



KØGE NORD

STATIONSNÆRT KONTORBYGGERI
FRA P-PLADS TIL BYGGEFELT

PARKERINGSSTRATEGI

3. november 2021





KØGE KOMMUNE

Byg- og Planafdelingen

Teknik- og Miljøforvaltningen

Torvet 1,

4600 Køge

Udarbejdet af

urban
creators

Nordre Toldbod 27
1259 København K
www.urbancreators.dk
CVR nr: 36957379

INDHOLD

- 4 **Indledning**
 - Byrum med muligheder
 - Kontekst
 - Områdets placering & sammenhæng
 - Tidslinje
 - Masterplan

- 16 **Plangrundlag**
 - Lokalplan 1048
 - Stationsnærhed og opkobling
 - Områdets afgrænsning
 - Vej- og Stiplan

- 24 **Analyser**
 - Forsætninger for analysen
 - Forslag til scenarier for byudviklingen
 - P-regnskab
 - Økonomisk vurdering
 - Fysisk vurdering

- 50 **Opsamling & anbefalinger**

INDLEDNING



INDLEDNING

Køge Kommune har bedt Urban Creators om at udarbejde en samlet parkeringsstrategi for Køge Nord.

I forbindelse med udarbejdelsen af parkeringsstrategien er der gennemført en intern workshop i Køge Kommune med faglige medarbejdere på tværs af Teknik og Miljøforvaltningen.

Analyser er gennemført ved brug af et dynamisk parkeringsværktøj udviklet af Urban Creators. Parkeringsværktøjet er blevet benyttet i den iterative proces med at finde frem til den mest optimale, økonomiske og fysiske p-løsning i sammenhæng med forskellige mulige scenarier for byudviklingen af Køge Nord Stationsområde.

Parkeringsstrategien for Køge Nord giver svar på følgende centrale spørgsmål:

- Belyse forskellige mulige scenarier for udvikling af stationsområdet?
- Hvad er de økonomiske og fysiske sammenhænge for de forskellige scenarier for etablering af parkeringen?
- Hvilken parkeringsløsning er bedst, hvis der skal være økonomisk og fysiske balance i Køge Nord Stationsområde?

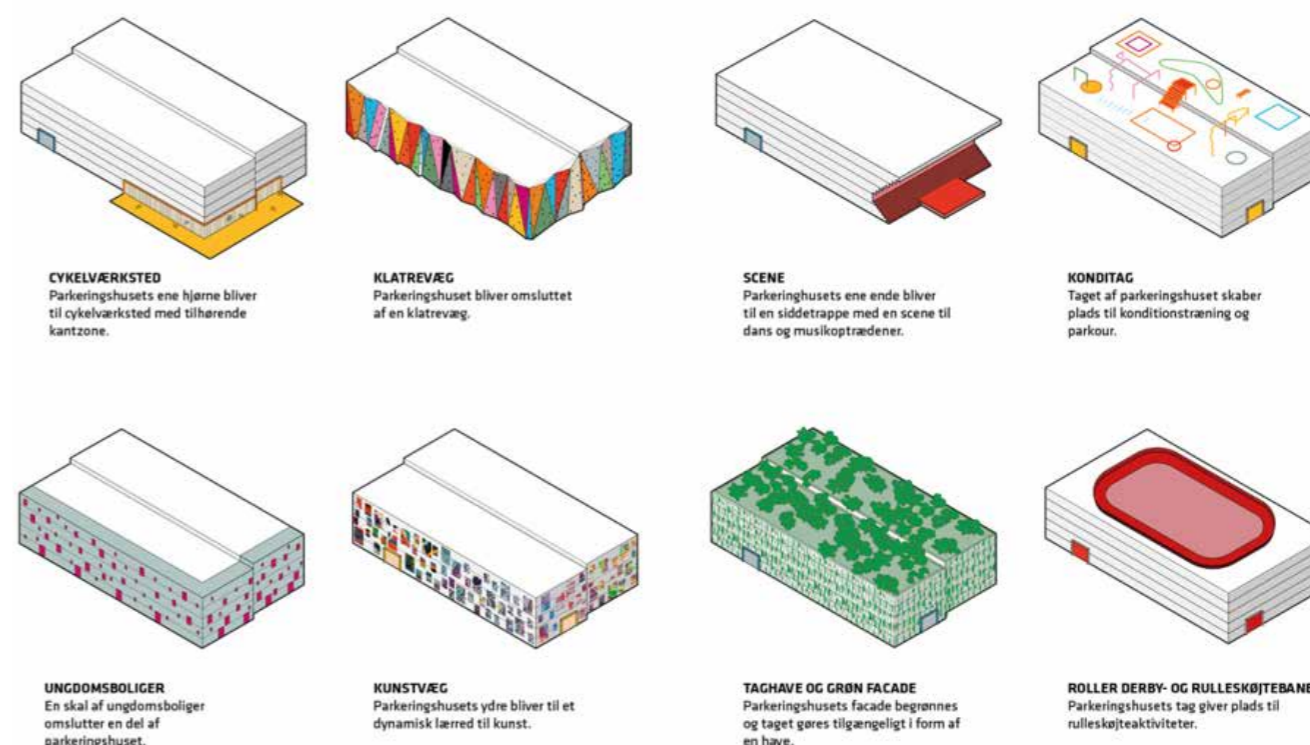
ET BYRUM MED MULIGHEDER

Parkeringsløsninger kan bidrage til at skabe merværdi i byudviklingen i Køge Nord og understøtte potentialer for bæredygtighed i området, hvis parkeringen indtænkes i helheden fra starten.

Parkering i konstruktion kræver store investeringer. Derfor er det vigtigt at kvalificere de økonomiske og fysiske sammenhænge til byudviklingen.

Denne parkeringsstrategi belyser disse sammenhænge og giver overblik over, om der er økonomisk balance mellem indtægter fra byggeretter og udgifter til parkeringen mv. i forskellige udviklings-scenarier. Formålet med strategien er at finde frem til hvilken p-løsning, der er optimal for området, samtidig med at der skabes optimal bykvalitet i området.

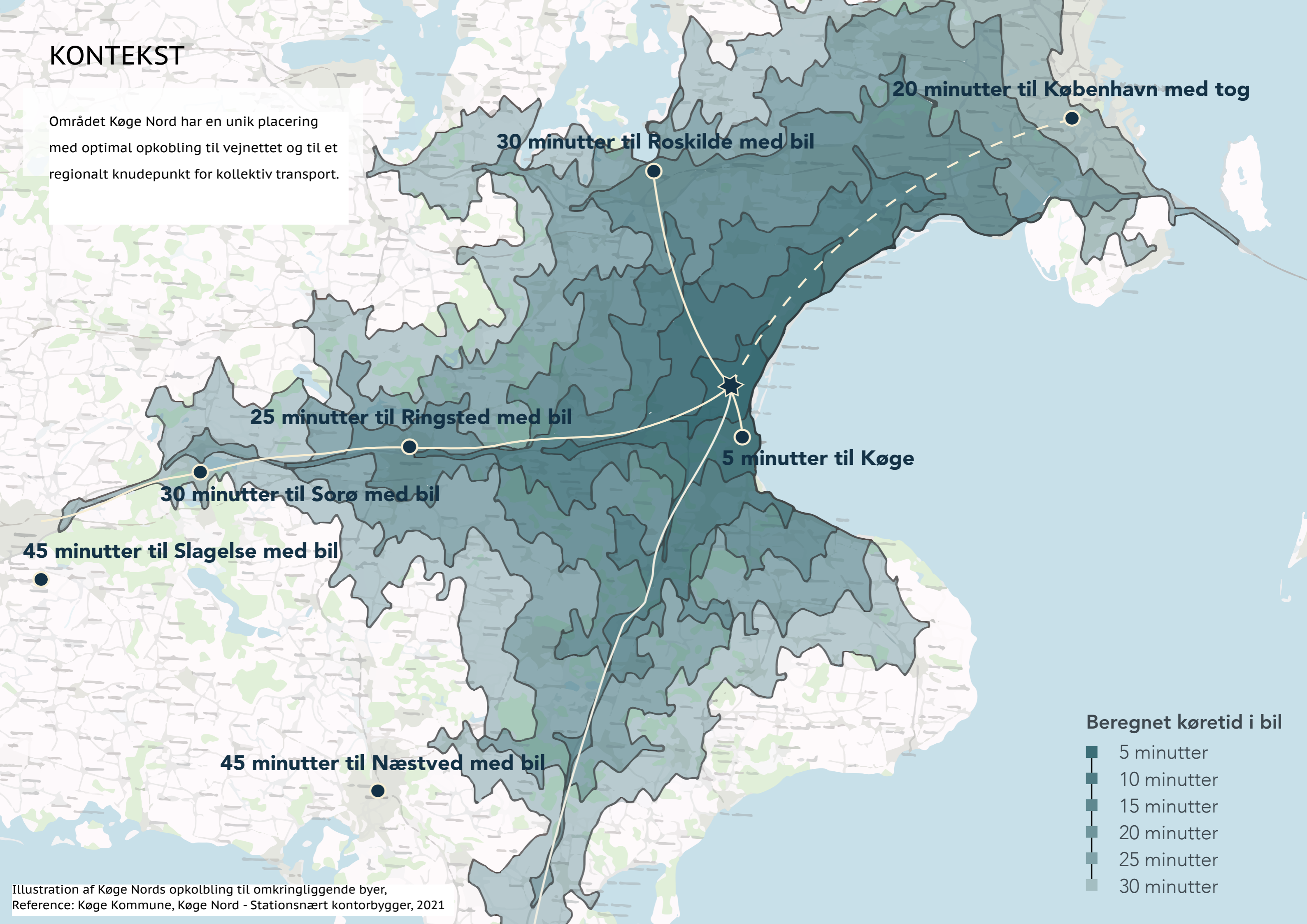
Bykvalitet forstås som attraktive rammer for byliv, hvor bæredygtighed er i højsædet. Parkering og bykvalitet handler altså om at finde balancen mellem at skabe plads til biler i området, som opfylder et behov hos mange mennesker, og at skabe plads til et attraktivt byliv.



Inspiration fra et multifunktionelt parkeringshus.
Reference: Tredje Natur/Urban Creators, Musicon Roskilde, 2020

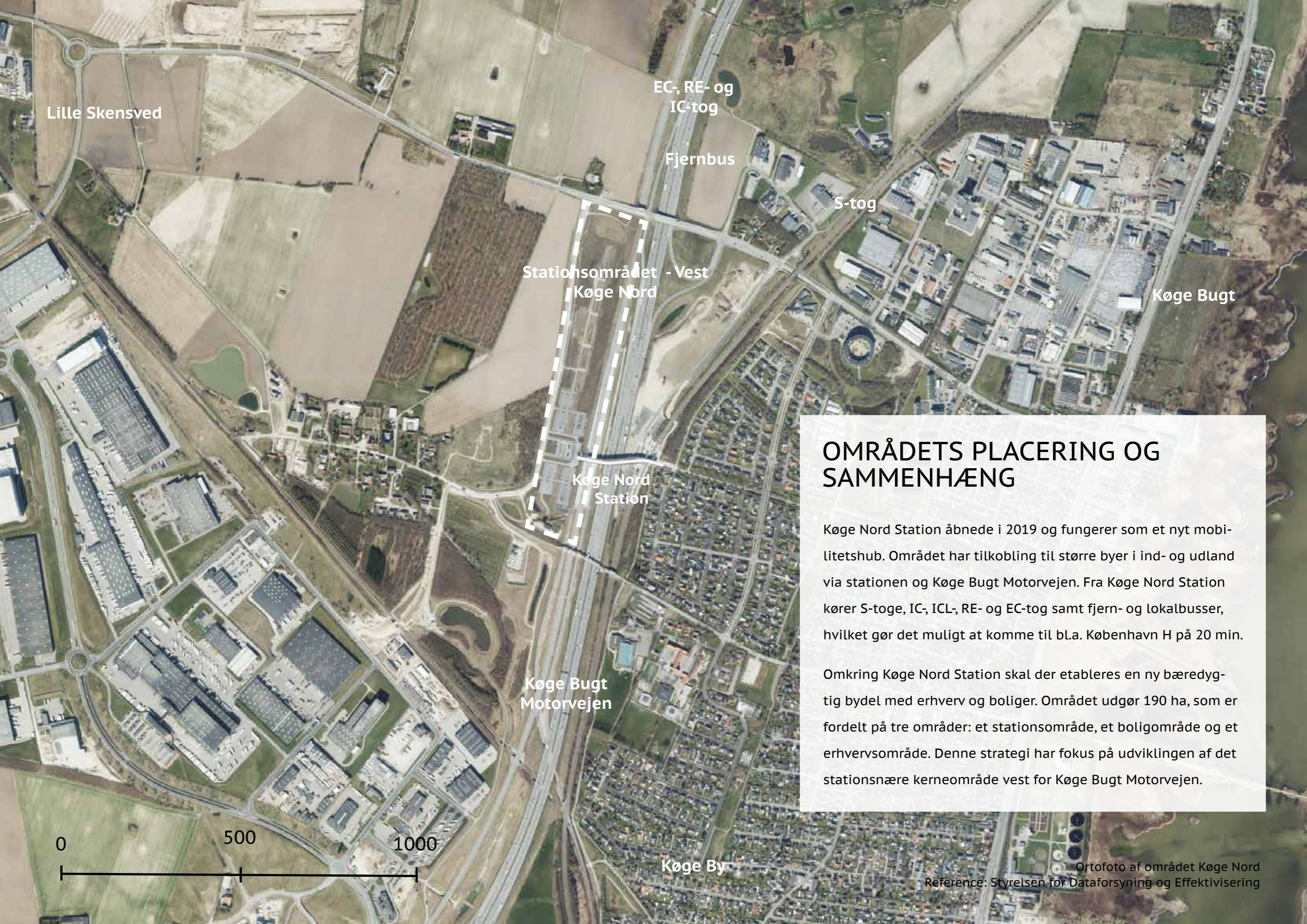
KONTEKST

Området Køge Nord har en unik placering med optimal opkobling til vejnettet og til et regionalt knudepunkt for kollektiv transport.



Beregnet køretid i bil

- 5 minutter
- 10 minutter
- 15 minutter
- 20 minutter
- 25 minutter
- 30 minutter



Stationsområdet - Vest
Køge Nord

Køge Nord
Station

Køge Bugt
Motorvejen

EC-, RE- og
IC-tog

Fjernbus

S-tog

Køge Bugt

OMRÅDETS PLACERING OG SAMMENHÆNG

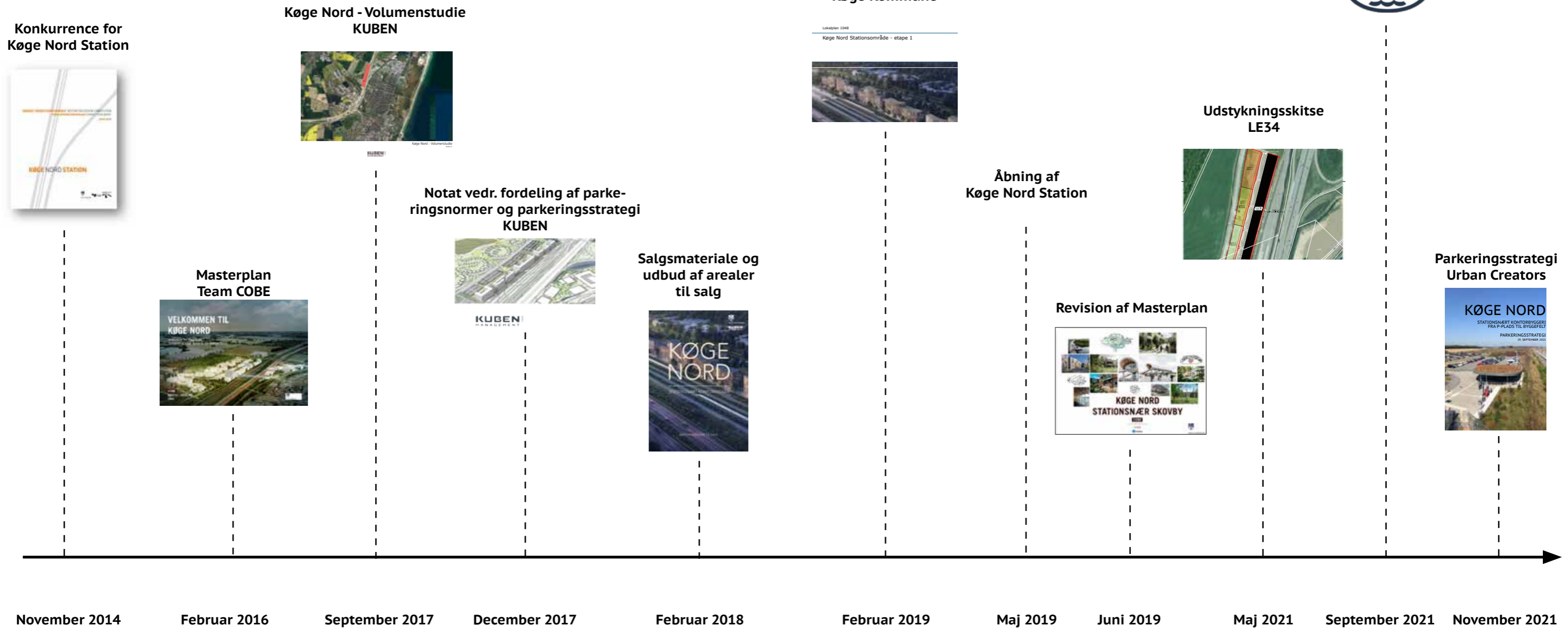
Køge Nord Station åbnede i 2019 og fungerer som et nyt mobilitetshub. Området har tilkobling til større byer i ind- og udland via stationen og Køge Bugt Motorvejen. Fra Køge Nord Station kører S-tog, IC-, ICL-, RE- og EC-tog samt fjern- og lokalbusser, hvilket gør det muligt at komme til bl.a. København H på 20 min.

Omkring Køge Nord Station skal der etableres en ny bæredygtig bydel med erhverv og boliger. Området udgør 190 ha, som er fordelt på tre områder: et stationsområde, et boligområde og et erhvervsområde. Denne strategi har fokus på udviklingen af det stationsnære kerneområde vest for Køge Bugt Motorvejen.

TIDSLINJE

Strategien bygger på et grundlag af tidligere analyser, strategier og studier. Udviklingen af området har været igangsat siden 2016, hvor Team Cobe udviklede en masterplan for området. Siden da er der udarbejdet flere analyser for området samt en lokalplan, som førte til en revision af masterplanen i 2019.

I 2018 blev arealerne i stationsområdets første etape udbudt til salg. Grundet manglende salg undersøges vilkår for salg nærmere, hvilket har resulteret i denne parkeringsstrategi



MASTERPLAN

Masterplanen illustrerer visionen for den fuldt udbygget bydel. Grøn byggemodning er en strategi og et gennemgående tema i hele udviklingen af området. Dvs. der laves grøn byggemodning før byen etableres.

Stationsområdet, som denne strategi beskæftiger sig med, består af arealet tættest på jernbanen/motorvejen og slutter ved hovedvejen Nordstjernen. Udviklingen af stationsområdet er allerede påbegyndt, da et grønt strøg er blevet etableret igennem området. Det grønne strøg skal fungere som områdets håndtering af overfladevand kombineret med et rekreativt grønt område.



PLANGRUNDLAG



LOKALPLAN 1048

Det stationsnære område er opdelt i to felter: den vestlige række, som udgør arealet tættest på jernbanen/motorvejen til det grønne strøg, og den østlige række, som udgør arealet fra det grønne strøg til Nordstjernen.

Etableringen af området starter med, at det østlige byggefelt udbygges med kontorerhverv.

Formålet med lokalplanen er derfor at give mulighed for at etablere ny stationsnært kontorerhverv på ca. 52.500 m² i enheder på ca. 10-20.000 m². Dette kontorerhverv skal muliggøre etableringen af det bagvedlæggende boligområde, da kontorbyggeriet også har funktion som støjskærm.

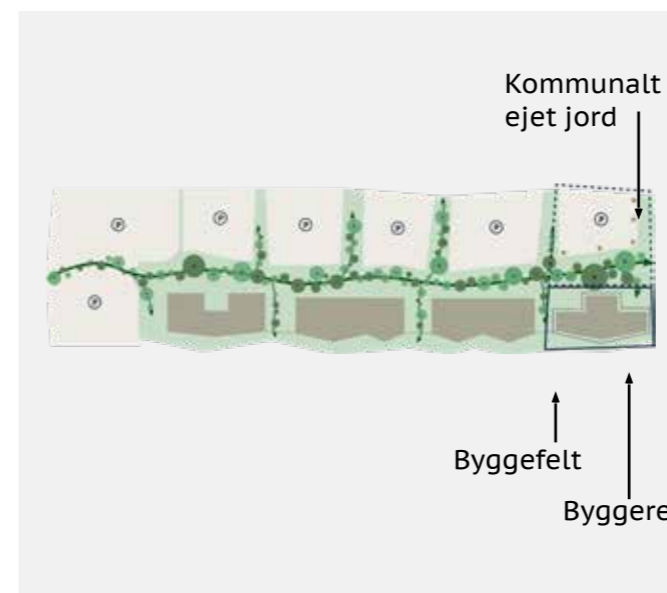
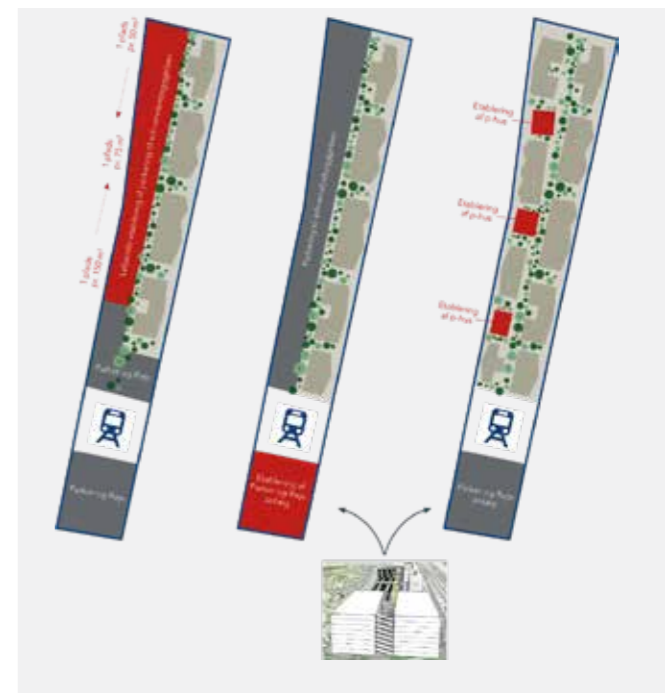


Udstykningsskitse af området Køge Nord, Reference: LE34, 2021

Udviklingsplan

Parkering etableres som terrænparkering i takt med udbygning af kontorerhverv i den vestlige førte række.

Parkeringsarealerne vil i en senere fase overgå til nye byggefelter og parkeringspladserne vil blive overflyttet til parkeringshuse. Derfor er lokalplanens bestemmelser for parkeringsanlægget midlertidig.



Byggeret og anvendelsesmuligheder

Området har en samlet byggeret på op til 52.000 m² med en bebyggelsesprocent på 316 på byggefeltet. Grundene udstykkes som byggefelter med byggeret på 10.000-20.000 m² pr enhed. Området har mange anvendelsesmuligheder og kan rumme kontorer, service, detailhandel, hoteller, boliger mv.

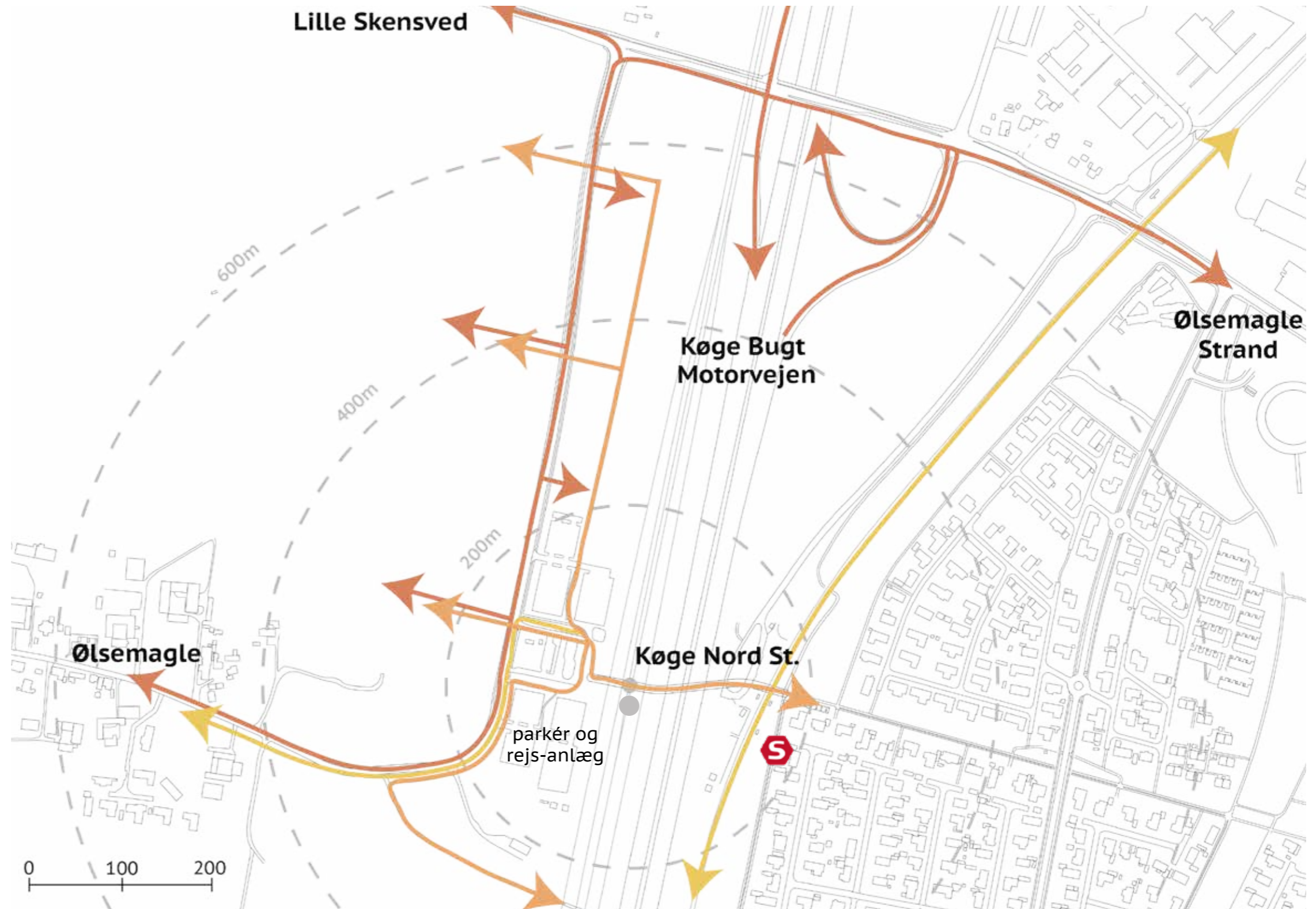
STATIONSNÆRHED & OPKOBLING

Da området befinder sig under 600 meter fra Køge Nord Station, er området et stationsnært kerneområde, hvilket giver Køge Kommune mulighed for at bygge erhvervsbygninger med etageareal større end 1.500 m² i området.

Der er gode forudsætninger for opkobling til området for alle trafikanttyper. Køge Nord Station er et knudepunkt for kollektiv trafik, hvilket giver muligheder for nemt at komme til og fra området med bus eller tog, da det befinde sig inden for 600 meters gangafstand fra stationen.

Den bløde mobilitet er allerede prioriteret i området med etablering af den grønne strøg, som skaber en rekreativ stiforbindelse gennem området.

Området er desuden tilkoblet Køge Bugt Motorvejen, som forbinder området med større byer både via E47 og E20. Dermed er det let at komme til og fra området fra andre byer i bil og i fjernbus.



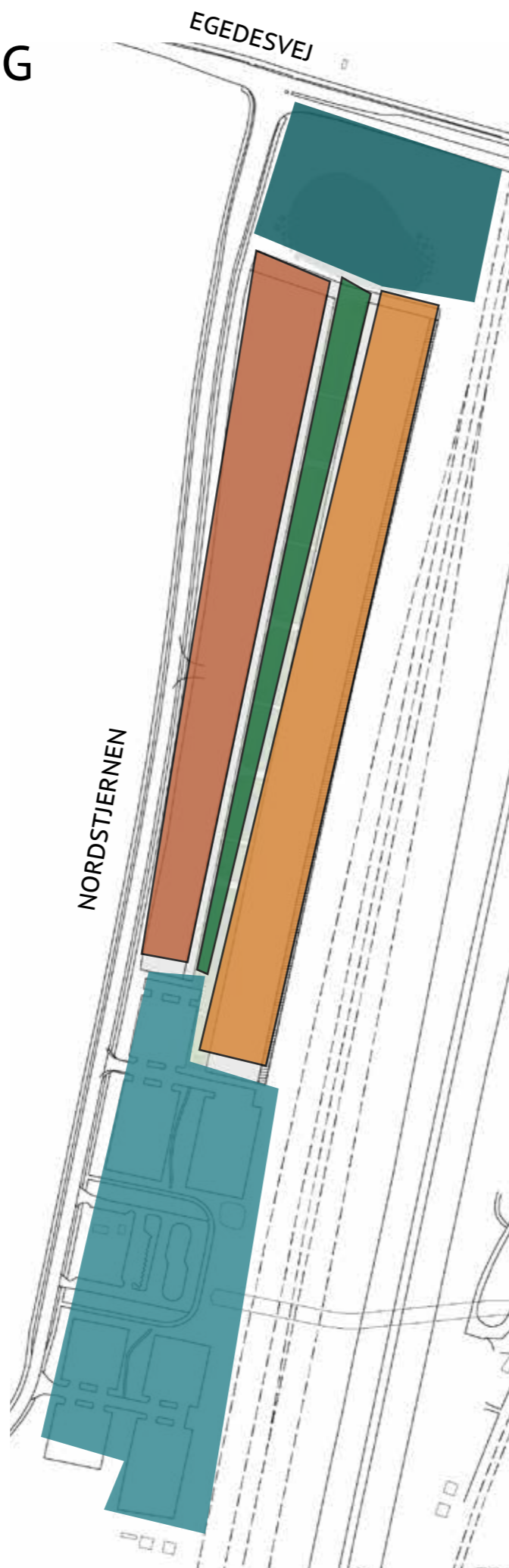
OMRÅDEAFGRÆNSNING

Parkeringsstrategien omfatter byggefeltet fra lokalplan 1048 samt byggefeltet mod vest langs Nordstjernen.

Det centrale grønne strøg mellem byggefelterne samt parker og rejs-anlægget ved stationen og den nordlige regnvandsbassin er ikke en del af analyseområdet.

Det vestlige område er udlagt i lokalplanen til midlertidig parkering. Det østlige område er jf. lokalplanen et byggefelt som kan udbygges.

	Vest	16.886 m ²
	Øst	18.345 m ²
	Grøn strøg - Etableret	
	Regnvandsbassin	
	Stationsforplads og parkér og rejs anlæg	











VEJ- OG STIPLAN

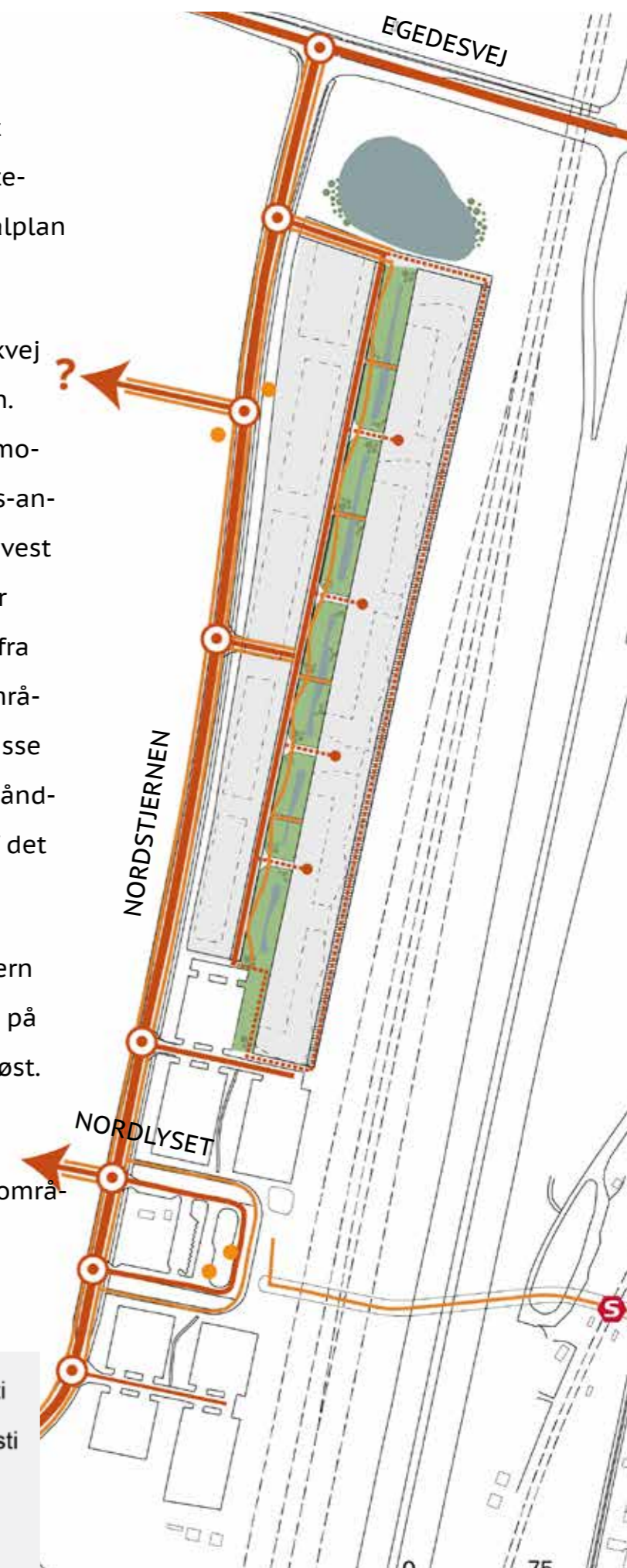
Den viste vej- og stiplan er indtegnet overordnet på baggrund af det eksisterende vejnet samt rammerne for lokalplan 1048.

Nordstjernen er den overordnet trafikvej til området med ca. 13.000 biler/døgn. Nordstjernen er mod nord koblet til motorvejen og mod syd til parker og rejs-anlægget ved stationen og videre mod vest til det fremtidige boligområde. Der er fastlagt tre adgangsveje til området fra Nordstjernen, som skal vejforsyne områdets fremtidige parkeringsløsning. Disse adgangsveje skal samlet set kunne håndtere ca. 5.000 biler/døgn afhængig af det valgte scenarie for byudviklingen.

Der er udlagt en nord-sydgående intern lokalvej i området, som kobler sig op på fire overkørsler til bebyggelsen mod øst.

Placering af evt. ny vejadgang fra Nordstjernen til det fremtidige boligområde mod vest skal kvalificeres.

	Kryds		Rekreativ sti
	Trafikvej		Gang/cykelsti
	Adgangsvej		Busstop
	Servicevej		S-tog st.



ANALYSER



ANALYSENS FORUDSÆTNINGER

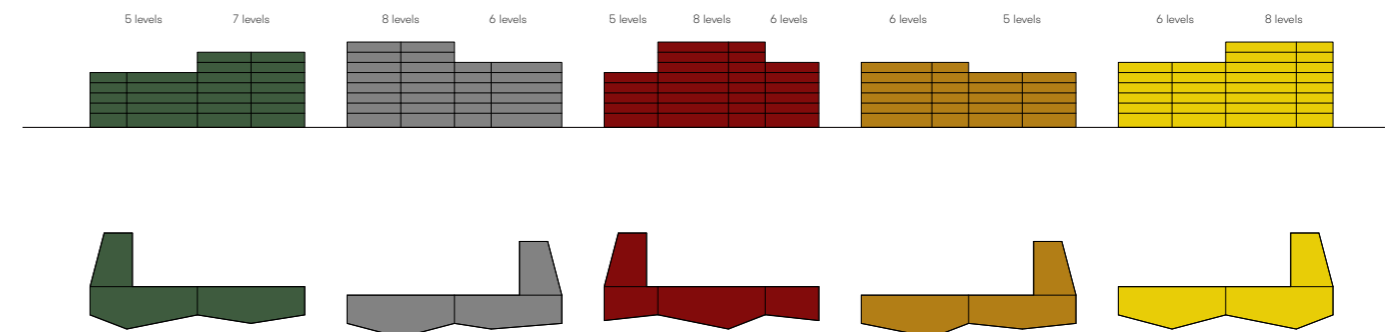
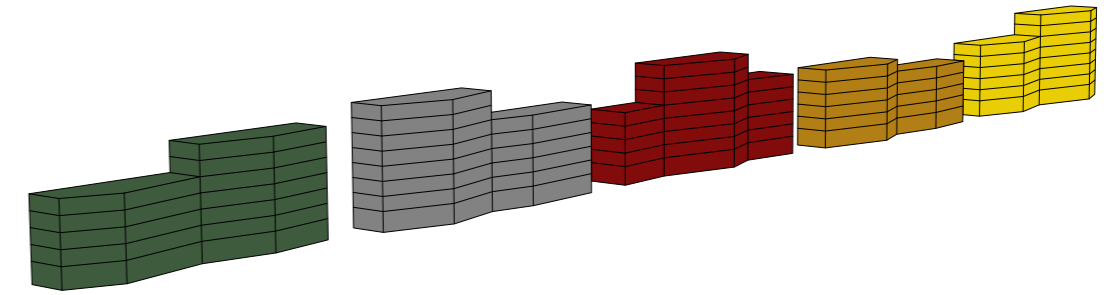
Parkeringsstrategien bygger på en større analyse af sammenhængen mellem etablering af parkeringen og byudviklingen.

I forbindelse med gennemførelse af analysen, er der udviklet et dynamisk parkeringsværktøj. Gennem iterative processer kan det finde frem til den mest optimale parkeringsløsning i økonomisk og fysisk sammenhæng med forskellige scenarier for byudviklingen. Disse iterative processer er blevet kvalificeret gennem en workshop med forvaltningen.

I bilaget er alle forudsætninger oplyst, som er benyttet til udarbejdelsen af parkeringsstrategien. Overordnet består den af følgende parametre:

- P-normer
- Udgifter til anlæg af parkering mv.
- Indtægter fra byggeretter
- Arealbehov for parkeringen

ANALYSENS FORUDSÆTNINGER



Fem bebyggelsesprincipper for basis-scenarie. Reference: Nya Former Køge, 2017




Visualisering af Køge Nord. Reference: Reiulf Ramstad Arkitekter for Køge Kommune

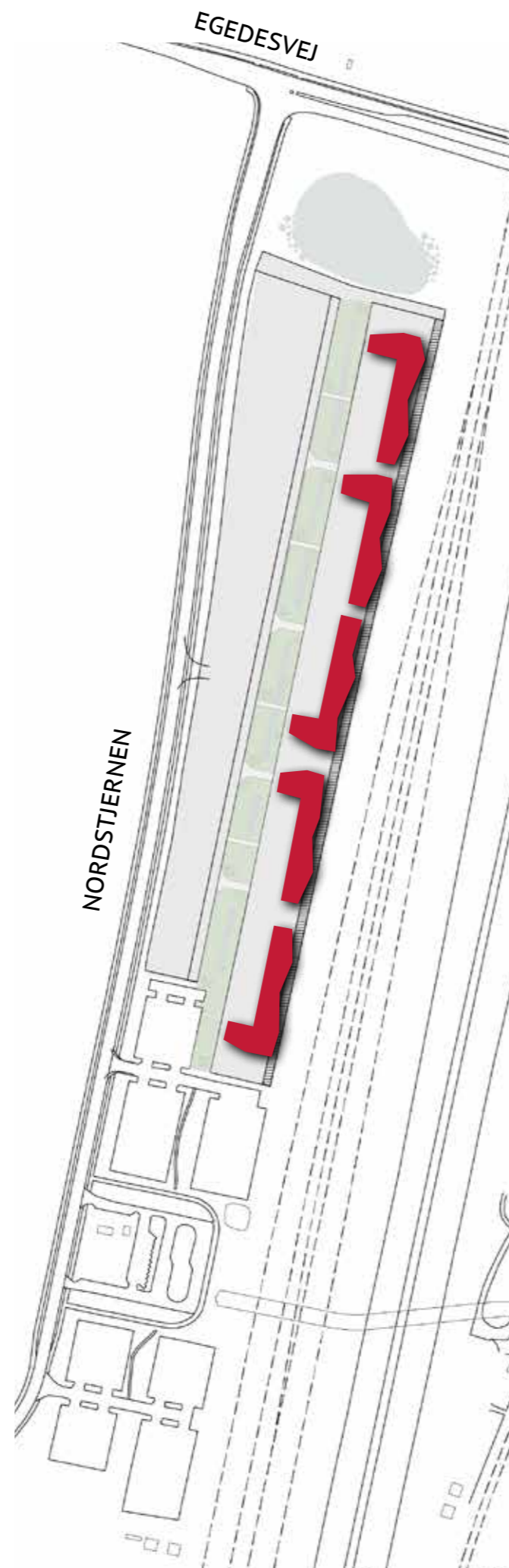
BASIS-SCENARIE

Basisscenariet omfatter første fase jf. lokalplan 1048 med ca. 52.500 etm til udelukkende kontorbyggeri.

De enkelte ejendomme skal mindst være 10.000 m² og max 20.000 m², da der ønskes store kontordomiciler.





Kontorbyggeriet fordeles ligeværdige i tre zoner (jf. zoneinddelingen for p-normen) dvs. 3*17.500 etm. Byggefeltet er samlet ca. 17.000 m².

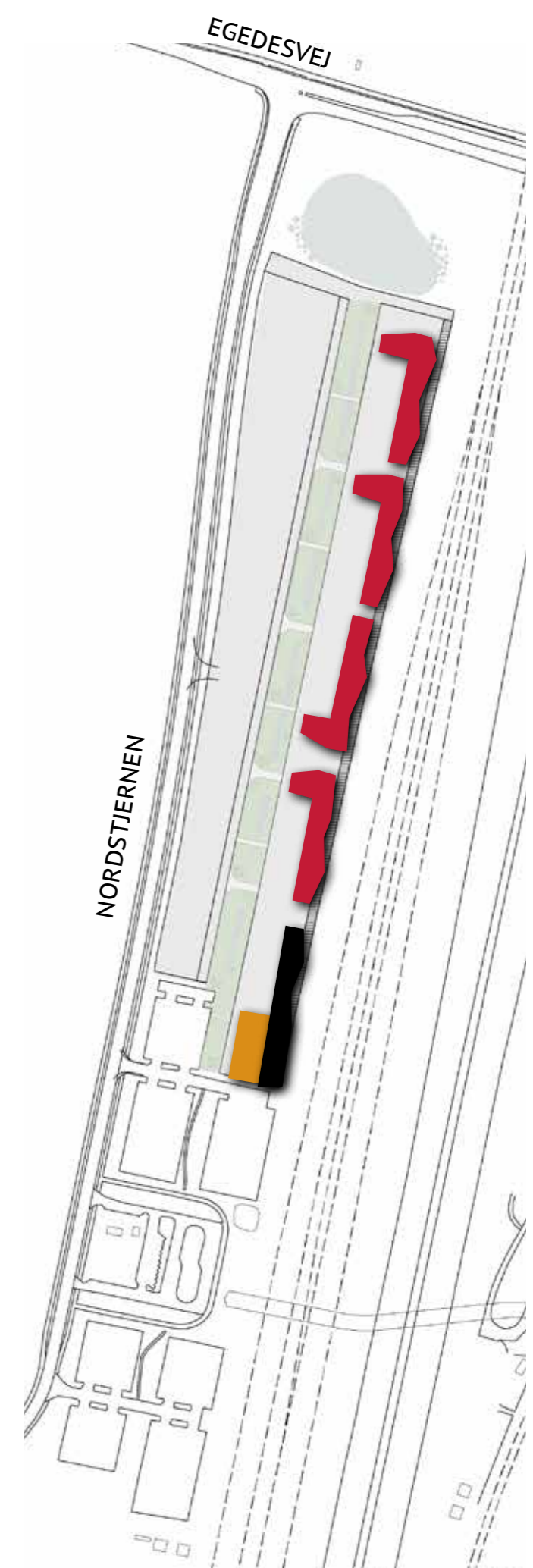
	Kontor	52.500 etm
	Detailhandel	0 etm
	Hotel .& Konf	0 etm
	Bolig	0 etm
I alt		52.500 etm



SCENARIE 1A

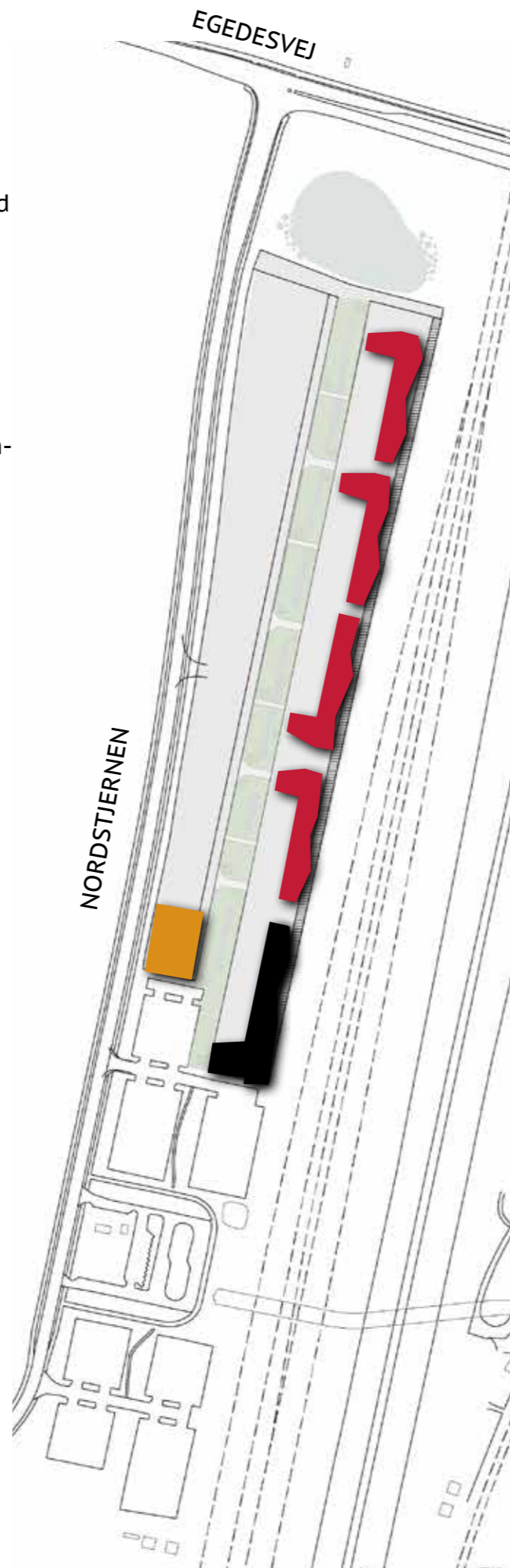
Scenarie 1A omfatter basisscenariet, hvor kontorbyggeriet reduceres og erstattes med hotel og konference byggeri på i alt 12.000 etm - svarende til 200 værelser til hotel og plads til 500 gæster til konferencer. Desuden etableres 1.200 etm detailhandel i lokalplanområdet med vejadgang via parker- og rejsanlægget.

	Kontor	40.500 etm
	Detailhandel	1.200 etm
	Hotel .& Konf	12.000 etm
	Bolig	0 etm
I alt		53.800 etm



SCENARIO 1B

Scenarie 1B omfatter basisscenariet, hvor kontorbyggeriet reduceres og erstattes med hotel og konference byggeri på i alt 12.000 etm - svarende til 200 værelser til hotel og plads til 500 gæster til konferencer . Desuden etableres 1.200 etm detailhandel ud mod Nordstjernen, Ved at placere detailhandel mod Nordstjernen skabes en større synlighed. Vejadgangen til detailhandel sker via parker- og rejsanlægget.



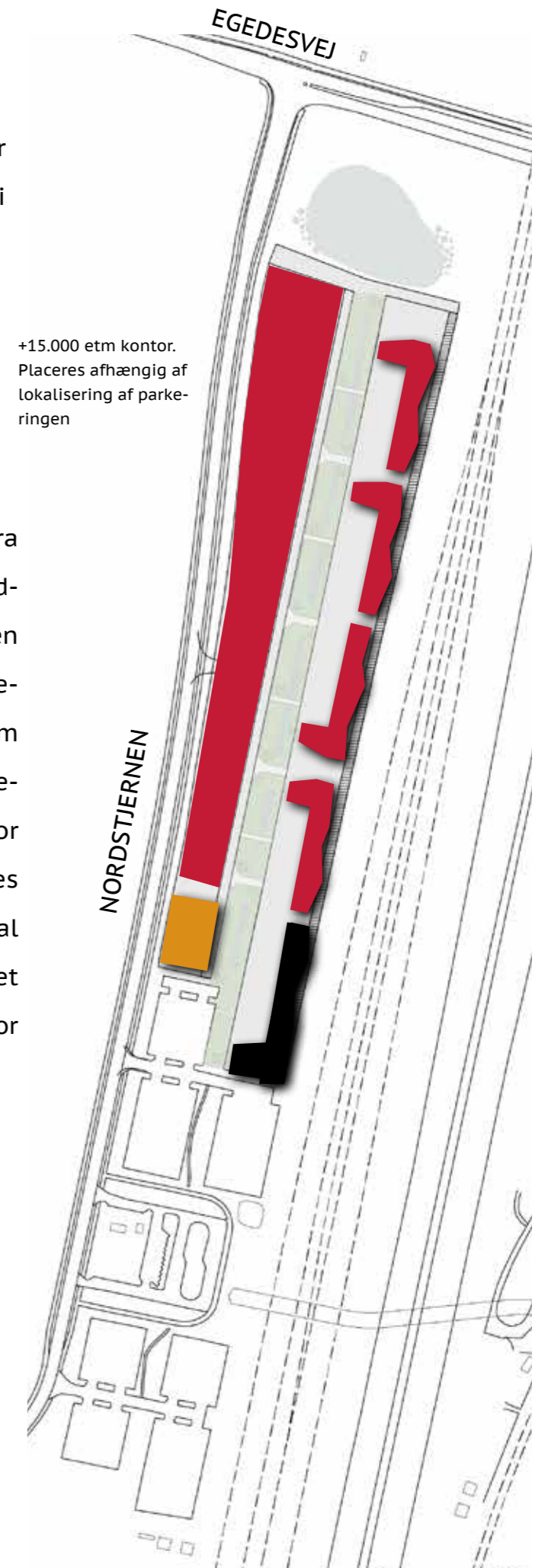
	Kontor	40.500 etm
	Detailhandel	1.200 etm
	Hotel .& Konf	12.000 etm
	Bolig	0 etm
I alt		53.800 etm

SCENARIO 2

Scenarie 2 omfatter scenarie 1B, samt der etableres ca. 15.000 etm kontorbyggeriet i det vestlige område mod Nordstjernen.

+15.000 etm kontor.
Placeres afhængig af lokaliserings af parkeringen

Fastlæggelse af de ca. 15.000 etm ekstra bebyggelse i området er vurderet groft ud fra at det ekstra p-behov, som bebyggelsen udløser også skal indgå som P-huse i bebyggelsesplanen. De ekstra ca. 15.000 etm er fremkommet ved en grov vurdering, således at den samlet bebyggelsesprocent for begge områder er ca. 200, hvilket vurderes vil skabe tilstrækkelige friarealer. Dette skal imidlertid kvalificeres efterfølgende vha. et volumenstudie med deraf konsekvenser for trafikken.







	Kontor	55.500 etm
	Detailhandel	1.200 etm
	Hotel .& Konf	12.000 etm
	Bolig	0 etm
I alt		68.700 etm

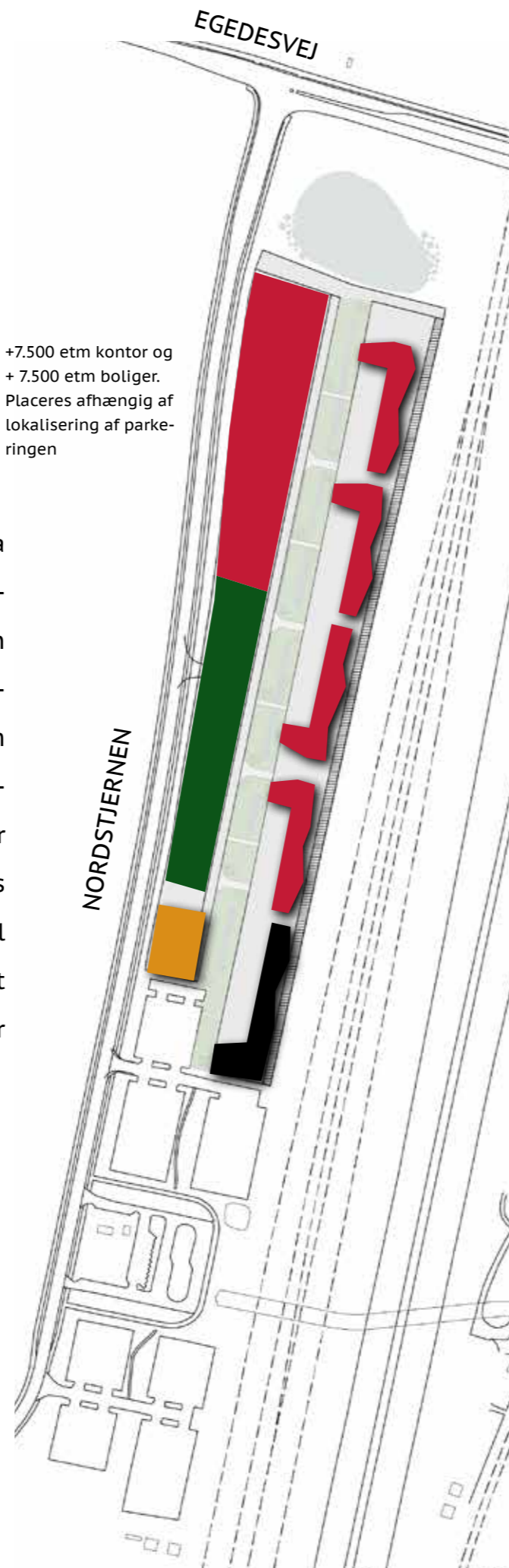
SCENARIO 3

Scenario 3 omfatter scenario 1, samt at der etableres 7.500 etm kontorbyggeriet og 7.500 etm boligbyggerie i det vestlige område mod Nordstjernen.

+7.500 etm kontor og
+ 7.500 etm boliger.
Placeres afhængig af
lokalisering af parke-
ringen

Fastlæggelse af de ca. 15.000 etm ekstra bebyggelse i området er vurderet groft ud fra at det ekstra p-behov, som bebyggelsen udløser også skal indgå som P-huse i bebyggelsesplanen. De ekstra ca. 15.000 etm er fremkommet ved en grov vurdering, således at den samlet bebyggelsesprocent for begge områder er ca. 200, hvilket vurderes vil skabe tilstrækkelige friarealer. Dette skal imidlertid kvalificeres efterfølgende vha. et volumenstudie med deraf konsekvenser for trafikken.

	Kontor	48.000 etm
	Detailhandel	1.200 etm
	Hotel .& Konf	12.000 etm
	Bolig	7.500 etm
I alt		68.700 etm







SCENARIO 4

Scenario 4 omfatter scenario 1B, samt at der etableres 15.000 etm boligbyggeri i det vestlige område mod Nordstjernen.

+15.000 etm boliger.
Placeres afhængig af
lokalisering af parke-
ringen

Fastlæggelse af de ca. 15.000 etm ekstra bebyggelse i området er vurderet groft ud fra at det ekstra p-behov, som bebyggelsen udløser også skal indgå som P-huse i bebyggelsesplanen. De ekstra ca. 15.000 etm er fremkommet ved en grov vurdering, således at den samlet bebyggelsesprocent for begge områder er ca. 200, hvilket vurderes vil skabe tilstrækkelige friarealer. Dette skal imidlertid kvalificeres efterfølgende vha. et volumenstudie med deraf konsekvenser for trafikken.

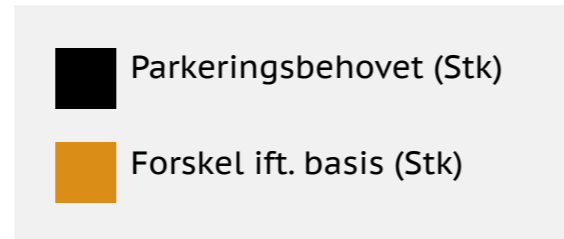
	Kontor	40.500 etm
	Detailhandel	1.200 etm
	Hotel .& Konf	12.000 etm
	Bolig	15.000 etm
I alt		68.700 etm



PARKERINGSREGNSKAB

På modsatte side er opgjort parkeringsbehovet ift. til basis-scenariet for de forskellige scenarier på baggrund af de valgte parkeringsnormer og bebyggelsens omfang.

For scenarie 3 og 4 er indregnet en dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne mellem boliger og kontor. Behovet for boligparkering er reduceret med 60%, svarende en samlet dobbeltudnyttelse på ca. 20-30%



PARKERINGSREGNSKAB



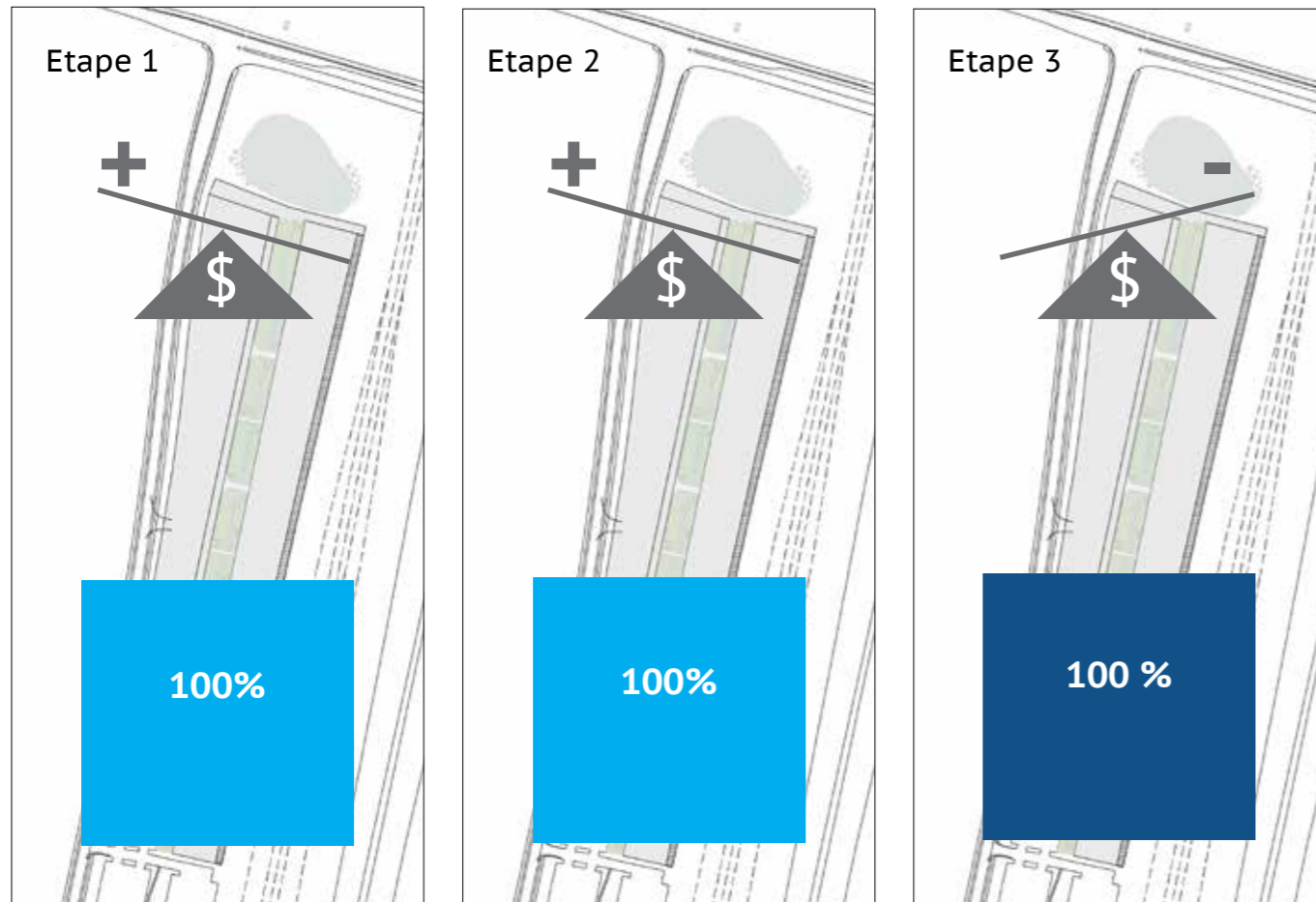
ØKONOMISK VURDERING

På modsatte side er opgjort fordeling mellem p-hus og parkering på terræn, hvis der skal være økonomiske balance i de forskellige scenarier.

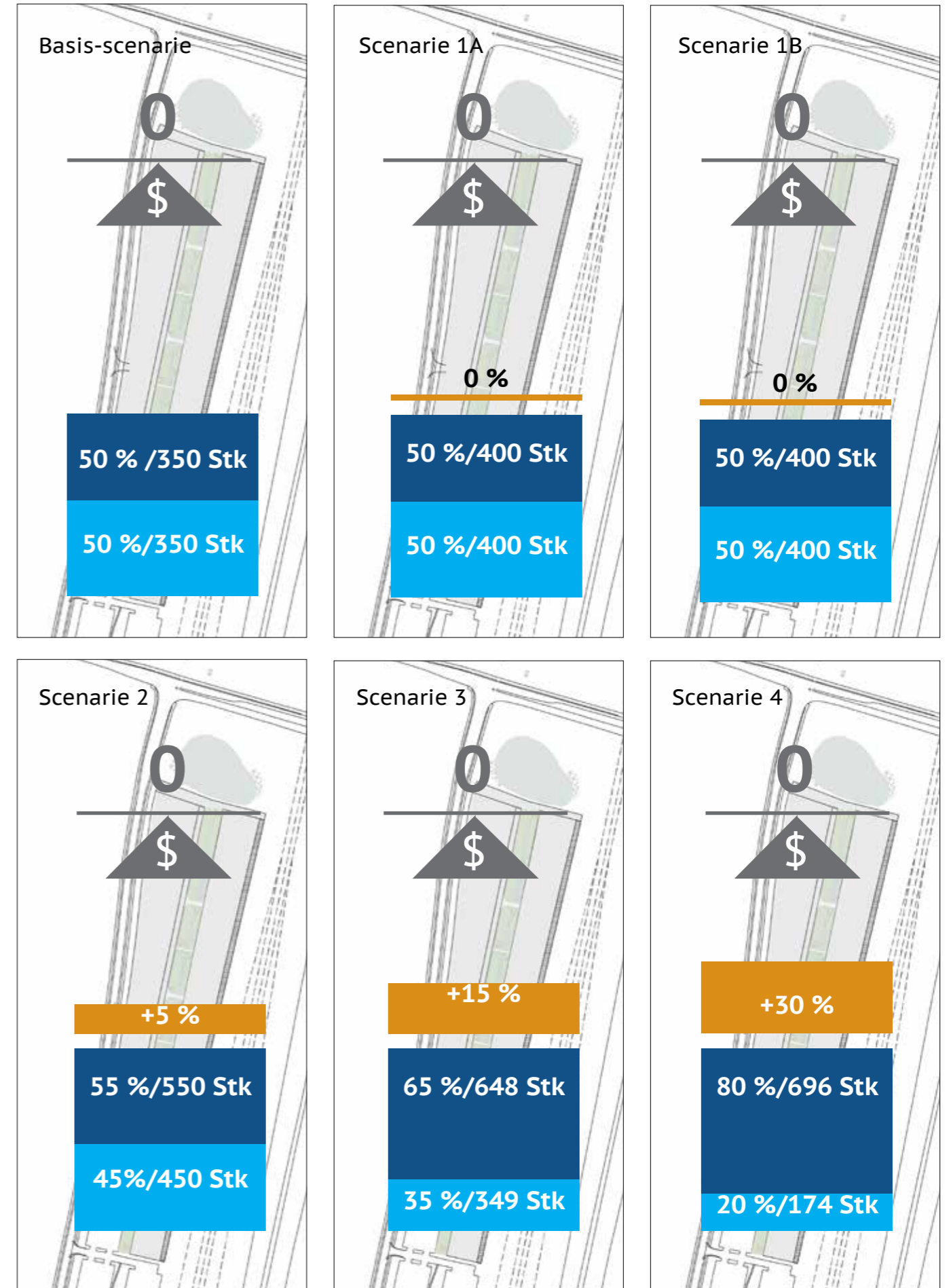
For Basis-scenarie, Scenarie 1, 2 og 3 vil der være behov for at etablere en relativ stor andel terrænparkeringspladser for at skabe en økonomisk balance. Dette vil udfordre ønskerne om skabe en høj bykvalitet i området, hvor alle p-pladserne er i p-huse, som i den oprindelige parkeringsstrategi.



Neden for er vist den tidligere parkeringsstrategi for området med foreslag til tre etaper. Den økonomiske balance vil i etape 1 være meget positiv, fordi al parkering etableres på terræn og i etape 3 vil være negativ, fordi al parkering placeres i p-huse.



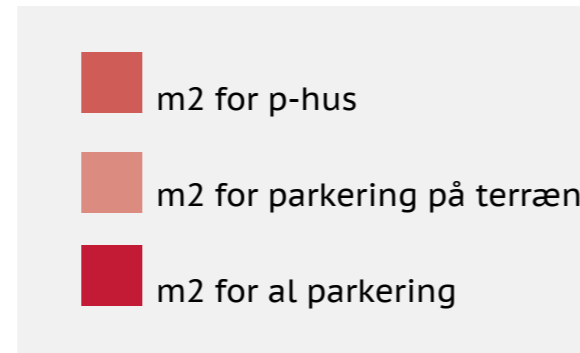
ØKONOMISK VURDERING



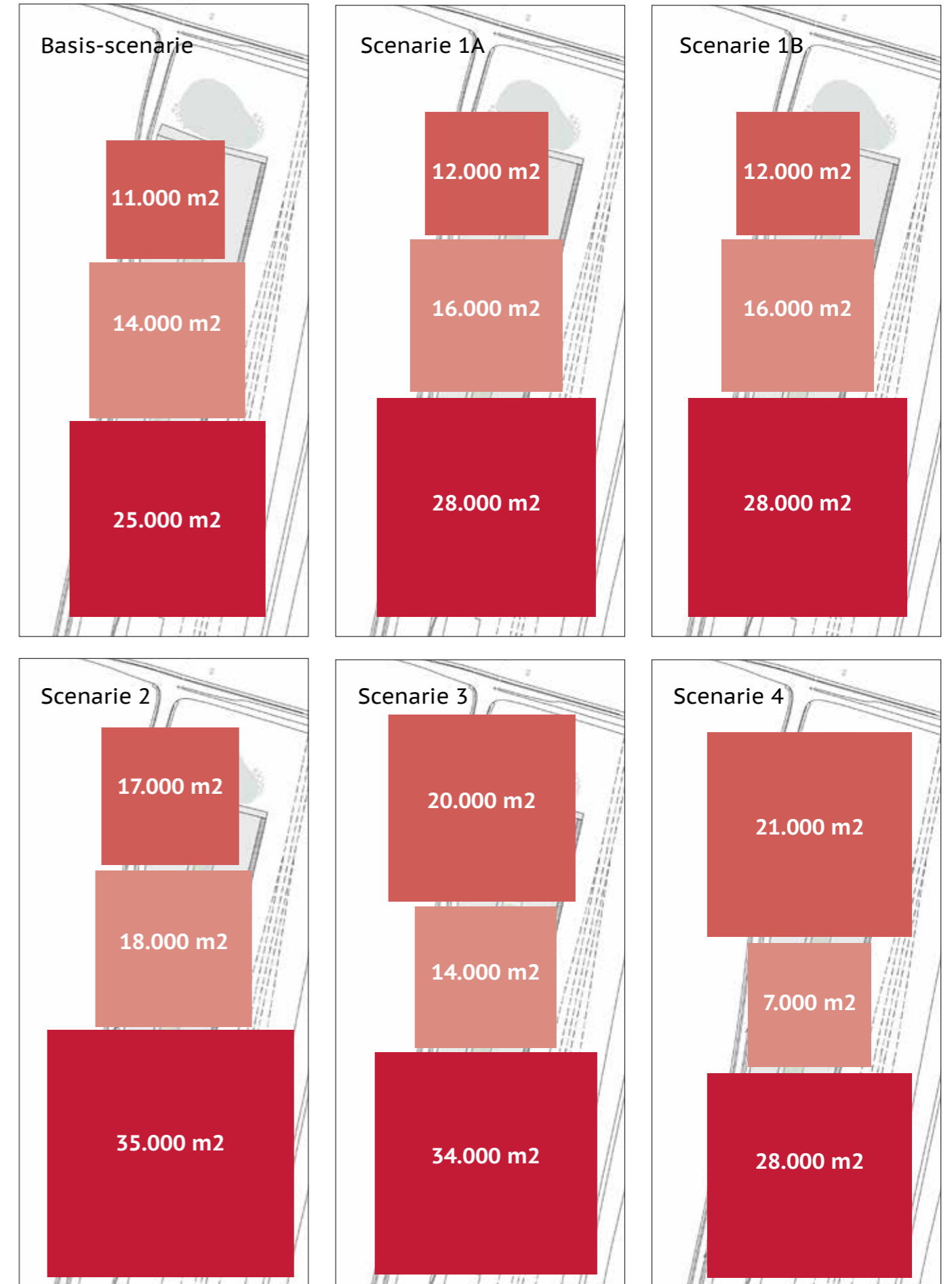
AREALBEHOV

På modsatte side er arealbehovet til parkering i de forskellige scenarier beskrevet i forhold til andel parkering i p-hus og p på terræn. Denne fordeling af arealerne vil give økonomisk balance. For terrænparkering er arealbehovet et udtryk for det fysiske "footprint" dvs. den plads som parkeringen vil optage i byområdet. For parkering i konstruktion vil footprintet afhænge af antal etager i p-huset.

For især scenarie 2 og 3 skal der skabes tilstrækkelig plads til terrænparkering spredt i området. Dette kan give fysiske udfordringer og skabe færre fredeliggjorte bymiljøer omkring kontorbyggeriet mod jernbanen, og dermed behov for bilkørsel på tværs af det grønne strøg.

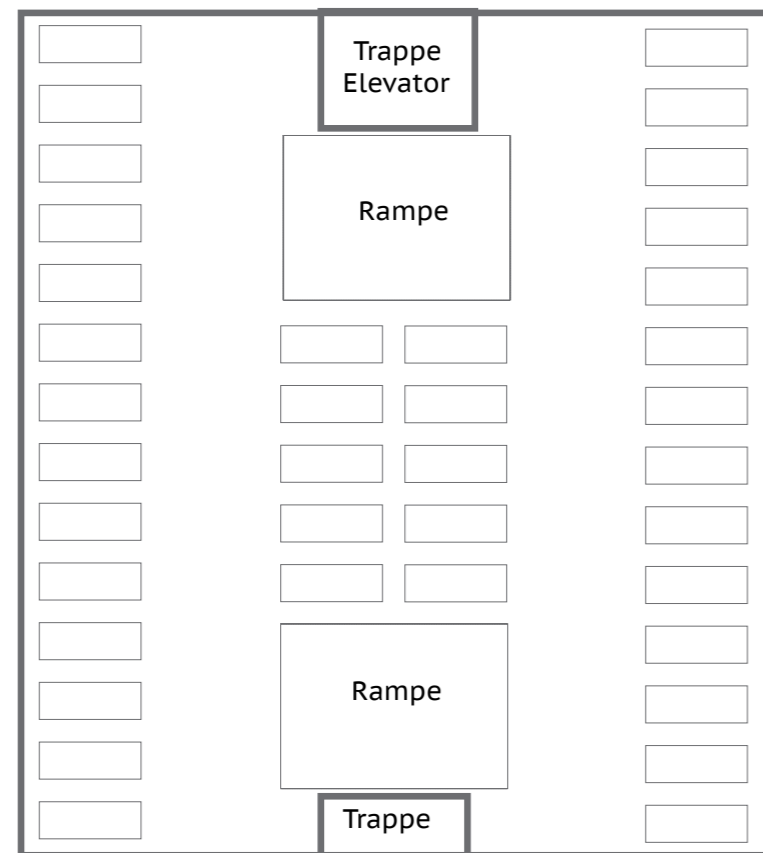


AREALBEHOV



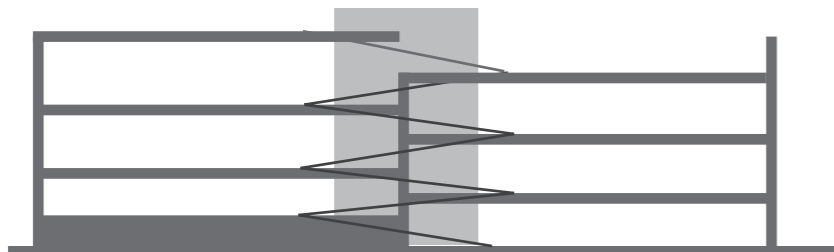
FYSISK VURDERING AF PARKERINGSTYPER

Nedenfor er vist et P-hus med forskudt plan, som er opbygget efter faste moduler, som kan øges i længde og højde afhængig af behovet for p-pladser. Dette modulopbygget p-hus er benyttet til at vurdere udgifterne i forbindelse med analysen. Dvs. udgifter til evt. andre funktioner mv. er ikke medtaget.



Principplan

Bredde på p-hus i fastmodul på 35 meter



Principsnit

Længde af p-hus kan øges til flere p-pladser

Antal etager kan øges til flere p-pladser

EKSEMPLER PÅ PARKERINGSTYPER

Tre eksempler på multifunktionel parkering på terræn.



Parkering i kombination med legefaciliteter. Berlin



Parkeringspladser som også kan benyttes som boldbane. Centrumpladsen, Ringe



Grøn parkering på terræn i kombination med LAR. Viborg Rådhus, Viborg

Parkeringshuse kan også have multifunktionelle funktioner indtænkt i konstruktionen. Nedenstående eksempel viser et parkeringshus, hvor en skibakke er integreret. Om sommeren er bakken en grøn plæne.



Samme parkeringshus med intergeret skibakke om vinteren, Stadsberget, Piteå



Samme parkeringshus med intergeret scene om sommeren, Stadsberget, Piteå

EKSEMPLER PÅ PARKERINGSTYPER

Parkeringshuse kan beklædes med grøn facade og kan også benyttes som støjafskærmning mod motorvej, som eksemplerne viser.



Parkeringshuse kan også være kompakte og kombineres med bolig og detail.



EKSEMPLER PÅ PARKERINGSTYPER

Taget på et parkeringshus er et areal, der kan benyttes til forskellige aktiviteter, som nedenstående eksempler viser.

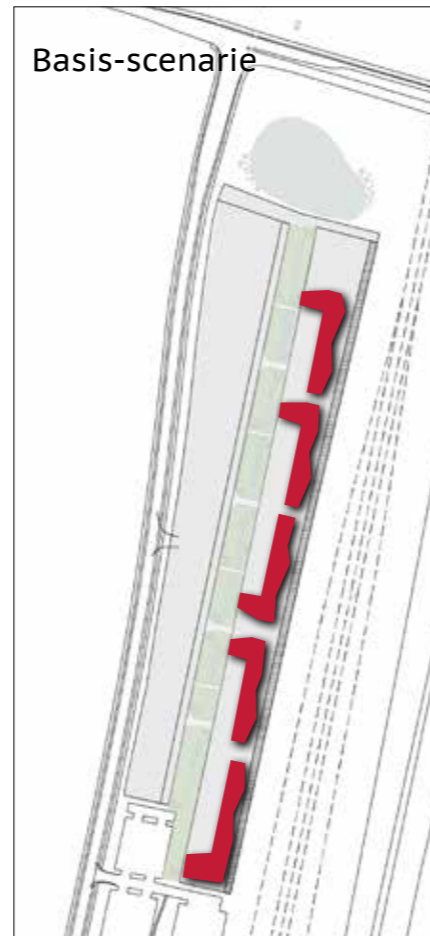


Parkering under terræn som frigiver byggeretter



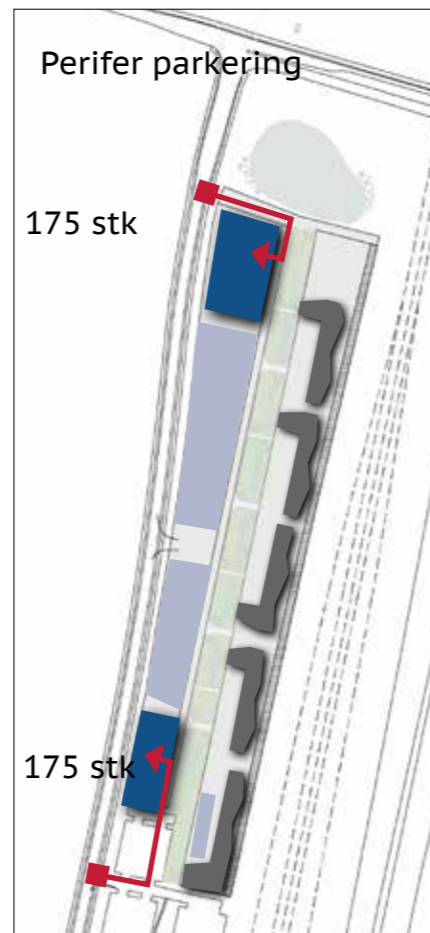
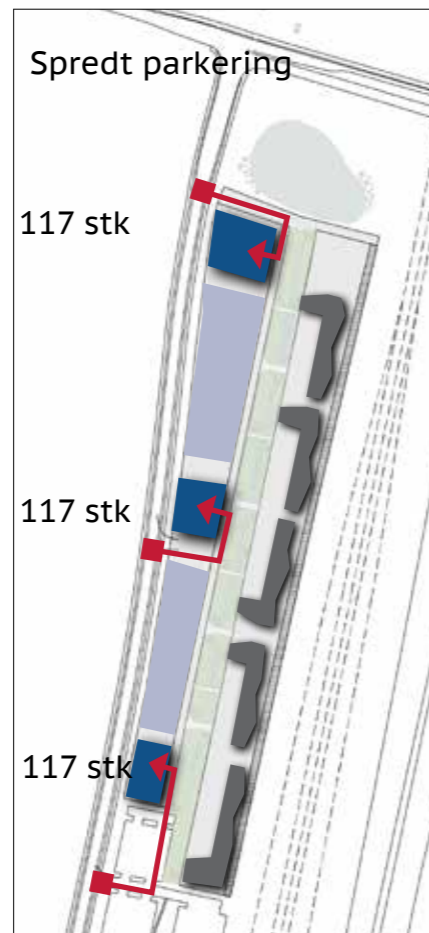
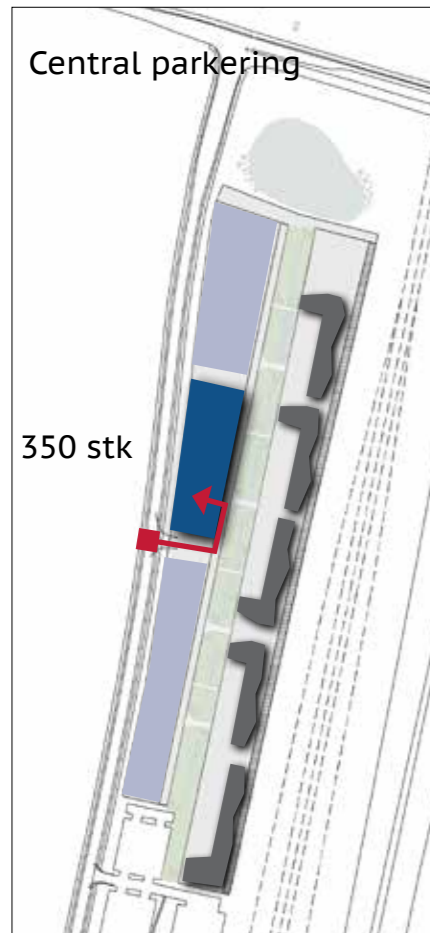
LOKALISERING AF PARKERINGEN BASIS-SCENARIE

Forslag til parkeringsløsning for basis-scenarie med placering af p-huse centralt, spredt eller perifert i området med angivelse af de primære adgangsveje til p-husene.



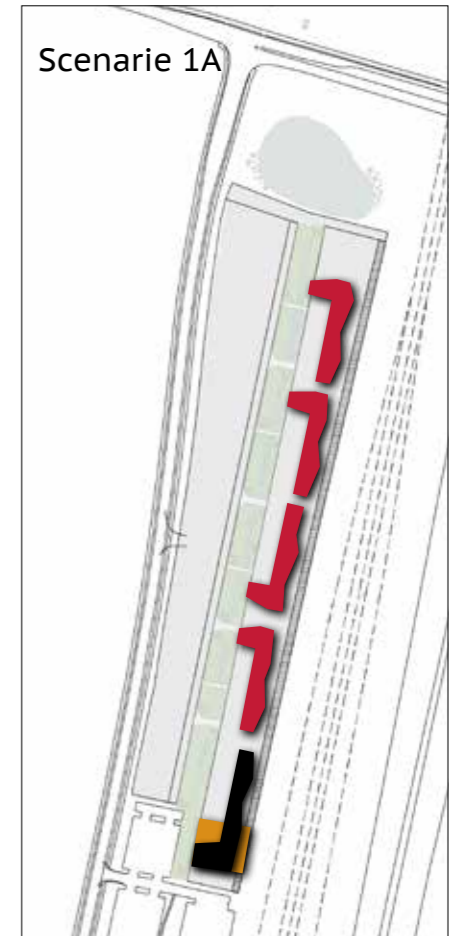
	P-hus	2.750 etm
	P-terræn	14.000 m2
	Primær vejadgang til p-hus	

	Kontor	52.500 etm
	Detailhandel	0 etm
	Hotel .& Konf	0 etm
	Bolig	0 etm
	I alt	52.500 etm



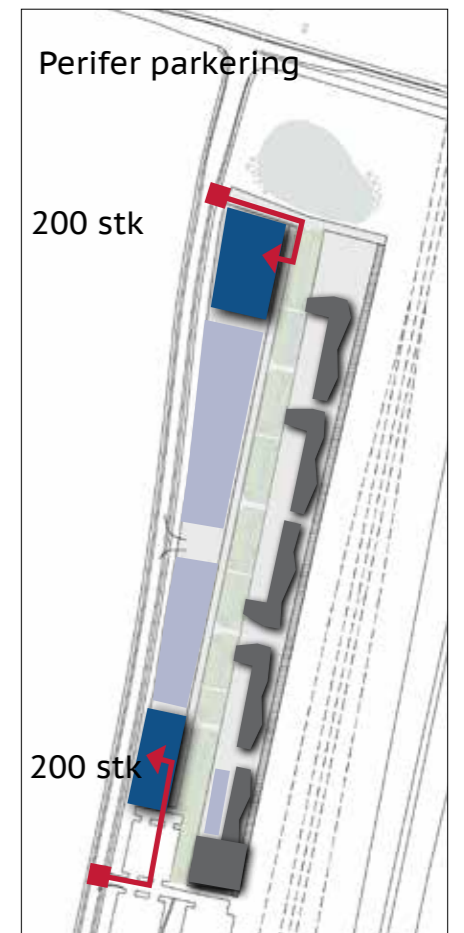
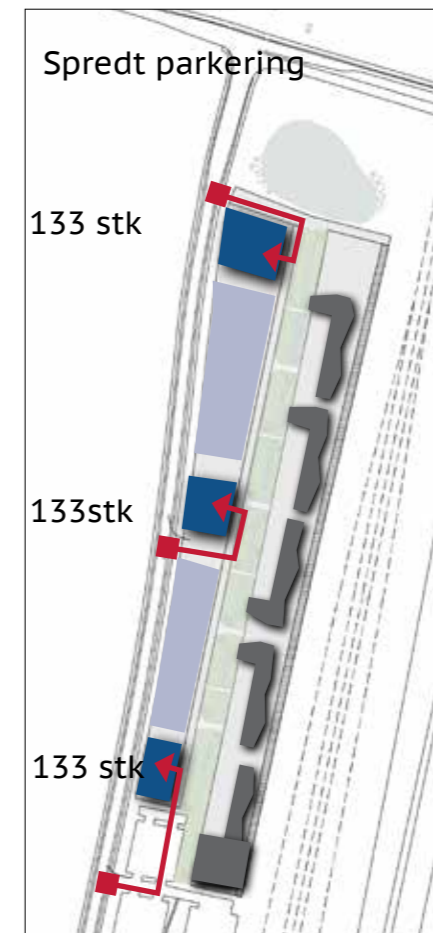
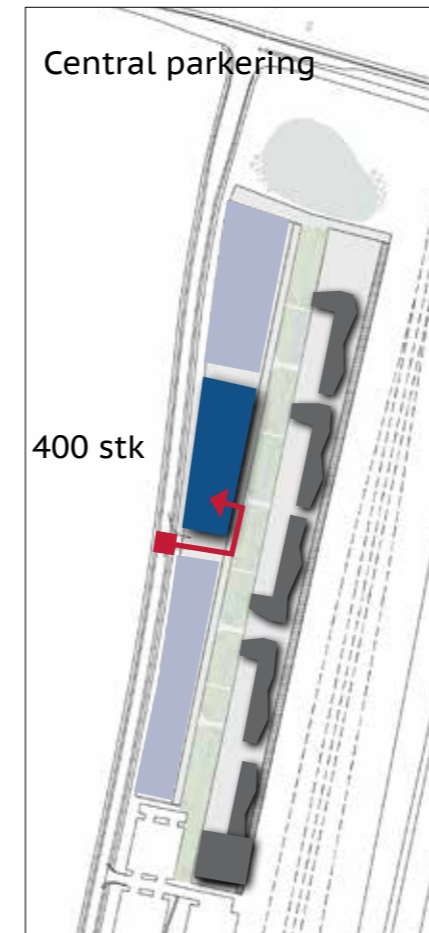
LOKALISERING AF PARKERINGEN SCENARIE 1A

Forslag til parkeringsløsning for scenarie 1A med placering af p-huse centralt, spredt eller perifert i området med angivelse af de primære adgangsveje til p-husene.



	P-hus	3.000 etm
	P-terræn	16.000 m2
	Primær vejadgang til p-hus	

	Kontor	40.500 etm
	Detailhandel	1.200 etm
	Hotel .& Konf	12.000 etm
	Bolig	0 etm
	I alt	53.800 etm

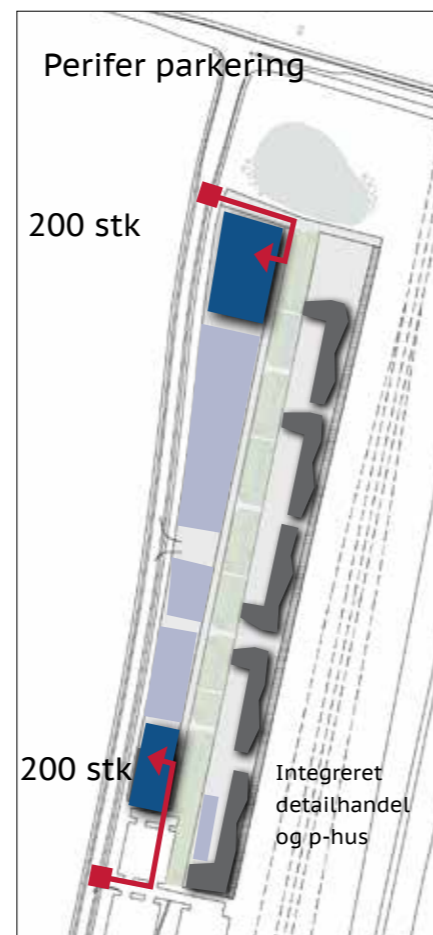
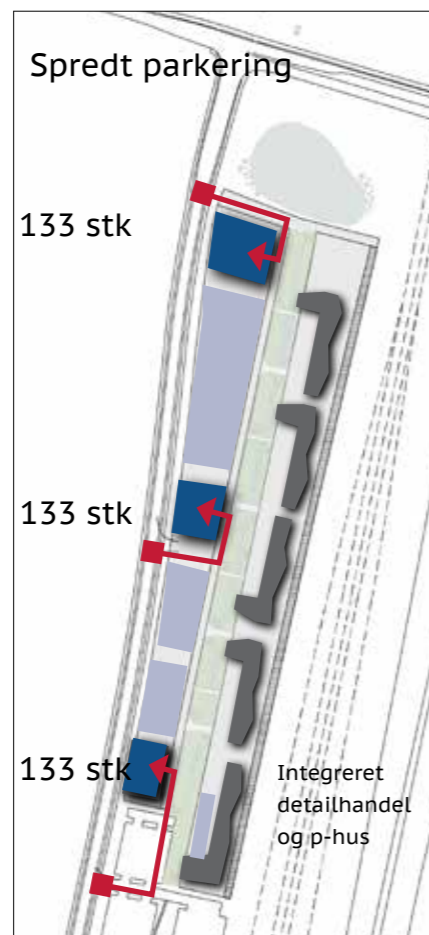
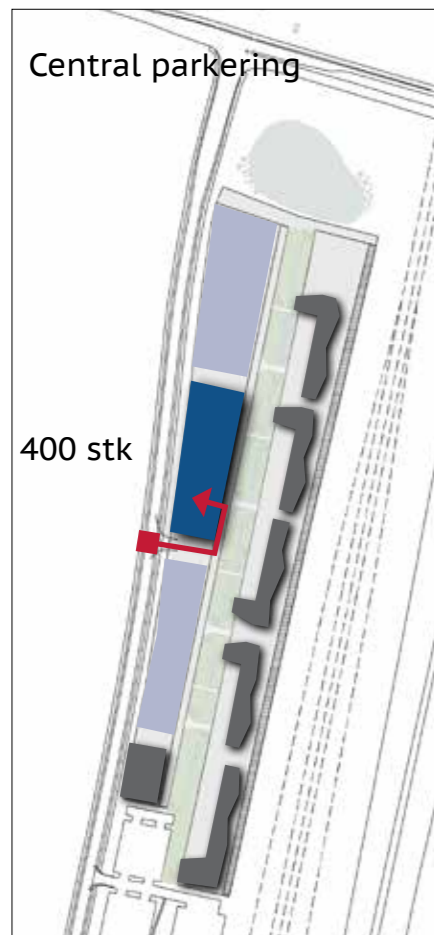
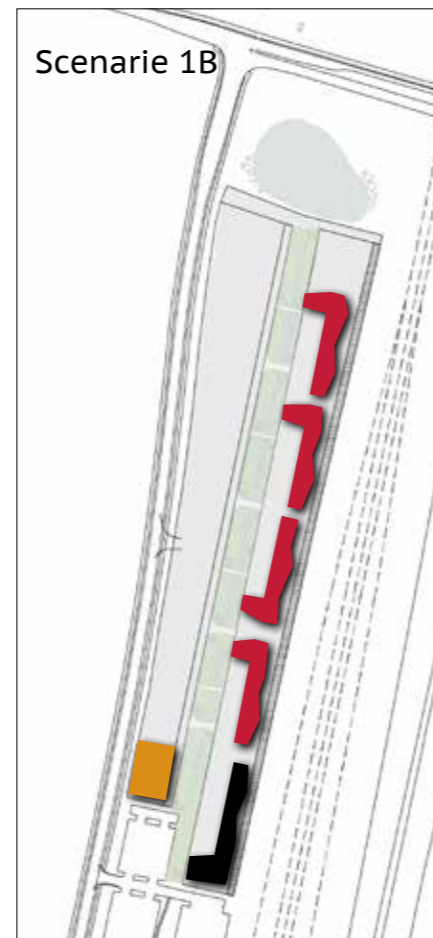


LOKALISERING AF PARKERINGEN SCENARIO 1B

Forslag til parkeringsløsning for scenarie 1B med placering af p-huse centralt, spredt eller perifert i området med angivelse af de primære adgangsveje til p-husene.

	P-hus	3.000 etm
	P-terræn	16.000 m2
	Primær vejadgang til p-hus	

	Kontor	40.500 etm
	Detailhandel	1.200 etm
	Hotel .& Konf	12.000 etm
	Bolig	0 etm
	I alt	53.800 etm

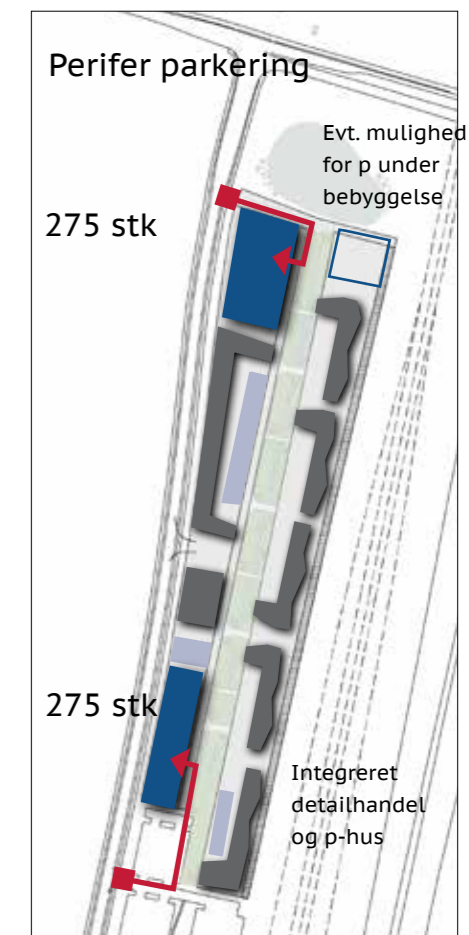
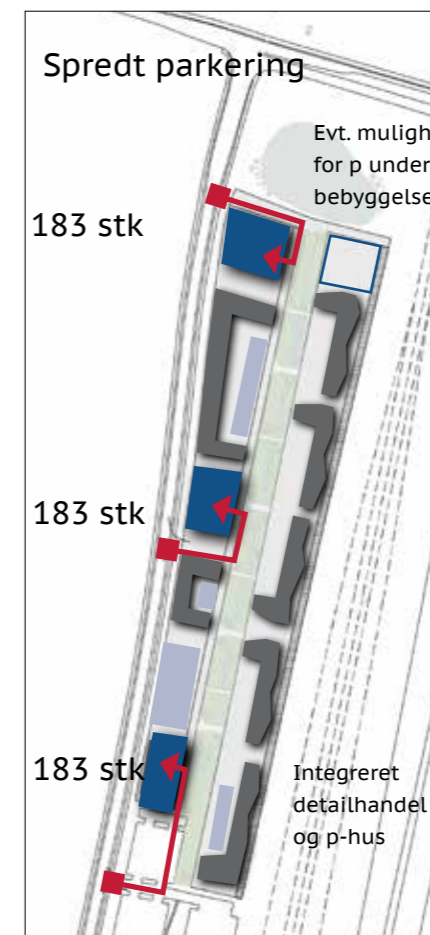
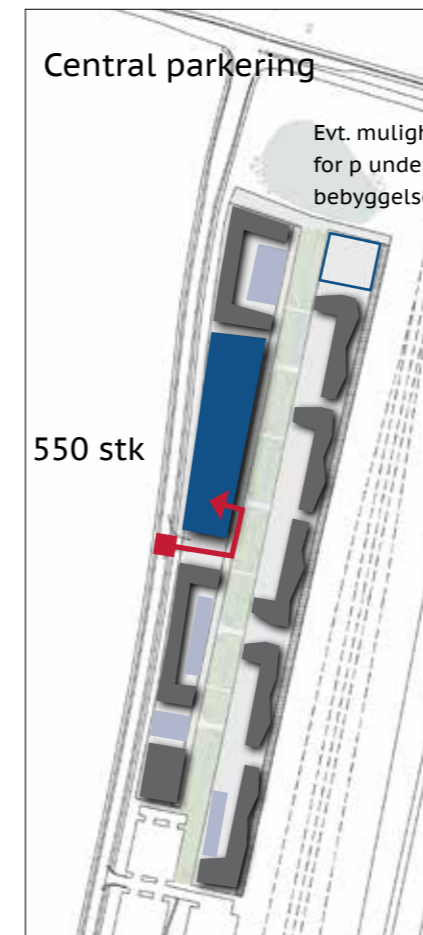
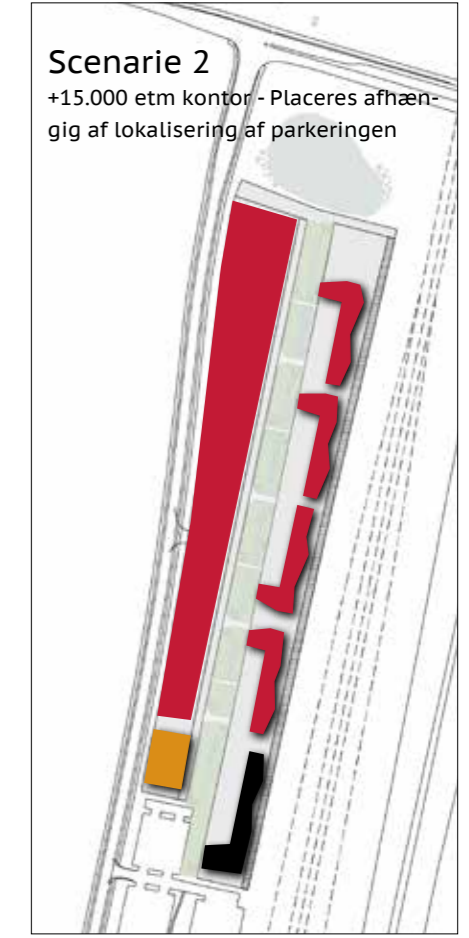


LOKALISERING AF PARKERINGEN SCENARIO 2

Forslag til parkeringsløsning for scenarie 2 med placering af p-huse centralt, spredt eller perifert i området med angivelse af de primære adgangsveje til p-husene.

	P-hus	4.250 etm
	P-terræn	18.000 m2
	Primær vejadgang til p-hus	

	Kontor	55.500 etm
	Detailhandel	1.200 etm
	Hotel .& Konf	12.000 etm
	Bolig	0 etm
	I alt	68.700 etm

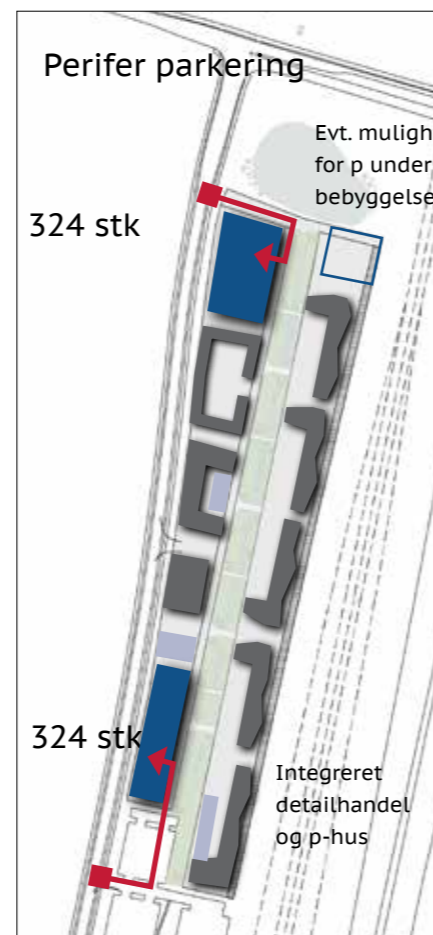
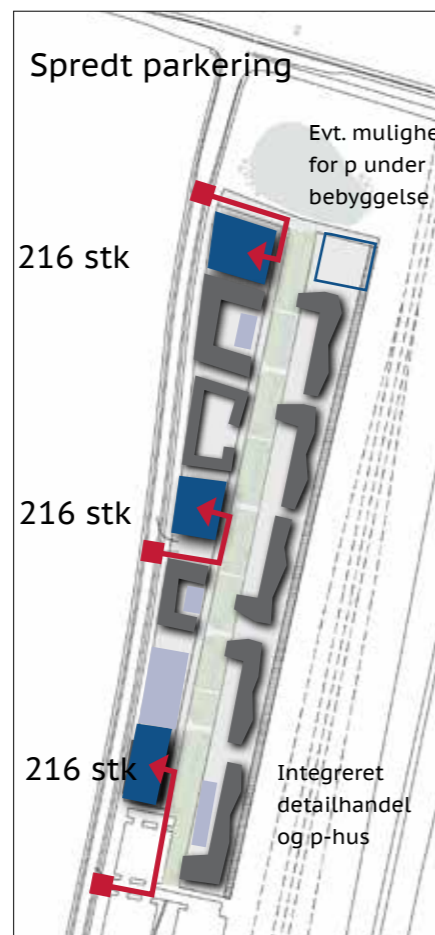
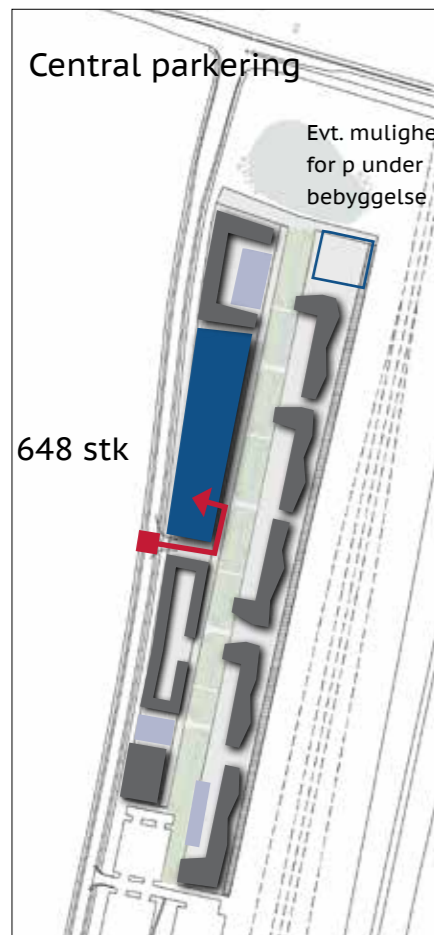
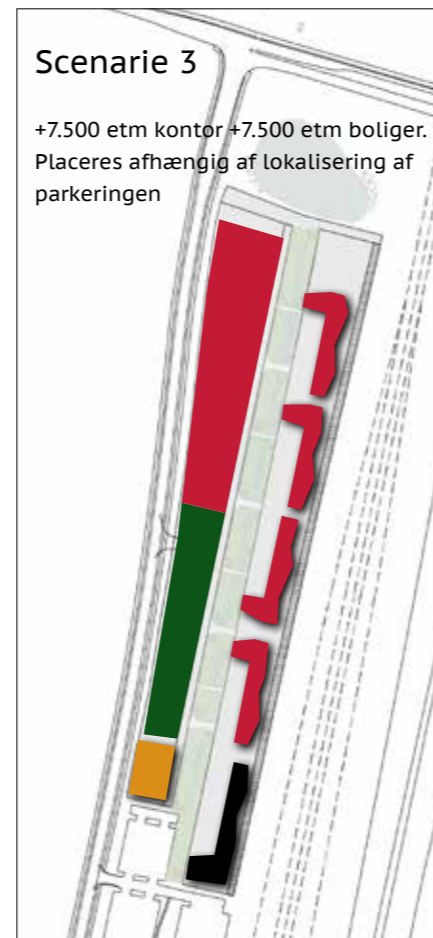


LOKALISERING AF PARKERINGEN SCENARIO 3

Forslag til parkeringsløsning for scenarie 3 med placering af p-huse centralt, spredt eller perifert i området med angivelse af de primære adgangsveje til p-husene.

	P-hus	5.000 etm
	P-terræn	14.000 m ²
	Primær vejadgang til p-hus	

	Kontor	33.000 etm
	Detailhandel	1.200 etm
	Hotel .& Konf	12.000 etm
	Bolig	7.500 etm
	I alt	68.700 etm

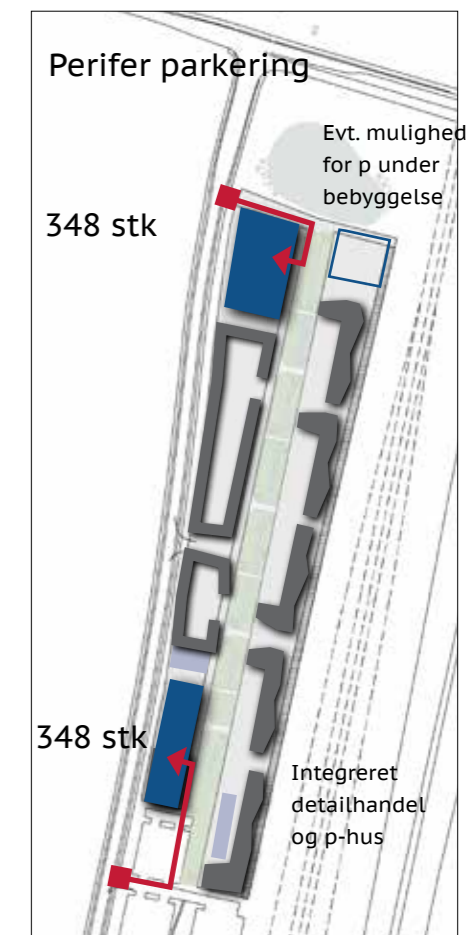
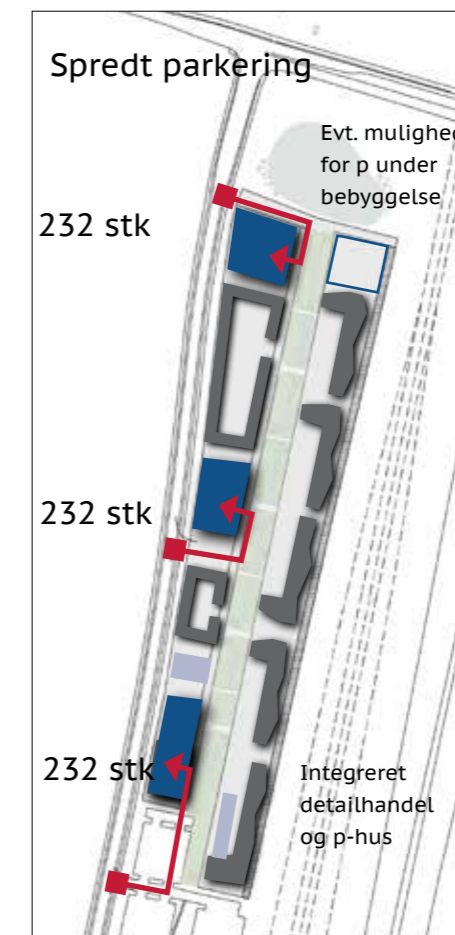
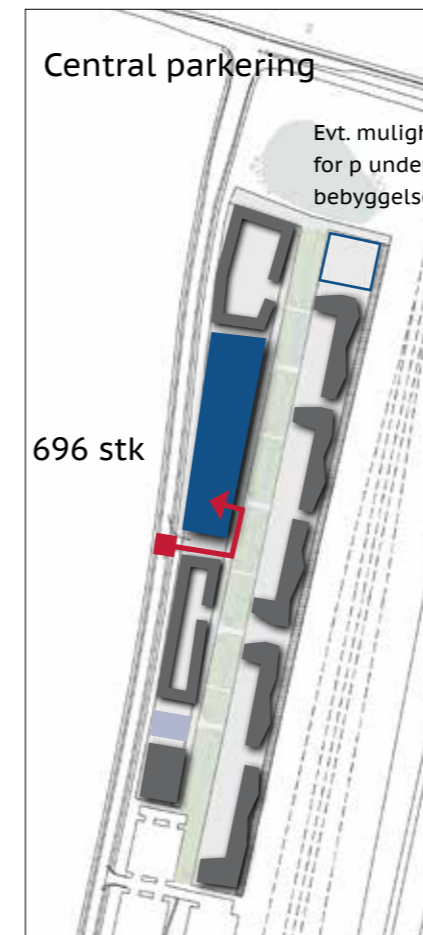
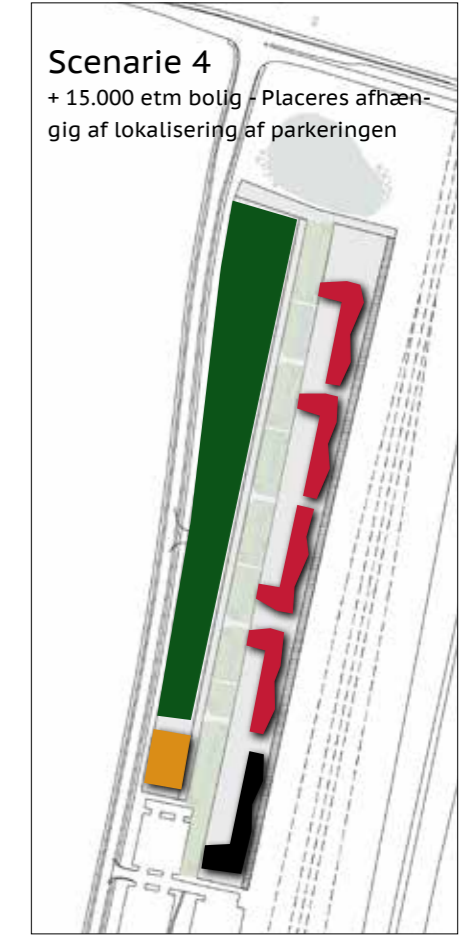


LOKALISERING AF PARKERINGEN SCENARIO 4

Forslag til parkeringsløsning for scenarie 4 med placering af p-huse centralt, spredt eller perifert i området med angivelse af de primære adgangsveje til p-husene.

	P-hus	5.250 etm
	P-terræn	7.000 m ²
	Primær vejadgang til p-hus	

	Kontor	40,500 etm
	Detailhandel	1.200 etm
	Hotel .& Konf	12.000 etm
	Bolig	15.000 etm
	I alt	68.700 etm



OPSAMLING & ANBEFALINGER



OPSAMLING PÅ ANALYSERNE

Der er gennemført en workshop den 7. oktober 2021 med deltagelse af udvalgte fagpersoner fra Køge Kommune fra bla. Byg og Planafdelingen, Forsyning og Veje & Byrumsafdelingen

Formålet med workshoppen var at:

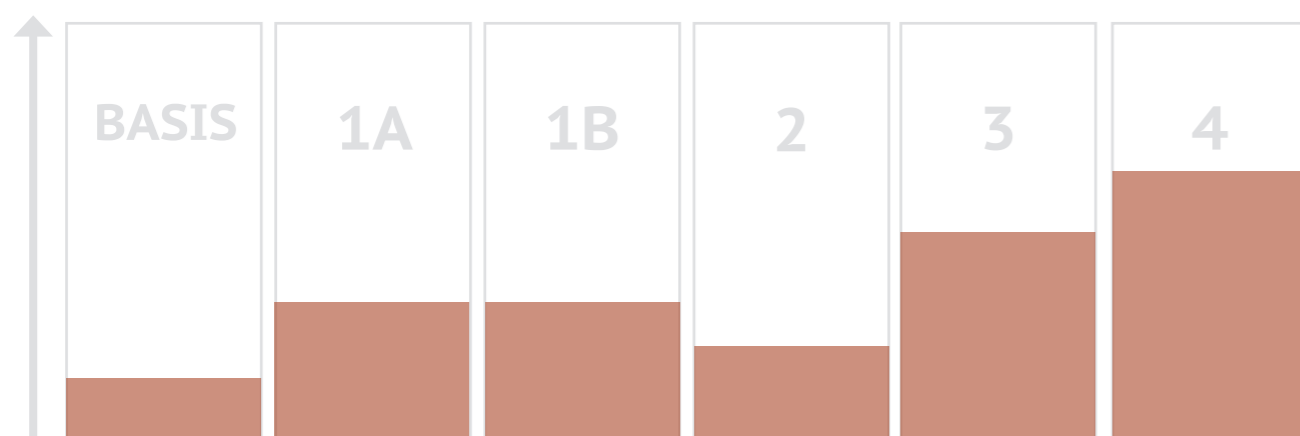
- At skabe en fælles viden, retning og grundlag for hvordan I skal arbejde med parkeringen i området på tværs af fagligheder i Teknik- og Miljøforvaltningen.
- At diskutere og kvalificere de valgte scenarier i forhold til den fysiske lokalisering af parkeringen, valg af p-typer og ønsker til trafikal sammenhæng og kobling til omgivelserne.

Grundlaget for diskussion tager udgangspunkt i hovedresultaterne fra parkeringsstrategien som blev fremsendt før workshoppen til deltagerne.

Program og opsamling fra workshoppen er vist i bilag 2.

FUNKTIONER

Blandet by



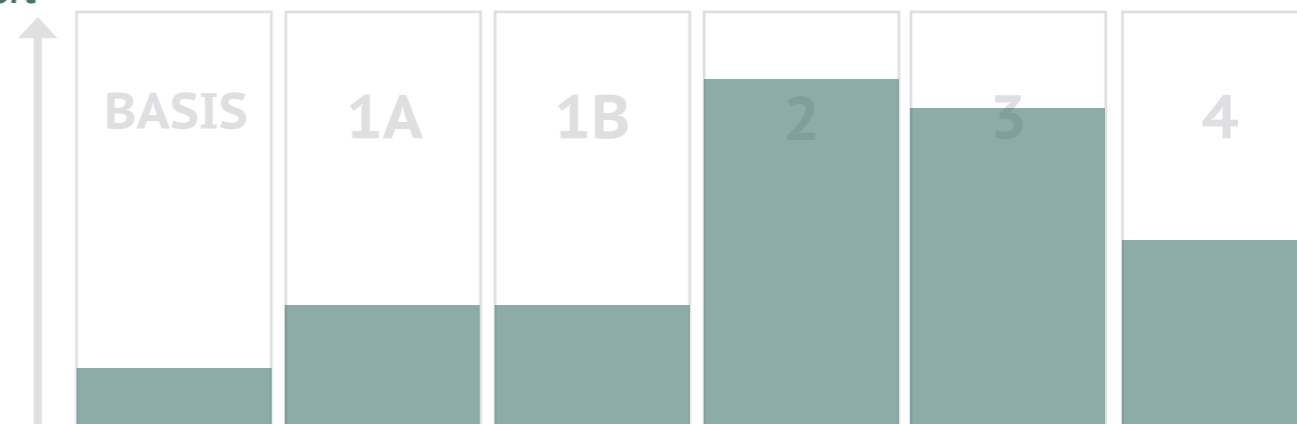
Monofunktionelt

Funktionerne i området ændrer sig afhængig af hvilket scenarie der bliver valgt. Basis scenariet består udelukkende af kontorer og er derfor meget monofunktionel. I scenarie 1A og 1B kommer der detailhandel og konferencecenter samt hotel som skaber flere funktioner. I scenarie 2 kommer der flere kontorer i anden række og derfor bliver området mindre blandet, da andelen af kontorer er stor. I scenarie 3 og 4 introduceres der boliger i anden række, hvilket skaber en mere blandet by.

OPSAMLING PÅ ANALYSERNE

BEHOV FOR P PLADSER

Stort

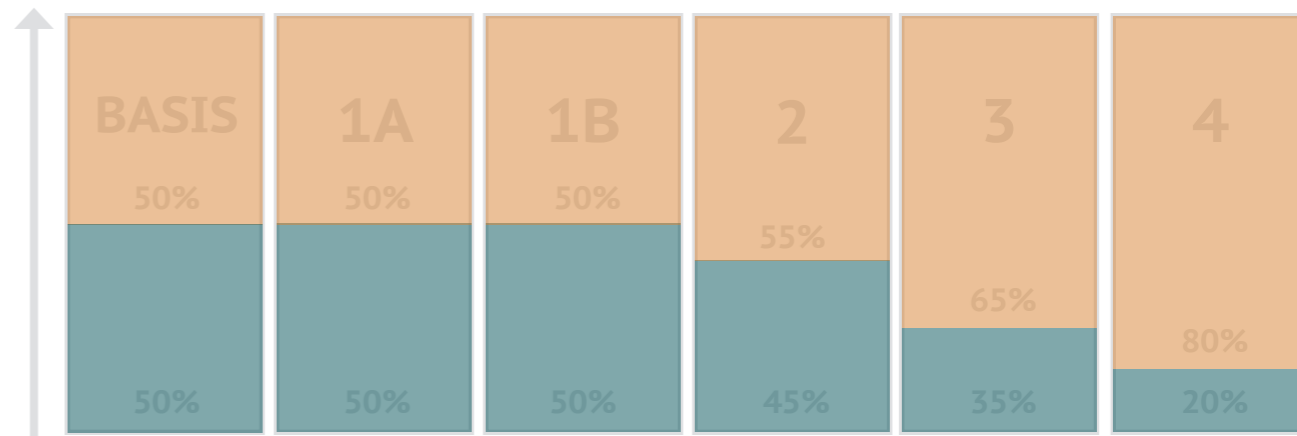


Mindre

Behovet for parkering ændrer sig i scenarierne. I basis-scenariet tages udgangspunkt i de fastsatte p-normer for kontor- og serviceerhverv, og udbygning alene i første række er der kun er udbygget kontorerhverv, hvilket resulterer i et mindre behov for parkering. Scenarie 1A og B belyser situationen, hvor parkeringsnormen er suppleret med dagligvarebutik samt hotel og konference, med p-normer som ikke indgår i basis-scenariet. I disse scenarier er behovet for parkering større. I scenarie 2 bliver anden række udbygget med kontorerhverv, hvilket viser parkeringsbehovet samlet set, da området er fuldt udbygget. Behovet for parkering falder i scenarie 3 og 4, da der bliver etableret boliger i anden række, hvilket skaber et potentiale for dobbeltudnyttelse og derfor et mindre behov for parkeringspladser.

PARKERINGSTYPE

P-huse



Terrænparkering

Denne graf illustrerer hvornår scenarierne er i økonomiske balance i forhold til udgifter og indtægter (ekskl. forrentning af investeringen - se forudsætninger i bilag 1) ved fordelingen af parkering på terræn og i p-huse. Det ses at jo flere boliger jo mere af parkeringen kan blive etableret i p-huse.

OPSAMLING PÅ SCENARIERNE

Neden for er beskrevet fordele og ulemperne for scenarierne på baggrund af workshoppen.

BASISSCENARIET

Omfatter udelukkende kontorbyggeri langs jernbanen. Lokalplanen giver imidlertid mulighed for bredere anvendelse i området- men anvendelsen er ikke medregnet i p-normen. Når der planlægges for udelukkende kontorbyggeri vil det være en hel monofunktionel byudvikling. Placeringen af parkeringen er primært på terræn. Imidlertid vil der være en økonomisk balance i scenariet, hvis ca. halvdelen af parkeringen er placeret i P-hus. Samlet vil bykvalitet med stor andel terrænparkering udfordre ønskerne om at skabe byrum til et attraktivt byliv i området. Og attraktiviteten vil være mindre ift. at tiltrække yderligere investeringer til byudvikling i området.

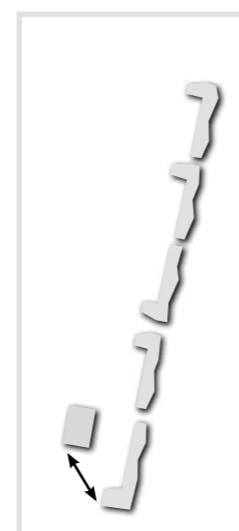
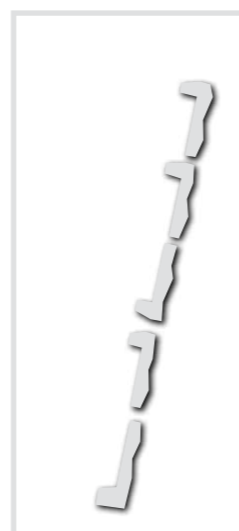
SCENARIO 1A OG 1B

Omfatter flere funktioner som detailhandel, hotel og konferencecenter. Dvs. stadigvæk en relativ monofunktionel byudvikling. Scenariet vil ligesom basisscenariet kræve at ca. halvdelen af parkeringspladserne bliver etableret på terræn, hvilket generelt vil udfordre ønskerne om at skabe byrum til et attraktivt byliv i området.

Placering af detailhandel

På workshoppen var der generel enighed om at detailhandel er bedre placeret ud mod Nordstjernen i scenarie 1b, for at opnå:

- Større synlighed for detailhandel mod kunderne med mulighed for at etablere terrænparkering i tæt tilknytning/med direkte adgang til butikken.
- Fjerne unødigt biltrafik til detailhandel hen over det grønne strøg.
- Ankerpunkt og port til området og samtidig skabe en visuel afgrænsning mod parker og rejs anlægget.
- Mulig dobbeltfunktion med at integrere et muligt p-hus på toppen af detailhandlen.



OPSAMLING PÅ SCENARIERNE

SCENARIO 2

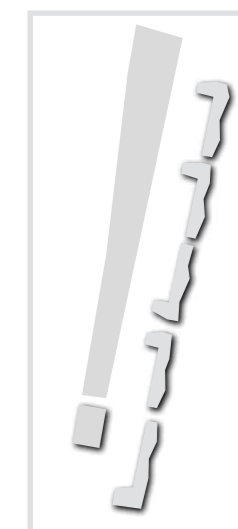
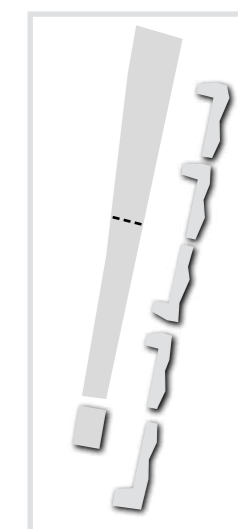
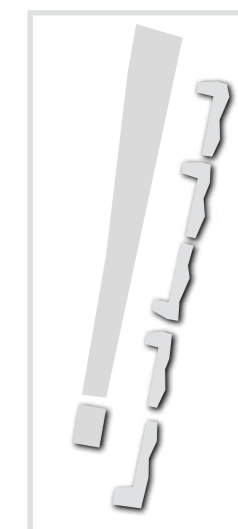
Omfatter yderligere kontorbyggeri i området, som er beskrevet i den oprindelige strategi for udbygning af stationsområdet. Vil fortsat kræve etablering af en stor andel af parkeringen på terræn, hvis der skal være balance i businesscasen (da der er ingen mulig dobbeltudnyttelse mellem kontor og bolig). Terrænparkeringen vil hermed udfordre ønsket skabe grønne byrum til et attraktivt byliv. Og det vurderes at der er et fysisk behov for terrænparkering tæt på kontorbyggeriet ud mod banen. Og dermed bilkørsel over det sammenhængende grønne strøg.

SCENARIO 3

Omfatter yderligere kontorbyggeri samt boliger. Scenariet understøtter muligheden for en blandet by, men har en mindre god businesscase ift. scenarie 4. En større andel af parkeringspladserne skal dog etableres på terræn og dermed vil der være udfordringer i forhold til at skabe byrum til et attraktivt byliv i anden række uden synlig parkering på terræn.

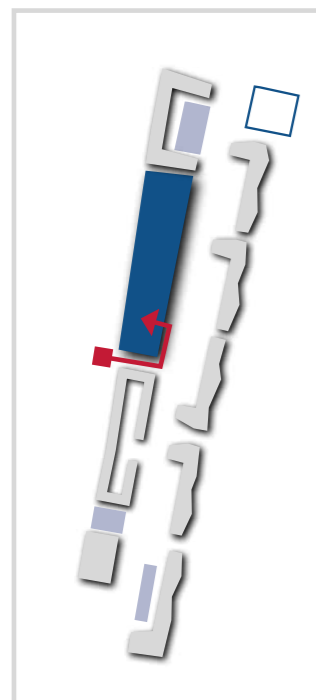
SCENARIO 4

Har den bedste businesscase i forhold til at etablere mest mulig parkering i konstruktion og mindst mulig terrænparkering (pga. dobbeltudnyttelse mellem kontor og bolig) og dermed skaber bedre rammer for at skabe byrum til et attraktivt byliv. Desuden vil scenarie 4 understøtte ønsket om at skabe en blandet by, hvis de støjmessige udfordringer for etablering af boliger og friarealer kan løses vha. støjskærmen fra kontorbyggeriet.



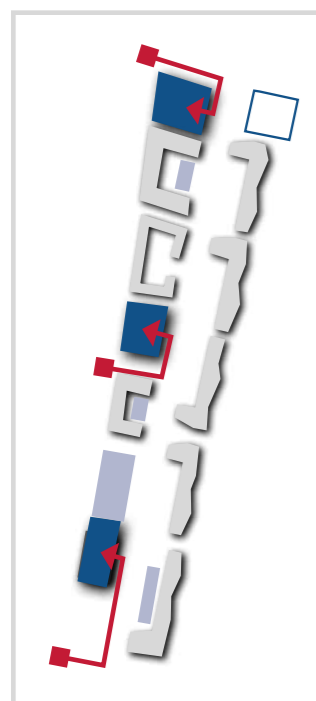
OPSAMLING PÅ PLACERING AF PARKERINGEN

Nedenfor er kort opsummeret diskussionerne fra workshoppen omkring de trafikale (T) og byrumsmæssige (B) og økonomiske (Ø) fordele og ulemper ved placering af parkeringspladserne. Det fulde notat fra workshoppen findes i bilag 2.



Central parkering (+fordele/- ulemper)

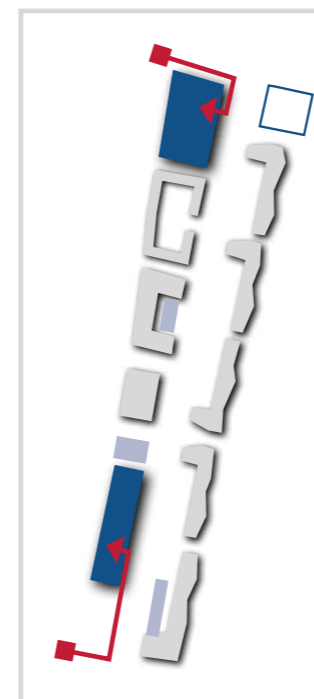
- + (B) Kan frigive større sammenhængende arealer til byudvikling og byrum.
- + (B) Brugere af p-husene bidrager til bylivet på deres vej fra anlægget til destinationen. Giver gode muligheder for dobbeltudnyttelse mellem kontorerhverv og boliger samt blanding af øvrige funktioner og formål fx leg, sport, affaldshåndtering mv.
- + (T) Reducerer antallet af adgangsveje til Nordstjernen, hvilket samlet set vil kunne fredeliggøre de øvrige områder.
- (T) Giver en stor koncentration af biltrafikken ind og ud af området, hvilket kræver en kapacitetsstærk infrastruktur med tilstrækkeligt vejudlæg inkl. svingbaner samt afstand til vejadgangen til p-hus.
- (Ø) Kræver en stor investering i starten med mindre økonomisk fleksibilitet for en gradvis udnyttelse af parkering i forhold til de enkelte faser af byudviklingen.
- (B) Udfordring med bykvaliteten og trygheden når man har et stort p-hus som fylder meget og som har lange "døde" facader.



Spredt parkering (+fordele/- ulemper)

- + (T) Trafikbelastningen bliver spredt over flere vejadgange og dermed mindre behov for kapacitetsstærk infrastruktur. Flere overkørsler stiller krav til udformning af Nordstjernen og det skal undersøges om den nordlige adgang fra Nordstjernen kan håndtere den fremtidige trafik pga. placering tæt på krydset ved Egedesvej. Trafikbelastningen er desuden afhængig af endelig antal etm kontor og boliger.
- + (Ø) Parkering som ligger tæt på destinationen kan opleves som økonomisk attraktiv for virksomheder.
- + (B) Kan styrke bylivet ved at fodgængeradgangen til og fra parkeringspladserne går via byrum.
- + (Ø) Kan etableres løbende i faser, når behovet opstår i byudviklingen.
- + (T,B,Ø) P-huse kan være forberedt til at kunne fjernes igen eller transformeres til andre funktioner, hvis behovet ændrer sig i fremtiden, hvilket kan give flere byrum eller arealer til byudvikling mv.
- + (Ø) Kan etableres fleksibelt – først på terræn og derefter i konstruktion – afhængigt af, hvornår behovet opstår.
- + (B) P-huse kan benyttes strategisk til at støjafskærme for boligbyggeri.
- + (Ø) P-huse kan med fordel kombineres med andre funktioner fx detailhandel i bunden eller kontor/boligbebyggelse i toppen. Samt til affaldshåndtering, deleservices mv.
- (B) Spredt placering af især terrænparkering kan give mere biltrafik ind gennem området og dermed et mindre fredeligt bymiljø, hvilket kan være en udfordring for især scenarie 2 med udelukkende kontorbyggeri og fysisk udfordring med placering af parkeringen udelukkende i anden række.
















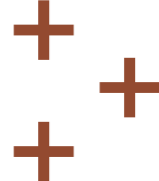


OPSAMLING PÅ PLACERING AF PARKERINGEN









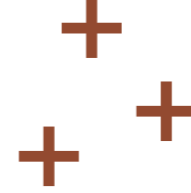





Perifert parkering (+fordele/- ulemper)

- + (T) Trafikbelastningen bliver spredt over flere vejadgange og dermed mindre behov for kapacitetsstærk infrastruktur. Flere overkørsler stiller krav til udformning af Nordstjernen og det skal undersøges om den nordlige adgang fra Nordstjernen kan håndtere den fremtidige trafik pga. placering tæt på krydset ved Egedesvej. Trafikbelastningen er desuden afhængig af endelig antal etm kontor og boliger.
- + (B) Bidrager til et fredeligt miljø i området med mindre biltrafik, som gør det muligt at prioritere byrum.
- + (B) Flere mennesker vil bevæge sig til fods gennem området mellem p-pladsen og destinationen.
- + (T) Reducerer p-søgetrafik i området, grundet placering tæt på Nordstjernen og ved etablering af effektiv p-henvisningssystem.
- + (T) Øger mulighed for dobbeltudnyttelse (kontor/bolig/detailhandel/hotel mv.), hvis pladserne er offentligt tilgængelige.
- + (B, Ø) Muliggør anvendelse af parkeringsløsningen som visuel/støjmaskærms afskærmning fx i forhold til det sydlige parkér og rejs-anlæg samt mod nord mod banen og motorvejen.
- + (Ø) Kan etableres fleksibelt – først på terræn og derefter i konstruktion – afhængigt af, hvornår behovet opstår.
- + (B) Kan styrke bylivet ved at fodgængeradgangen til og fra parkeringspladserne går via byrum.
- + (Ø) Kan etableres løbende i faser, når behovet opstår i byudviklingen.
- + (T,B,Ø) P-huse kan være forberedt til at kunne fjernes igen eller transformeres til andre funktioner, hvis behovet ændrer sig i fremtiden, hvilket kan give flere byrum eller arealer til byudvikling mv.
- + (B) P-huse kan benyttes strategisk til at støjafskærme for boligbyggeri.
- + (Ø) P-huse kan med fordel kombineres med andre funktioner fx detailhandel i bunden eller kontor/boligbebyggelse i toppen. Samt til affaldshåndtering, deleservices mv. (Disse fordele har den centralt placerede parkering også.)
- (B) Kan give en lidt trist velkomst til byen, især hvis der er tale om store parkeringsarealer på terræn.
- (Ø) Kræver en stor investering i starten med mindre økonomisk fleksibilitet (dog mindre end for ét centralt p-hus) for en gradvis udnyttelse af parkering i forhold til de enkelte faser af byudviklingen.

OVERSIGT OVER SCENARIERNE

	 Økonomisk synergi i byudviklingen	 Forbindelser og sammenhæng	 Byrum og byliv
BASIS	 Kun terrænparkering		
1A/1B			
2			
3			
4			

OVERSIGT OVER PLACERING AF PARKERINGEN

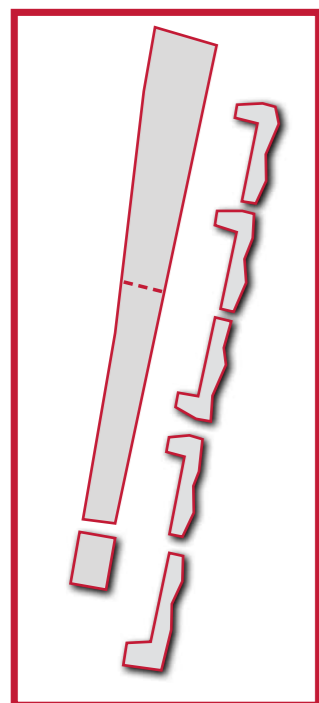
	 Økonomisk synergi i byudviklingen	 Forbindelser og sammenhæng	 Byrum og byliv
CENTRALT			
SPREDT			
PERIFERT			

ANBEFALING

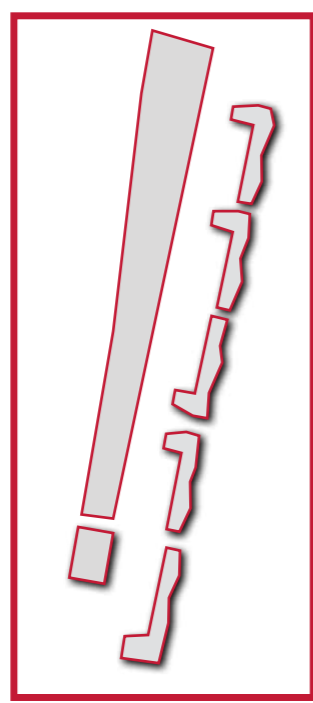
På baggrund af diskussionerne til workshoppen peger begge grupper på at skabe en blandet by og især scenarie 3 og 4 findes mest optimale at planlægge efter.

Desuden pegede begge grupper på enten spredt eller perifer parkering som ramme for at skabe de bedste rammer for byudviklingen på tværs af de enkelte scenarier.

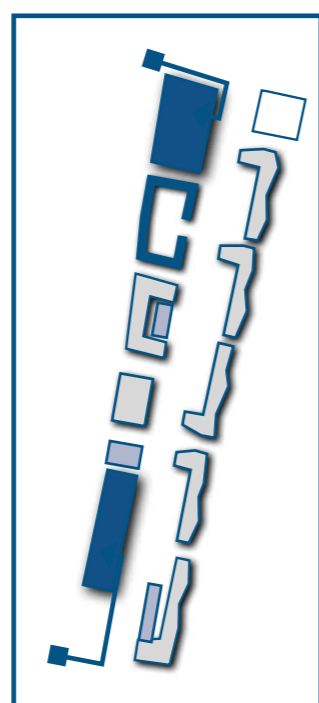
SCENARIO 3



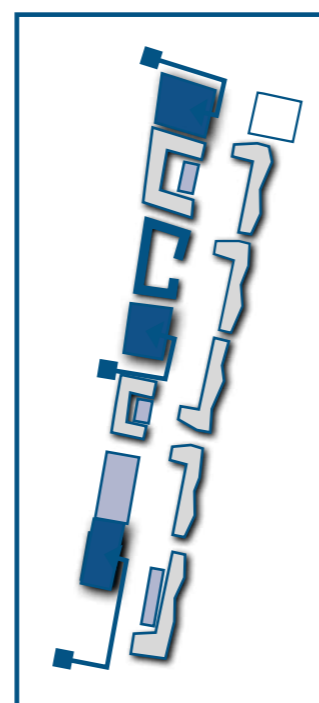
SCENARIO 4



PERIFERT



SPREDT



OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER TIL YDERLIGERE KVALIFICERING

Deltagerne fra workshoppen anbefaler i den videre proces med valg af scenarie og placering af parkeringspladser, at der er brug for følgende supplerende analyser og kvalificering:

Bykvalitet og miljø:

- at kvalificere de gode byrum omkring boligerne med tilstrækkelige friarealer og gode grønne kantzoner. Fx hvordan skal boliger i stueetagen få en god kvalitet.
- at få fastlagt hvordan boliger langs Nordstjernen i praksis kan etableres i forhold til de støjmæssige udfordringer.

Funktioner og fortætning:

- at kvalificere hvilke boligtyper, der vil være behov for i området fx ungdomsboliger og virksomheders ønske til fx expat-boliger til medarbejderne.
- at undersøge bebyggelsestætheder, friarealer og volumer for de ca. 15.000 etm boliger/kontorer i området med op til bebyggelse i 4-5 etager – afhængig af de støjmæssige udfordringer fra jernbane og motorvej samt indpasning af p-huse med 3-5 etager samt de heraf trafikale konsekvenser.
- at arbejde videre med at skabe dobbeltfunktioner i forbindelse med p-husene med fx at integrere detailhandel, boliger eller kontorer.

Økonomisk:

- at undersøge om der er økonomisk arealmæssig fordel ved at etablere parkering under bebyggelse mod nord.

Sammenhænge og trafik:

- at få fastlagt de kapacitetsmæssige muligheder for en nordlig vejadgang fra Nordstjernen i sammenhæng trafikafviklingen det store kryds på Egedalsvej.
- at undersøge muligheden for at skabe en sammenhængende cykelstiforbindelse med optimal opkobling på det omkringliggende stinet.
- at undersøge muligheden for at benytte den udlagte brandvej mod jernbanen som ensrettet servicevej bag om kontorbyggeriet.
- at undersøge hvordan området trafikalt bedst skal hænge sammen med det fremtidige boligområde mod vest på tværs af Nordstjernen mod parker og rejs-anlægget.
- at skabe en mulig dobbeltfunktion med at integrere et muligt p-hus på toppen af detailhandlen.



urban
creators