



## TM2 Midlertidig parkering under anlæggelse af skybrudssikring på Strandboulevarden



### Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget besluttede på mødet den 18. september 2017, at der skal udarbejdes et budgetnotat til Overførselssagen 2017-2018 om muligheden for at etablere midlertidige parkeringspladser i forbindelse med HOFOR's anlæggelse af en skybrudstunnel under Strandboulevarden i den forventede anlægsperiode 2018 til 2020.

Skybrudssikringen vil berøre 126 parkeringspladser fordelt på fire lokaliteter på Strandboulevarden i den blå parkeringszone. De 126 parkeringspladser nedlægges ikke på samme tid. 53 af parkeringspladserne forventes at være nedlagt i hele anlægsperioden fra medio 2018 til ultimo 2020, svarende til ca. 28 måneder. På tre af lokaliteterne forventes parkeringspladserne at blive midlertidig nedlagt i sammenhængende perioder af seks måneder. Det drejer sig om henholdsvis 10, 14 og 49 parkeringspladser udover de 53 parkeringspladser. Den detaljerede tidsplan for anlægsarbejdet fastlægges dog af entreprenøren og kan ændre sig løbende.

### Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har flere gange screenet Indre Østerbro for mulighederne for at øge parkeringskapaciteten, da belægningsprocenten på Indre Østerbro er over 100 %. Med udgangspunkt i de gennemførte screeninger foreslår forvaltningen, at der opstribes skråparkering på den sydlige del af Strandboulevarden fra Nordre Frihavsgade til Fridtjof Nansens Plads. Dette kan ske ved at vende de nuværende længdeparkeringspladser langs Strandboulevardens fortov, hvorved der bliver tilført parkeringspladser i en midlertidig periode. Med etableringen af midlertidig skråparkering vil der midlertidigt nedlægges en kørebane, så der kun vil være en enkelt kørebane i hver retning på Strandboulevarden på den sydlige del.

Trafikmængden i den sydlige del af Strandboulevarden er lav, og trafikanterne vil derfor kunne tilpasse sig den ene kørebane i hver retning. Der ændres ikke på antallet af kørebaneer i de signalregulerede kryds på strækningen og dermed bevares kapaciteten i krydsene.

Trafikanterne, som har parkeret, skal bakke ud på selve kørebanen efter nedlæggelsen. Der skal derfor indtænkes mulighed for cykelbane langs fortovet på indersiden af skråparkeringen. I denne løsning vil kørebanens bredde være minimum ca. 3,0 meter og cykelbanen 1,5-1,8 meter bred. Hvis der ikke laves cykelbane, vil kørebanebredden som minimum være 4,5 meter bred. Projektet kræver tilladelse fra Københavns Politi.

Hvis projektet gennemføres, kan der tilvejebringes ca. 102 ekstra parkeringspladser, hvilket vil afhjælpe problematikken vedrørende de midlertidigt nedlagte parkeringspladser i den mest belastede periode i forbindelse med HOFOR's skybrudsprojekt. Dette vil også betyde, at der i perioder vil være et overskud af parkeringspladser, hvorfor projektet vil indebære et provenu til kommunen.

Strækningen er en bydelsgade og har én lokalbus (linje 35). Stoppestederne på strækningens buslinje vil ikke berøres. Bussen vil have minimalt forringet fremkommelighed i forhold til i dag pga. parkerede biler, som skal bakke ud på kørebanen. Derfor skal hastighedsgrænsen nedsættes fra 50 km/t til 40 km/t for at sikre trafiksikkerheden, mens den midlertidige skråparkering er på strækningen. Dette har ingen konsekvens for Movia.

### Overordnede målsætninger og effekter

Projektet vil medvirke, at der opretholdes den nuværende parkeringskapacitet under anlæg af HOFOR's skybrudstunnel. Hermed understøtter projektet målene i Fællesskab København om, at 90 % af københavnere oplever, at det er nemt at komme rundt i byen.

### Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 0,5 mio. kr. i 2018. Der er desuden et provenu forbundet med projektet på 0,1 mio. kr. i 2018, 0,1 mio. kr. i 2019 og 0,3 mio. kr. i 2020. Projektet forventes ibrugtaget i september 2018.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Midlertidig parkering i gul zone	Anlæg	530					530
Provenu	Service- måltal	-140	-100	-251			-491
<b>Udgifter i alt</b>		<b>390</b>	<b>-100</b>	<b>-251</b>			<b>39</b>

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at projektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % til uforudsete udgifter.

### Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 0,5 mio. kr. i 2018. Der er desuden et provenu forbundet med projektet på 0,1 mio. kr. årligt i 2018-2019 og 0,3 mio. kr. i 2020.

**Tabel 2 – Anlægsudgifter og servicemåltalseffekt**

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering	110					110	110*
- Udførsel	420					420	420*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>530</b>					<b>530</b>	<b>530*</b>
<i>Servicemåltalseffekt</i>							
- Provenu	-140	-100	-251			-491	
<b>Servicemåltalseffekt i alt</b>	<b>-140</b>	<b>-100</b>	<b>-251</b>			<b>-491</b>	

### Tabel 3 – Tidsangivelse

Projektet forventes ibrugtaget september 2018.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	September 2018

### Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

### Bydel og adresse

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