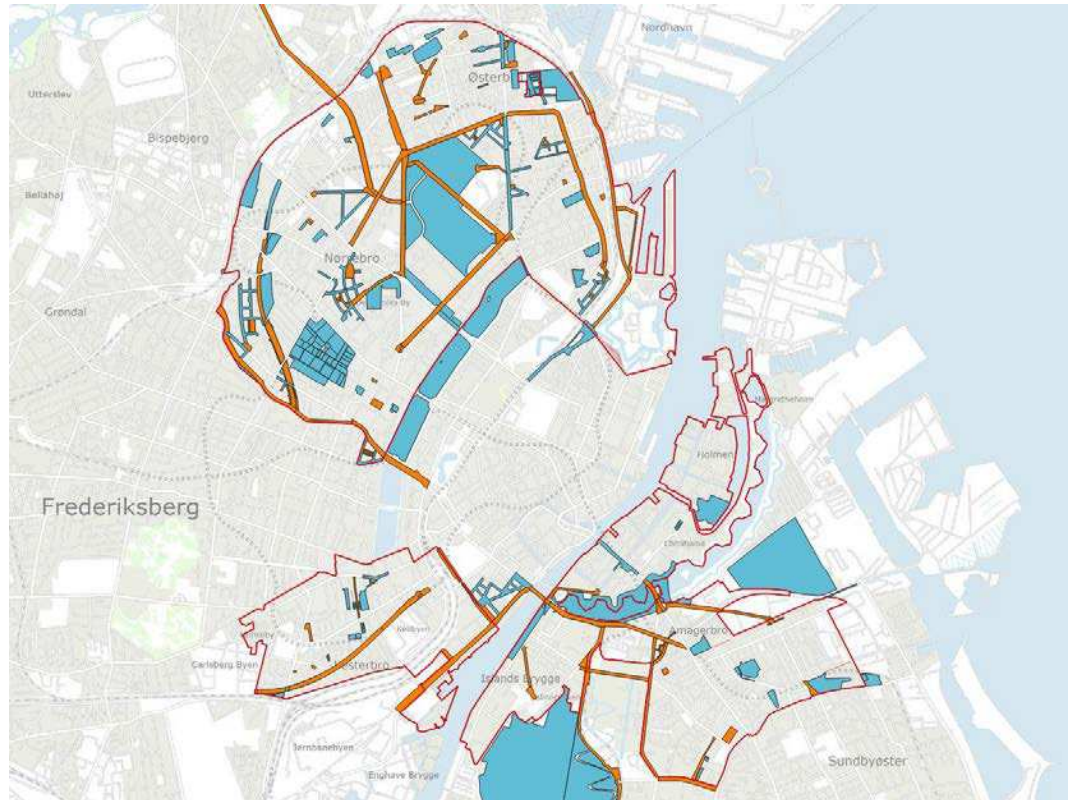
*Frasortering af vejstrækninger, der ikke vurderes brede nok.*



Arealet er uegnet pga. dets form

Matrikler, der vurderes uegnet ift. deres form er også frasorteret. Det indebærer hovedsageligt smalle aflange lokationer eller f.eks. kringlede/snoede smalle arealer, hvor der end ikke er plads til et automatisk p-anlæg.

Det reducerer antallet af matrikler med yderligere 12 stks. til 175.



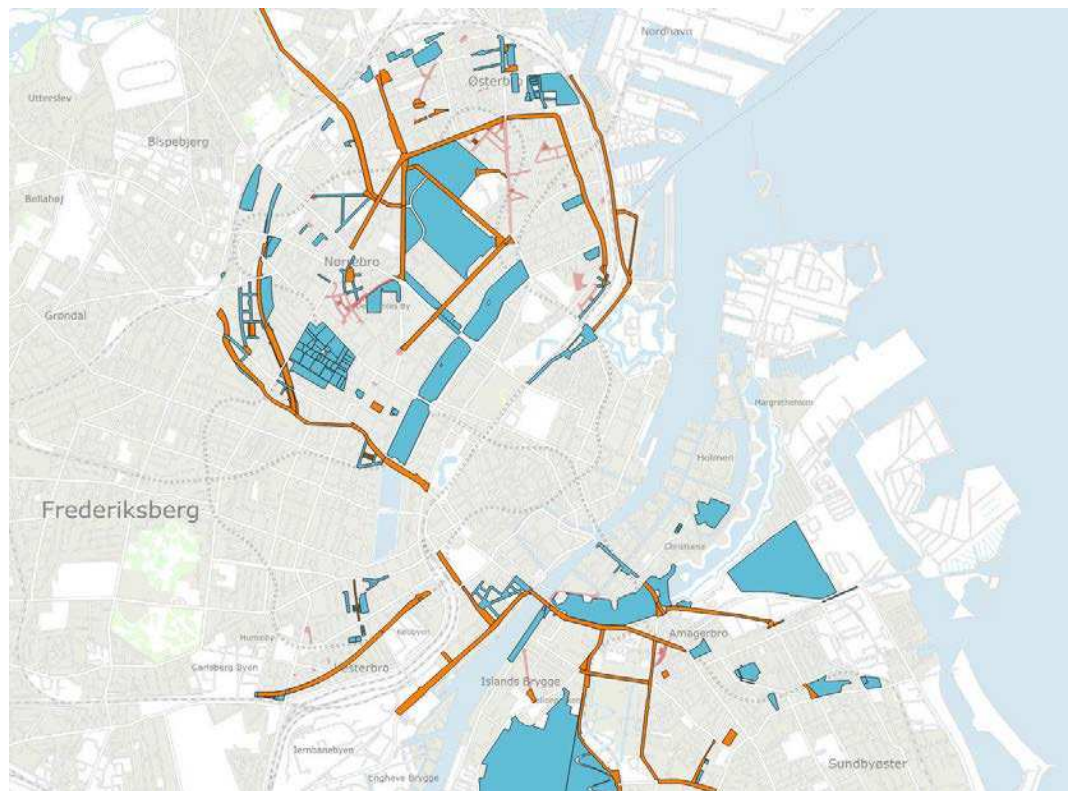
*Frasortering af arealer, der er uegnet pga. deres form.*



Mellemstore arealer skal have plads til automatisk p-kælder eller et p-hus

Arealer på ml. 1.000 og 2.000 m<sup>2</sup> skal opfylde, at der enten kan anlægges en automatisk p-kælder på lokationen eller at der kan opføres et p-hus. Det skyldes, at når grunden er under 2.000 m<sup>2</sup>, skal en almindelig p-kælder graves 4 etager eller mere ned for at få plads til minimum 250 p-pladser. Det er urealistisk i København pga. højt vandtryk. Samtidig skal et automatisk p-anlæg opfylde visse krav til størrelse og form (enten smalt og aflangt eller rundt og forholdsvis bredt), og et p-hus skal opfylde krav til lysindfald, brandveje mv. ift. den eksisterende bebyggelse.

Disse forhold fjerner en del arealer og mindre pladser, der er placeret ml. eksisterende bebyggelser. Herefter er der hhv. 155 matrikler og 79 vejfladepolygoner tilbage.



*Frasortering af mellemstore arealer, der ikke kan opfylde kravet om minimum 250 p-pladser, medmindre der graves urealistisk dybt eller bygges urealistisk højt.*

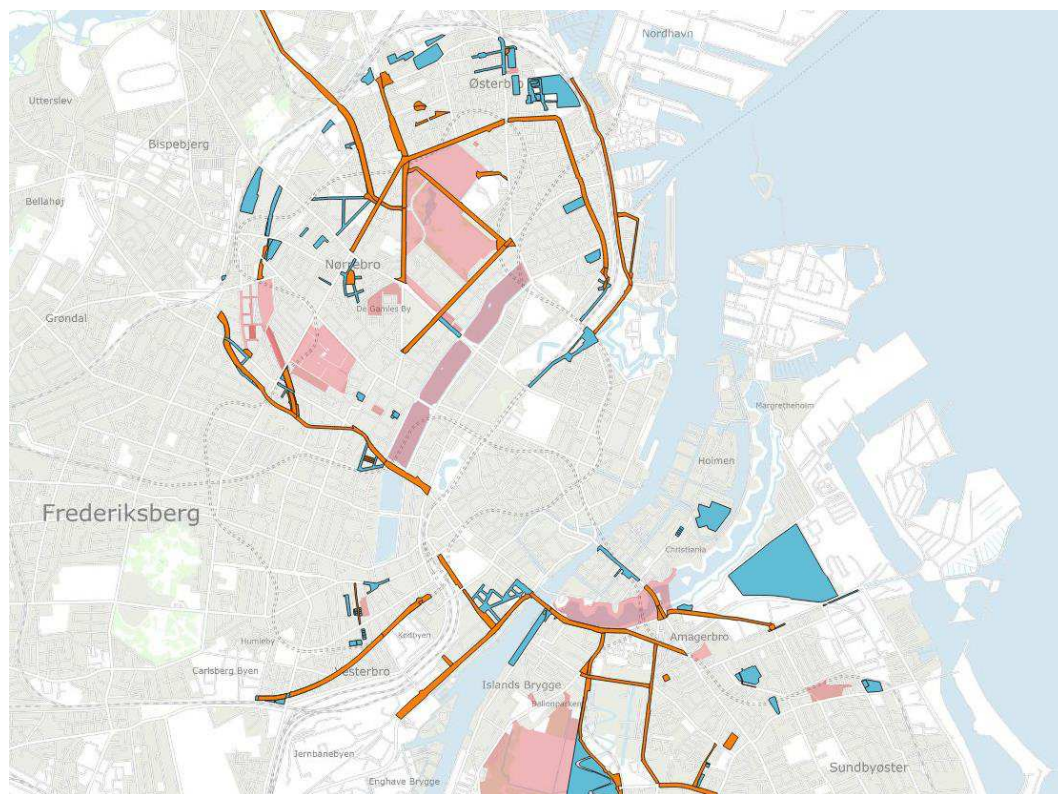


### Fredede arealer, beskyttelseslinjer, fredet træer og kirkegårde ekskluderes

I udvælgelsesprocessen er der set bort fra kommunale arealer, der er fredet f.eks. søerne, græsarealer i Nørrebroparken og Fælledparken mv. På disse arealer kan der, som følge af fredningen, ikke etableres parkeringshuse. Hvis der ønskes etableret en parkeringskælder, skal der søges dispensation hos Fredningsnævnet. Det forudsætter, at nedkørsel og anden infrastruktur på overfladen etableres udenfor fredningsgrænsen og hele arealet reetableres fuldstændigt med samme udseende, vækstbetingelser mv. Det vurderes, at det er usandsynligt, at man vil opnå en dispensation. Derudover vil dispensation med stor sandsynlighed blive indbragt for klagenævnet med stor risiko for omgørelse. Samlet sagsbehandlingstid vil kunne være 2-3 år. Det bemærkes, at årsagen til at fredede arealer har kunne inddrages i forbindelse med anlæg af fx Metrocityringen skyldes, at det er sket med hjemme i en anlægslov, der tilsidesætter fredningerne. Det er ikke aktuelt for et parkeringsanlæg. For hhv. sø- eller fortidsmindebeskyttelseslinjerne, skal der dispenseres til gravearbejde af et større omfang, hvilket som udgangspunkt ikke er tilladt jf. naturbeskyttelseslovens forbudsbestemmelser § 16 og § 18. Derfor er der også set bort fra arealer inden for disse linjer.

Hvis arealet desuden indeholder træer, der enten er registreret som bevaringsværdige, fredede, ikoniske eller partnerskabstræer, er der ligeledes set bort for lokationen af fredningsmæssige og bevaringsværdier årsager. Derudover vurderes det for urealistisk, at opnå tilladelse til at grave et p-anlæg ned på en eksisterende kirkegård.

Dette trin reducerer antallet af tilbageværende matrikler og vejfladepolygoner med hhv. 61 og 11 til 94 matrikler og 68 vejfladepolygoner.



*Frasortering af fredede arealer, kirkegårde og arealer med fredede træer mv.*

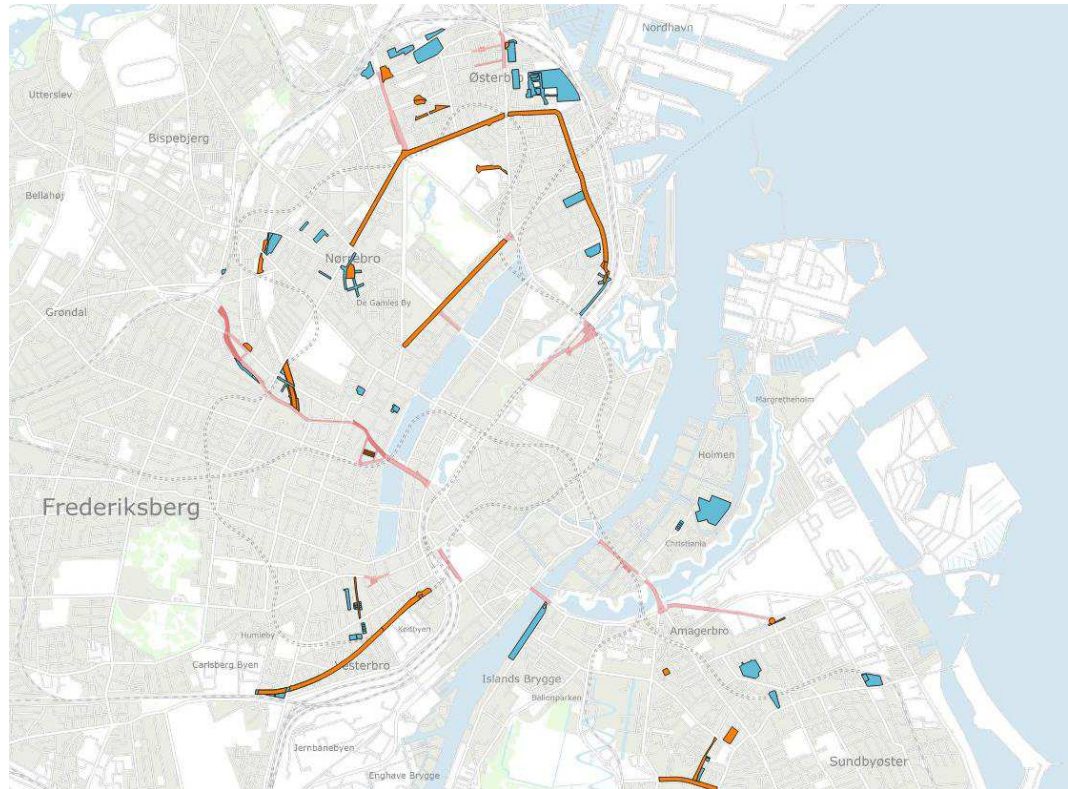




Vejarealer ikke brede nok ift. den nuværende trafik

I datasættet indgik stadig vejarealer, der er bredere end 30 meter, men som pga. store trafikmængder ikke er vurderet egnet. Disse blev frasorteret i dette trin.

Dette trin reducerer antallet af tilbageværende matrikler og vejfladepolygoner med hhv. 7 og 13 til 68 matrikler og 37 vejfladepolygoner.



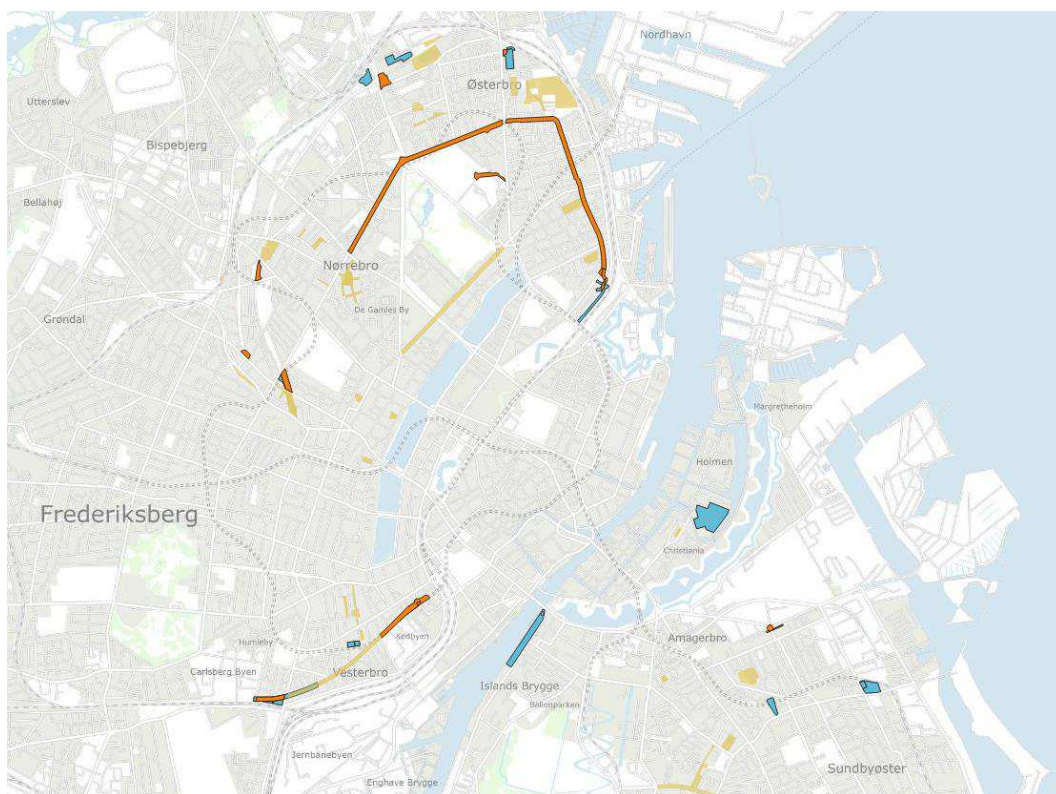
*Frasortering af relativt brede vejarealer, hvor det ikke vurderes, at der kan etableres p-anlæg pga. høje trafikmængder.*

### Arealer med eksisterende planer, mange træer og legepladser

Slutteligt blev arealer, hvor Københavns Kommune allerede har planer, herunder eksisterende anlægs-, kvarterløfts-, klimatilpasningsprojekter samt skybruds- og forsinkelsesbassiner markeret. Disse arealer kom på en 'bobler'-liste, hvorefter de blev inddraget i den videre proces i takt med, at andre lokationer blev frasorteret pga. showstopperne i den videre proces.

Til listen kom også arealer med mange eller store kommunale træer (der ikke allerede er frasorteret, pga. at disse er fredede/bevaringsværdige) samt arealer, der indeholdt en eksisterende legeplads i terrænniveau.

På Figur 1 ses en oversigt over en række af de arealer, der har været i spil til at blive udvalgt, men som er blevet frasorteret i den videre proces, som følge af diverse kriterier, og på Figur 2 ses de 15 lokationer, der er medtaget i screeningskataloget.



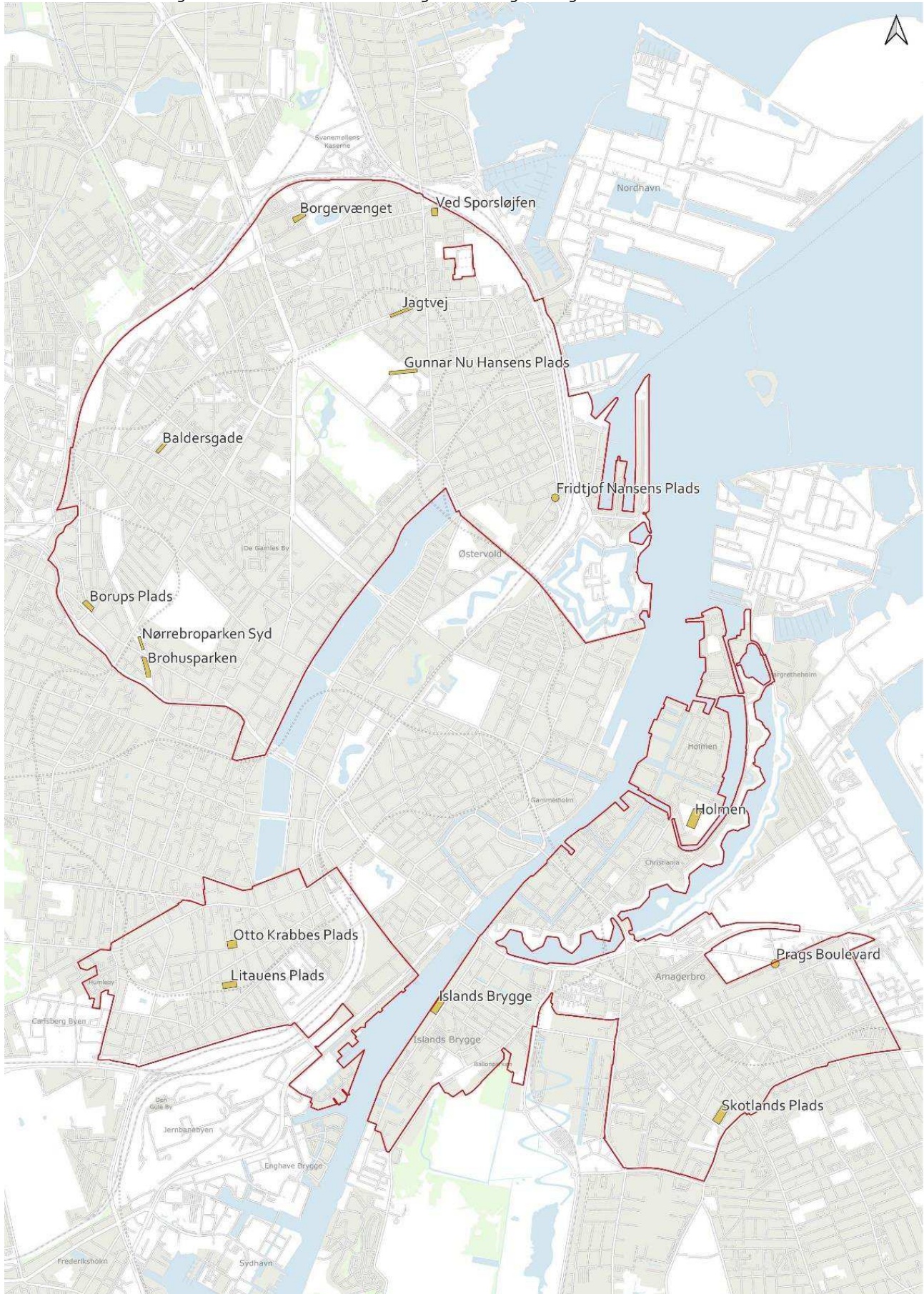
*Boblere (gule), der kun til en vis grad kunne nedprioriteres ift. øvrige arealer pga. eksisterende planer, træer eller legepladser. Disse blev inddraget i den videre proces sammen med de resterende tilbageværende arealer.*



Figur 1. 'Boblerliste' med lokationer, der er blevet frasorteret på baggrund af diverse kriterier.

Lokation	Årsag til frasortering
<b>Østerbro</b>	
Hullet Skatepark ved Rovsingsgade	Det er politisk besluttet, at der skal opføres plejeboliger og en svømmehal på arealet.
Hans Knudsens Plads	Fornylig opsat lynladerstation er ikke forenelig med et parkeringsanlæg på pladsen.
Strandboulevarden	Flere potentielle lokationer på Strandboulevarden udgår, da Københavns Kommune er i gang med en sideløbende analyse, hvor der ses på om arealerne kan sælges til en privat aktør ift. etablering af en parkeringskælder.
Østbanegade	Det vil ikke være muligt, at opføre et tilstrækkeligt stort p-anlæg på lokationen pga. beskyttelseslinjen for fredede fortidsminder, som skærer indover en del af pladsen.
Blegdamsvej	Udgår da der er metroskakter i den nordøstlige del af strækningen og der er et skybrudstunnelprojekt i gang på den sydvestlige del af Blegdamsvej.
Eidsvoll Plads	Matriklen berører kun lige området, hvorfor lokationen udgår.
<b>Nørrebro</b>	
Nørrebro Skatepark	Det vurderes det ikke muligt, at opnå minimum 250 p-pladser på det tilgængelige kommunaltejet areal.
Baggensensgade	Der er ikke truffet endelig beslutning om metrolinje M5 endnu, men ejerkredsen bag Metroselskabet har truffet beslutning om at gennemføre Miljø Konsekvens Vurdering for første del af linjen og samtidig igangsætte en perspektivanalyse for videreførelse over Nørrebro med station ved Stengade/Baggensensgade. På arealet skal det være muligt at etablere både metroarbejdsplads og -station. Desuden vurderes det ikke muligt, at opnå minimum 250 p-pladser på det tilgængelige kommunaltejet areal.
Herman Triers Plads	Udgår da der er fire bunkere på pladsen, der er udlejet til øvelokaler. Det er således ikke muligt, at etablere p-kælder i jorden.
<b>Vesterbro</b>	
Halmtorvet	Lokationen er ovenover den eksisterende metrotunnel på metrocitlinjen ml. København H og Enghave Plads.
Søndre Boulevard/ Enghavevej	Det er politisk besluttet, at der skal bygges daginstitution på arealet.
Rødegårdsparken	Den eksisterende metrotunnel på metrolinje 2 ml. Amagerbro og Lergravsparken forløber under en del af grunden, hvilket reducerer det resterende areal i et sådan omfang, at det vil være svært, at få plads til minimum 250 p-pladser i en p-kælder.
Dannebrogsgade	Det var i første omgang kun en automatisk p-kælder, der var i spil på lokaliteten ift. at opnå de 250 p-pladser. Dette er dog umuligt at gennemføre, når legeplads til institutionen skal reetableres efter anlæg og der samtidig skal være til og fra kørselsmulighed samt elevator-skakter ifm. p-anlægget.
<b>Amagerbro/Christianshavn</b>	
Københavns Hundepark	Udgår da lokationen indgår i Christianshavns Volds fortidsminde beskyttelseslinje.
Lergravsvej	Der er adskillige hovedledninger i jorden under lokationen, der skal omlægges ifm. etablering af p-anlæg. Desuden vil et p-anlæg betyde at mange store træer langs vejen skal fældes. Det gør lokationen uaktuel.
Strandlodsvej	Matriklen ligger meget tæt op ad brokvarterne – men er reelt uden for området. Lokationen er derfor udgået.
Peder Lykkes Vej	Matriklen ligger meget tæt op ad brokvarterne – men er reelt uden for området. Lokationen er derfor udgået.

Figur 2. De 15 lokationer der er medtaget i screeningskataloget.



**Via Trafik - En del af Sweco**

**Øst**

Søvej 13 B  
3460 Birkerød  
T: 4820 9000

**Vest**

Willemoesgade 13 K  
8200 Aarhus N  
T: 7220 7207

E: [info@sweco.dk](mailto:info@sweco.dk)  
[www.viatrafik.dk](http://www.viatrafik.dk)  
CVR. nr: 48233511

## Bilag 3: Udmøntningsnotat og budgetnotat

Følgende er teksten fra udmøntningsnotatet fra Budget 2023 vedrørende TM98.

### **TM098 Parkeringsanlæg i hvert af brokvartererne (s. 44)**

*Aftaletekst:* Parterne er enige om at afsætte midler til en foranalyse samt screening, som skal afdække lokationer til etablering af flere parkeringsanlæg i København.

*Bevilling:*

Der afsættes:

- 3,0 mio. kr. samlet på anlæg i 2023 og 2024.

*Proces:*

Forvaltningen igangsætter screening og foranalyse i januar 2023, og den forventes afsluttet i juni 2024. Resultatet forelægges Teknik- og Miljøudvalget i august 2024 forud for forhandlingerne om Budget 2025.

*Budgetnotat:* TM98 Parkeringsanlæg i hvert af brokvartererne



## TM98 Parkeringsanlæg i hvert af brokvartererne



### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat på etablering af et eller flere parkeringshuse i hvert af brokvartererne til Budget 2023.

### Indhold

Med dette budgetnotat foretages en screening af egnede lokationer til etablering af flere parkeringsanlæg i København på større offentlige vejarealer i brokvartererne, herunder hvor mange p-pladser der forventes at kunne anlægges. Formålet med screeningen er at undersøge, om det er muligt at etablere parkeringsanlæg med op til 250, 500 eller 1000 parkeringspladser. I screeningen vil det desuden blive undersøgt, om der er kommunalt ejede grunde, hvor det er muligt at etablere parkeringsanlæg i brokvartererne, samt eventuelle konsekvenser af forskellige løsninger.

Efter udført screening vil en foranalyse afdække de forventede anlægsomkostninger til etablering af parkeringsanlæg på flere (3-4) konkrete lokationer. Derudover vil foranalysen undersøge krav til fundament (fx jordforhold og kabler) og konstruktioner, herunder eventuelle krav til lokalplaner ved større parkeringsanlæg, driftsomkostninger ved de bygningsmæssige og tekniske konstruktioner samt muligheder for anvendelse af Københavns Kommunes betalings- og licenssystemer for parkering.

Analysen vil inddrage erfaringer og resultater fra tidligere forundersøgelser på etablering af parkeringsanlæg, både overjordiske og underjordiske, for at vurdere, om de lokationer, der er undersøgt i den forbindelse, kan være egnede til denne type parkeringsløsning. Det kan fx være foranalyse af underjordiske p-anlæg ved Baggesensgade, Otto Krabbes Plads, Fridtjof Hansens Plads og Strandboulevarden, som er gennemført i 2016.

Foranalysen forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget i juni 2024 forud for forhandlingerne om Budget 2025.

Initiativet har ikke i sig selv konsekvenser for antallet af træer eller bilparkeringspladser, da der er tale om foranalyse. Resultaterne af foranalysen vil fremlægge konsekvenser for antallet af træer, bil- og cykelparkeringspladser ved etablering af parkeringsanlæg.



## Økonomi

Initiativet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,0 mio. kr. i 2023-2024. Foranalysen forventes færdig i juni 2024.

Eksekvering af anlægsprojekter i 2023-2024 er afhængig af, at der prioriteres anlægsårtal i 2023-2024.

**Tabel 1. Scenarie 1 - Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Foranalyse og screening for lokationer til etablering af flere parkeringsanlæg</i>						
- Screening af egnede lokationer	Anlæg	400	150			550
- Foranalyse	Anlæg	1.200	1.200			2.400
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.600</b>	<b>1.350</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.950</b>

## Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet er ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 20223 p/l)	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>							
- Screening af egnede lokationer (ekstern)	2000	300	100			400	400*
- Projektering	2000	800	800			1.600	1.600*
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	500	450			950	950*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>1.600</b>	<b>1.350</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.950</b>	<b>2.950*</b>

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

Bydækkende						X
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst		
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest		

### Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X
IT-projekt (KIT)		X

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til det konkrete formål.