

Parkeringshuse – hvordan de blev en del af bybilledet og til sidst en kommunal opgave

Personbilen er manges kæreste ejendom, og den skal selvfølgelig helst stå et beskyttet sted, når den ikke benyttes. Denne artikel handler om vejen fra de første primitive garager til nutidens effektive parkeringsanlæg.

En garage var særlig nødvendigt i bilens første år, hvor den skrøbelige og ofte åbne bil kun kørte om sommeren – og i tørvej. Om vinteren stod den ofte indendørs – og opklodset for at beskytte dækkene.

Af Jørgen Burchardt
Forsker ved Danmarks Tekniske Museum
jorgen.burchardt@mail.dk

På landet og i mindre byer klaredes det ved en garage tæt på boligen. Til eksempel solgtes i 1908 en herskabelig villa, som ud over 8 værelser, pigekammer, anretterværelse, mørkekammer og elektrisk lys også havde en automobil garage. I storbyer måtte man tænke på andre løsninger. Driftige forretningsfolk indrettede garager for

bilere i nærheden af de mere velstående kvarterer.

Ordet garage er oprindeligt et fransk ord, for "sikre", "beskytte", men blev i begyndelsen af 1900-tallet anvendt som navn for et hus til biler. I første omgang var det for bilforhandleres parkerede biler. Således havde Dansk Automobilfabrik en "garage" i 1906 på Strandboulevarden. Garage blev også navnet på midlertidige parkeringspladser, som da Dansk Automobil-Klub i 1907 ønskede at indrette garage for medlemmernes vogne i forbindelse med et

Figur 1. Huse med have omkring sig kunne få plads til garage, som det fremgår af annoncen for en herskabelig villa i Charlottenlund i 1908. (Politiken 2/6 1908, s. 10).

<p>geisk sol</p> <p>Sol.</p> <p>SUS</p> <p>salister Juni. abent y.</p>	<p>Ejendomme.</p> <p>Km 1 Kr. pr. □ Al. hold. beligg. Villa-grunden. Ibensevej 31, Gentofte, avviser.</p> <p>Herskabelig Villa</p> <p>i Charlottenlund tilsalg, bestående af 8 Værelser, Pigekammer, Garderobe, Anretterværelse, Bædeværelse, Mørkekammer, Automobil Garage, Elektrisk Lys, 1/2 Td. Land gammel Have med mange Frugttræer, 6 Minutters Gang fra Stationen.</p> <p>Johannevej 1, Charlottenlund.</p> <p>Willa 411 København</p>	<p>schafte stelt u mit lbr die 12 e tiede be Jochim Troels 18. Aar pris 20, Folio, E</p>
--	---	--

Figur 2. Private firmaer havde ofte garager for deres køretøjer, som her i Præstøgade 20 på Østerbro i 1918, hvor Magasin du Nord havde deres varevogne parkeret. (Magasin du Nord Museum. Foto: Martius Truelsen).



fast klublokale. Man forhandlede med hotel Kongen af Danmark om leje af et par værelser, så medlemmerne, mens bilerne holdt i garage, kunne læse i selskabets ret betydelige bibliotek af udenlandske bil-tidsskrifter, og udenbys medlemmer – og i sommertiden byboere, der var flyttet til deres sommerbolig på landet – kunne gøre toilette og holde møder.

Garager til leje

Snart blev garager tilbudt til leje. Det kunne man samme år se i Bådsmændsstræde hos Automobilkørselskompagniet. Firmaet fremhævede den korte vej til byens centrum, hvorved transport til og fra bolig gav mindst muligt slid på bilen og et lille benzinforbrug. Man tilbød endvidere at passe



Figur 3. Landets første parkeringshus blev bygget i 1933 efter forbillede fra de mest moderne udenlandske bygninger. Det blev også kaldt Palægaragerne, da det blev opført i den tidligere have til Moltkes Palæ. Foto fra 1947.

bilerne på en samvittighedsfuld og kyndig måde. Datidens bilejere havde ofte råd til denne type service, som biler dengang havde stort behov for.

Efterhånden som biler blev mere almindelige, kom der flere garager til. Ofte var de bygget i boligkarrernes baggårde. Serviceniveauet var ikke altid på samme niveau som de første, men til gengæld blev garager ofte tilbudt med varme.

I slutningen af 1920'erne blev behovet for garager så stort, at det blev nødvendigt med mere radikale løsninger. Efter udenlandsk forbillede etableredes fleretages parkeringshuse, som gav en effektiv parkering ved et minimum pladsforbrug.

Figur 4. Det kommercielle parkeringshus Palægaragerne havde problem med at tiltrække kunder under besættelsen, hvor privatkørsel stort set var ophørt. Man tilbød i stedet plads for opklodsning af køretøjerne. (Politiken 28/3 1940).

Opklodsning?

Tal da med os. — Rimelige Priser.
Vognen står under stadigt Tilsyn

PALÆ-GARAGERNE A/S

AUTOMOBILHUSET, DRÖNNINGENS TVÆRGADE 4 — TELF. C. 638

Palægaragerne

En af de største leje garager blev i 1932 bygget ved Dr. Tværgade i København. Deres store succes gjorde, at de snart forhøjedes med yderligere to etager. Efter Håndværkerforeningen havde købt Moltkes Palæ, solgtes palæets have til et konsortium, som byggede et 6.000 m² stort moderne garageanlæg i fem etager med plads til ca. 350 biler – grundarealet svarede til udstillingsbygningen Forum. Hvis arkitekt Oscar Gundlach-Pedersen havde levet i 1994, ville han kunne have oplevet, at hans bygning blev fredet som eksempel på en vellykket bygning i funkis stil [1]. Tilmed blev der anvendt store midler til at tilbageføre bygningen så tæt på dens oprindelige udseende i 2012-2015 ved Elgaard Architecture.

I datiden blev garagebygningen kaldt Palægaragerne. I bygningens kælder kunne landets første moderne servicestation tilbyde vask af bilen på et transportbånd, før den kørte videre til lufttørring. Herefter kom den daværende nødvendige smøring og til sidst blev den aftørret, poleret og støvsuget – i alt tog det blot 18 minutter. Imens kunne bilejeren se på sin bil oppe fra bygningens vinduer, eller han kunne se på de nyeste biler i udstillingslokalerne i stueetagen. Via den indvendige rampe kunne man komme til etagerens parkeringspladser, og på det flade tag var planlagt dagsparkering [2].

Huset var forsynet med datidens mest moderne udstyr herunder selvvirkende sprinkleranlæg, luftsluser, brandsikre reservetrapper og særskilt elektrisk nødberedning.

Nyere parkeringshuse – offentlig eller privat opgave?

Der kom flere parkeringshuse til dog i mindre målestok som for eksempel Dagmarhus-Garagerne åbnet 1939 i tilknytning til Dagmarbiografen med plads til 60 vogne og tilhørende servicestation [3]. Stadig steg behovet; flere anskaffede sig biler i byernes centrale kvarterer eller kørte på arbejde fra forstæderne.

Problemet blev taget op af bilejernes organisation KDAK i januar 1946. Krigen var forbi, og man kunne inden for få år forvente en yderligere vækst i bilbestanden. Politiet angav, at der antagelig allerede ville opstå et problem i foråret, når de opklodsede vogne igen kørte på vejene.

På et møde i København diskuteredes problemet, og foreningens generalsekretær K.I. Ibsen foreslog en nedrivning af flere af Københavns centrale bydele med henblik på at indrette parkeringspladser. Nedrivning af et par huskarréer i Møntergadekvarteret ville kunne give en stor parkeringsplads med plads til ca. 500 biler. Husene i kvarteret var alligevel gamle og utidssvarende, og det hele ville antagelig ikke koste mere end 4 mio. kr. Senere kunne der rives yderligere ned.

Københavns kommune var mere tilbageholdende. Borgmester Sundbo var ganske vist begyndt at indse, at motorkørsel taget som helhed ikke var en luksus, men var blevet en betydningsfuld del af samfundsmaskineriet. Han mente dog stadig, at parkeringspladser for private biler var en privat opgave. På mødet gik stadsarkitekten også imod planerne med at erstatte de

Figur 5. Arkitekten for BP-parkeringshuset i Nyropsgade i 1958 valgte at undgå op- og nedkørselsrampes for i stedet at lade parkeringen foregå på skrå etager med trafikken i midten og parkering i siderne (Ingeniøren 1/9 1957).





Figur 6. Da Magasin du Nord i København indviede deres nye parkeringshus i 1970, kunne man købe en billet for 1 kr. pr. parkeret time (Magasin du Nord Museum).

gamle huse med parkeringspladser, fordi det af æstetiske grunde var betænkeligt at fylde en stor plads udelukkende med biler. Politimesteren lovede at udarbejde et kort over de bestående parkeringspladser i byen. Han håbede at få parkeringen væk fra byens snævre, men stærkt trafikerede gader, hvor blandt andet forretningsfolk var tilbøjelige til absolut at ville parkere lige uden for deres egen gadedør. Mødets deltagere ønskede, at kommunen sammen med private gik ind i opførelsen af parkeringshuse [4].

I 1954 var problemet med manglende parkeringspladser vokset yderligere. En generalplan for København gjorde opmærksom på fremtidens behov for parkeringspladser. Ud fra udenlandske erfaringer og trafiktællinger regnede man med,

at med en fremtidig befolkning på 1½ mio. indbyggere og en bilbestand på én bil pr. 15 indbyggere, så blev der behov for 12.000 parkeringspladser i cityområdet inden for søerne (langtidsprognoser kan man ikke altid stole på; i 2019 har vi næsten en bil for hver anden indbygger) [5].

En større indsats blev gjort med opførelse af BP-parkeringshuset i Nyropsgade i 1958 til 364 biler på 7 etager. På 1. salen indrettedes vaskehal og i stueetagen en moderne servicestation med smørehal, butik m.v. Parkeringshuset havde elevatorer. På grund af de høje priser på biler herhjemme fik huset vinduer, da bilen for almindelige bilejere repræsenterede en så stor del af hans formue, at han næppe ville betale for en garageplads, der ikke ydede beskyttelse mod vejrliget [6].

Regler om parkeringshuse

Der fandtes ingen belastningsnormer for parkeringshuse til biler, så man anvendte normerne for automobilværksteder og garager med en ensformig belastning på 500 kg/m² eller et hjultryk på 3 ton. Der var heller ikke regler for brandtekniske forhold. Brandfolkene indgik derfor i forhandlinger med bygherren for BP-parkeringshuset, som under forløbet ændrede bygningen fra at være 'en overdækket kørevej med parkering i vejsiderne' til en lukket bygning, hvor behovet for ventilation var nødvendigt.

Et planmæssigt fremskridt var Landsbyggeloven, som fra 1961 påbød etablering af et parkeringsareal svarende til 25% af boligens bruttoetageareal og for erhvervsbygninger en særlig plads i det fri for

virksomhedens beskæftigede. København og Frederiksberg skulle dog stadig administrere efter egne regler [7].

Da FDM skulle kvalitetsvurdere landets P-huse, klagede man over, at Danmark som et af få lande i Europa ikke havde regelsæt eller standard for, hvorledes parkeringshuse skal indrettes. I øvrigt fik de tre af de bedømte P-huse bedømmelsen 'acceptabel', mens et P-hus fik betegnelsen 'ringe' [8].

Der er siden kommet mange flere anlæg i forbindelse med butikscentre, sygehuse og boligkvarterer. Kommuner er også gået aktivt ind med at finde løsninger på parkeringsproblemet, som da Københavns Kommune i 2016 vedtog en parkeringspakke for 4.000 p-pladser, som også omfattede p-huse på Østerbro og Indre By [9]. Tilsvarende åbner Næstved kommune i 2018 to p-huse med plads til 770 biler [10].

Den omtalte idé fra 1946 om, at kommuner og private er fælles om at etablere P-huse praktiseres i dag i det offentligt ejede By & Havn i København. Faktisk har selskabet besluttet, at det tager sig af parkeringspladserne frem for, at de enkelte bygherrer står med ansvaret. Selskabet har bl.a. et parkeringshus på Amerika Plads med mere end 800 pladser [11], og i 2018 kunne selskabet åbne sit femte parkeringshus i Ørestaden med plads til 606 biler [12]. Endnu giver P-husene ikke overskud, men kører rundt økonomisk takket være offentlige tilskud, men man forventer dog, at driften vil løbe rundt gennem afgifter – i øvrigt kan en enkelt plads i et centralt P-hus koste mere end 40.000 kr. om året [13].

Figur 7. Parkeringshuses trivielle opgave – at være parkeringsplads – har ofte givet tilsvarende trist arkitektur. Det er i nyere tid blevet udfordret som her af arkitekterne Christensen & Co ved Glostrup Hospital 2014 (Christensen & Co. Foto Uffe Johansen).



Referencer:

- [1] Politiken 1/1 1933.
- [2] Henrik Harnow: Danmarks første parkeringshus. 1001 Fortællinger.
- [3] Politiken 2/4 1939.
- [4] Politiken 12/1 1946.
- [5] Ingeniøren 5/6 1954.
- [6] Ingeniøren 1/9 1957.
- [7] Ingeniør- og Bygningsvæsen 26/12 1961.
- [8] FDM pressemeddelelse. 21/11 2013.
- [9] Politiken 12/9 2015.
- [10] Næstved kommunes hjemmeside. Tilgået 8/12 2018.
- [11] Notat By & Havn september 2011.
- [12] Årsrapport 2017, By & Havn.
- [13] Parkeringsinfo. Jeudan Parkering, Skt. Annæ Plads.