

Notat

07.05.2024

Projekt nr.: 1020267
+45 2880 8983
jrug@moe.dk

Projekt: Albertslund parkeringsanalyse

Emne: Analysenotat

Notat nr.: 1

Rev.: B

Fordeling: Albertslund kommune

1 Notatets formål

I forbindelse med den kommende byudvikling i og omkring Albertslund Centrum ønsker kommunen at få udarbejdet en parkeringsanalyse samt en parkeringsstrategi for bymidten som helhed.

I den kommende tid vil der i Albertslund Kommune blive realiseret flere byudviklingsprojekter, som påvirker brugen af og behovet for parkeringspladser i Albertslund bymidte. Albertslund Kommune ønsker at få skabt et overblik, således der kan udarbejdes en parkeringsstrategi for både cyklister og biler, som ligeledes vil have en effekt på mobilitet og flows omkring bymidten i Albertslund.

Nærværende notat har til formål at kortlægge det eksisterende parkeringsudbud i Albertslund bymidte og analysere efterspørgslen pba. registrerede belægningsgrader i området. Analysen danner herefter grundlag for en parkeringsstrategi, der har til formål at få den bedste udnyttelse af areaerne, således der opnås det bedst mulige serviceniveau i forhold til de funktioner bymidten betjener. Parkeringsstrategien forholder sig tillige til de fremtidige perspektiver for byudvikling i Albertslund.

Resultaterne af analysen ses desuden i sammenhæng med lignende p-analyse fra 2017, så en evt. ændring i tendenserne kan vurderes.

2 Kortlægning af eksisterende parkeringsforhold for biler og cyklister

Bymidten i Albertslund er indrettet med flere større parkeringspladser, som benyttes både til beboerparkering, pendlerparkering og parkering i forbindelse med områdets funktioner. Figur 1 viser en oversigt over de parkeringsfaciliteter, der i dag er i bymidten. Parkeringsområde 6 er en parkeringskælder der blandt andet er tilknyttet Kvickly. Den resterende parkering er på gadeniveau. Ud over parkering til biler er der også en væsentlig kapacitet for cykelparkering i Albertslund bymidte. Enkelte

parkeringspladser er opdelt i flere zoner. Dette skyldes, at disse parkeringspladser har flere forskellige tidsbegrænsninger på samme parkeringsplads. I denne analyse ser vi på parkeringen opdelt på parkeringszoner, så hver parkeringszone kun har én tidsbegrænsning.



Figur 1 Oversigt over eksisterende parkeringszoner i bymidten til hhv. biler (rød) og cykler (grøn).

I forbindelse med udvikling af Albertslund Centrum etableres bl.a. et større parkeringshus, der medfører en udvidelse af parkeringsudbuddet i forbindelse med de nye funktioner som etableres. På længere sigt er det også muligheder for at parkeringszonerne 9 og 10 skal udnyttes til byudviklingsformål, ligesom der også er planlagt et nyt plejecenter i centrum.

2.1 Eksisterende parkeringskapacitet

I dette afsnit præsenteres det eksisterende parkeringsudbud for biler og cyklister i Albertslund bymidte. Der er torsdag den 24. november foretaget en besigtigelse af bymidten, hvor det eksisterende udbud af offentligt tilgængelige parkeringspladser og eventuelle restriktioner er kortlagt. Besigtigelsen blev foretaget af MOE.

2.1.1 Biler

Figur 2 viser en oversigt over parkeringszoner for Albertslund bymidte fordelt på de lokationer som er vist på Figur 1. Tabellen viser ligeledes en oversigt over antal handikapparkeringspladser samt antal ladepladser til el-biler. Samlet set omfatter de viste parkeringszoner i dag 1.100 parkeringspladser, hvoraf 35 er reserveret til biler med handikaplicens og 9 er forbeholdt elbiler. Derudover er der enkelte parkeringspladser ved rådhuset (zone 11) der er reserveret til ansatte på rådhuset.

Zone	Beskrivelse	Antal pladser	Antal handicap pladser	Antal el-bil ladepladser
1	Station nord	100	2	-
2	Ved Aldi	120	3	-
3	Ved Aldi (24 timer)	16	0	-
4	Center SØ	25	2	-
5	Kvickly gadeplan	48	3	-
6	Kvickly Parkeringskælder	179	7	4
7	Posthuset	24	-	-
8	Parkering vest	16	2	-
9	Føtex	172	13	-
10	Føtex langtidsparkering	348	-	-
11	Ved rådhuset	52	3	5

Figur 2 - Oversigt over eksisterende antal parkeringspladser i Albertslund bymidte

Tidsbegrænsninger

En stor del af parkeringspladserne i Albertslund bymidte har en tidsbegrænsning på 2 timer. Enkelte har 24-timers begrænsning og nogle har ingen tidsbegrænsning. I Figur 3 ses en oversigt over tidsbegrænsningen i de enkelte parkeringszoner.

Zone	Beskrivelse	Antal pladser	Tidsbegrænsning
1	Station nord	100	24 timer
2	Ved Aldi	120	2 timer
3	Ved Aldi (24 timer)	16	24 timer
4	Center SØ	25	-
5	Kvickly gadeplan	48	2 timer
6	Kvickly Parkeringskælder	179	2 timer
7	Posthuset	24	-
8	Parkering vest	16	2 timer
9	Føtex	172	2 timer
10	Føtex langtidsparkering	348	-
11	Ved Rådhuset	52	2 timer (Hverdage 8-16)

Figur 3 - Oversigt over tidsbegrænsninger for Parkering i Albertslund bymidte

2.1.2 Cykler

Der findes flere cykelparkeringszoner i Albertslund bymidte, hvoraf nogle er overdækket. Derudover er der en enkelt aflåst cykelparkering – zone C2 – som er placeret nord for stationen. Alt i alt findes der ca. 1.100 cykelparkeringspladser i Albertslund bymidte, hvoraf ca. halvdelen er overdækket.

Zone	Beskrivelse	Antal pladser	Antal overdækket
C1	Station nord	492	336
C2	Station nord aflåst	100	100
C3	Ved Aldi (langs banen)	60	60
C4	Ved Aldi	320	0
C5	Store Torv foran apotek	8	0
C6	Ved Kvickly	20	0
C7	Center SØ	10	0
C8	Ved Føtex	65	65
C9	Lille Torv ved Føtex	20	0

Figur 4 - Oversigt over eksisterende cykelparkering i Albertslund bymidte

3 Analyse af parkeringsefterspørgslen

Parkeringsefterspørgslen er registreret som den aktuelle belægning i de forskellige tilgængelige parkeringszoner i tre tidsrum, hvor efterspørgslen vurderedes at være størst. Det er middag og eftermiddag på en hverdag samt middag på en lørdag. For biler er hvert enkelt køretøj optalt, for at beskrive den aktuelle belægningsgrad. For cykler er den overordnede belægningsgrad for hver parkeringszone registreret på tre niveauer: Fyldt, halvt fyldt og tomt.

Registreringen er foretaget af MOE onsdag d. 30. november 2022 kl. 12 og kl. 17 samt lørdag d. 3. december 2022 kl. 12.

3.1.1 Resultater

Der er i alt registreret 1.678 parkerede køretøjer. Fordelingen af køretøjerne er vist nedenfor. Onsdag middag er der registreret flest køretøjer med 827, der giver en belægningsgrad for bymidten på 75 %. Onsdag eftermiddag er der registreret en samlet belægningsgrad på 33 % og lørdag eftermiddag på 44 %.

	Biler	Specialkøretøjer	Køretøjer i alt	Belægningsgrad
Onsdag middag	809	18	827	75 %
Onsdag eftermiddag	352	10	362	33 %
Lørdag middag	479	10	489	44 %

Figur 5 Hovedresultater

Det kan konkluderes at bymidten som helhed, ikke mangler parkeringskapacitet. Dog kan det opleves sådan, hvis specifikke zoner er meget tæt belagte.

Figur 7-11 nedenfor viser de registrerede belægningsgrader for hver af parkeringszonerne på de tre tidspunkter, i hhv. tabel og på kort. For biler gælder følgende inddeling:

0 - 40 % belagt
41 % - 60 % belagt
61 % - 80 % belagt
81 % - 90 % belagt
91 % - 100 % belagt

Figur 6 - inddeling af belægningsniveau for kort

På kortene for cykler er skalaen inddelt, så grønne arealer er tomme, gule arealer er halvt fyldte og røde arealer er fyldte.

Det ses at de fleste zoner har høje belægningsgrader onsdag middag, og kun zonerne 6 og 8 har belægningsgrader på under 70 %. Disse to zoner har en væsentlig overskudskapacitet på dette tidspunkt. Samme mønster gælder for cykelparkeringen, hvor de fleste zoner er registreret fyldt. Zonerne C2, C4 og C6 er registreret halv fyldt, og zone C9 er registreret tom.

Onsdag eftermiddag er der høj belægning i tre zoner (5, 7 og 11), og de resterende zoner har belægningsgrader på under 60 %. Omkring zonerne C5, C7 og C11 er cykelparkeringen registreret fyldt på dette tidspunkt.

Lørdag middag er der generelt en middelstor belægning omkring bymidten, med blot én tæt belagt bilzone (5) og to tæt belagte cykelzoner (C4 og C8). Tre bilzoner (6, 8 og 10) har lave belægningsgrader, de resterende bilzoner har belægningsgrader mellem 50 % og 75 %.

Lave belægningsgrader onsdag eftermiddag og lørdag middag i forhold til onsdag middag kan indikere, at kapacitetsproblemer på enkelte pladser opstår pga. pendlerparkering. Dette understøttes af, at det især er parkering med lang eller ingen tidsbegrænsning, der er fuldt belagt på dette tidspunkt.

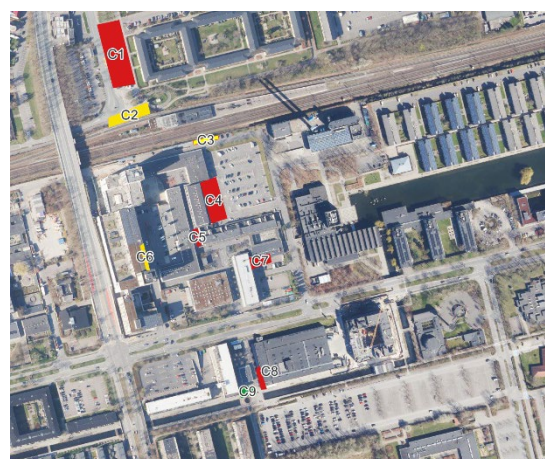
For bilparkering gælder det, at zonerne 5, 7 og 11 er tæt belagte på alle tre tidspunkter, hvorimod det kun er én cykelzone (C4) der er registreret fyldt på alle tre tidspunkter.

Zone	Beskrivelse	Onsdag middag	Onsdag eftermiddag	Lørdag middag
1	Station nord	97 %	55 %	54 %
2	Ved Aldi	84 %	45 %	67 %
3	Ved Aldi 24 timer	100 %	50 %	69 %
4	Center SØ	80 %	36 %	68 %
5	Kvickly gadeplan	98 %	100 %	100 %
6	Kvickly Parkeringskælder	59 %	24 %	44 %
7	Posthuset	83 %	92 %	75 %
8	Parkering vest (ikke privat)	19 %	25 %	25 %
9	Føtex	72 %	31 %	66 %
10	Føtex langtidsparkering	71 %	7 %	9 %
11	Ved rådhuset	92 %	83 %	65 %

Figur 7 Belægningsgrader for bilparkeringszonerne

Zone	Beskrivelse	Onsdag middag	Onsdag eftermiddag	Lørdag middag
C1	Station nord	Fylt	Halvt	Halvt
C2	Station nord aflåst	Halvt	Halvt	Tomt
C3	Ved Aldi langs banen	Halvt	Tomt	Tomt
C4	Ved Aldi	Fylt	Fylt	Fylt
C5	Store Torv foran apotek	Fylt	Fylt	Halvt
C6	Ved Kvickly	Halvt	Tomt	Halvt
C7	Center SØ	Fylt	Halvt	Tomt
C8	Ved Føtex	Fylt	Halvt	Fylt
C9	Lille Torv ved Føtex	Tomt	Tomt	Tomt

Figur 8 Belægningsniveau for cykelparkeringszonerne



Figur 9 Diagram over belægningsniveau for hhv. biler (venstre) og cykler (højre) onsdag middag kl. 12. Luftfoto: Datafordeler



Figur 10 Diagram over belægningsgrader for hhv. biler (venstre) og cykler (højre) onsdag eftermiddag kl. 17. Luftfoto: Datafordeler



Figur 11 Diagram over belægningsgrader for hhv. biler (venstre) og cykler (højre) lørdag middag kl. 12. Luftfoto: Datafordeler

3.1.2 Udvikling siden 2017

I parkeringstællingen fra 2017 blev kapaciteten for bymidten kortlagt til 1.156 pladser, mens der i nærværende analyse er registreret 1.100 pladser. Nedgangen i antal tilgængelige pladser skyldes især at zonerne 4 og 8 er registreret med færre pladser end i analysen fra 2017. For zone 8 er 40 pladser blevet private, og dermed udtaget af analysen. For zone 4 er noget af arealet omlagt til at rumme affaldscontainere for forretninger.

Desuden bør det bemærkes at cykler ikke er medtaget i 2017 analysen, samt at zonerne ved Aldi (2 og 3) blev registreret som én samlet parkeringszone på trods af to tidsbegrænsninger.

På trods af den lille forskel i den registrerede parkeringskapacitet er den maksimale belægningsgrad for hele bymidten registreret til at være nærmest ens i de to analyser. I figur 12 nedenfor er forskellene i den maksimale belægningsgrad registreret i 2017 samt registreringerne fra nærværende analyse angivet for de enkelte parkeringszoner.

Det ses at den gennemsnitlige belægningsgrad for bymidten ikke har ændret sig siden 2017. Hverdagsregistreringerne viser præcis det samme, hvor lørdagsregistreringerne viser tilnærmelsesvis det samme.

Dog ses enkelte zoner at have en væsentligt anderledes situation i dag, bl.a. zone 8 som er registreret med 65 procentpoint lavere belægningsgrad i hverdagen og 38 procentpoint lavere om lørdagen. Den store forskel skyldes formegentlig, at anvendelsen af denne zone har ændret sig fra 2017 til 2022, hvor der i 2022 er en stor del af denne zone, der er omdannet til privat parkering og dermed udtaget af denne analyse. Derfor er der kun en mindre del af denne zone der nu er offentlig parkering, hvorfor det formodes at de få resterende pladser ikke benyttes i lige så stort omfang som da hele parkeringspladsen var offentlig.

Zone 3 er registreret med moderat højere belægningsgrader begge registreringsdage, hvor zone 11 er registreret 10 procentpoint lavere på hverdagen og 38 procentpoint højere om lørdagen.

Samlet set er parkeringsudnyttelsen i dag som nævnt på samme niveau som i 2017 med en udnyttelsesgrad lige over 70 % på hverdagen og omkring 40 % om lørdagen.

Zone	Beskrivelse	Hverdag			Lørdag		
		Max. 2017	2022	Udvikling	Max. 2017	2022	Udvikling
1	Station nord	103 %	97 %	-6 %	45 %	54 %	9 %
2	Ved Aldi	69 %	84 %	23 %	52 %	67 %	16 %
3	Ved Aldi 24 timer		100 %			69 %	
4	Center SØ	105 %	80 %	-25 %	48 %	68 %	20 %
5	Kvickly gadeplan	102 %	98 %	-4 %	98 %	100 %	2 %
6	Kvickly Parkeringskælder	75 %	59 %	-16 %	42 %	44 %	1 %
7	Posthuset	100 %	83 %	-17 %	50 %	75 %	25 %
8	Parkering vest	84 %	19 %	-65 %	63 %	25 %	-38 %
9	Føtex	56 %	72 %	16 %	70 %	66 %	-4 %
10	Føtex langtidsparkering	73 %	71 %	-2 %	13 %	9 %	-4 %
11	Ved rådhuset	102 %	92 %	-10 %	27 %	65 %	38 %
Total		75 %	75 %	0 %	40 %	44 %	5 %

Figur 12 Udvikling i belægningsgrader fra 2017-2022. Kilde 2017: "Parkeringstælling i Albertslund Midtby", Cowi 2017. Der er i tallene regnet med, at der i zone 6 er 179 parkeringspladser, og ikke 230, som angivet i Cowis notat fra 2017.

3.1.3 Ændringer på baggrund af kendte udviklingsprojekter

Der arbejdes også på flere projekter, der påvirker parkeringskapaciteten i bymidten.

Udvikling af Albertslund bymidte øger den samlede parkeringskapacitet som følge af etablering af nye boliger og erhvervslejemål. Dette projekt etablerer et parkeringshus på de eksisterende områder 2 og 3, samt en parkeringskælder på det eksisterende område 4.

I disse parkeringsområder er kapaciteten i dag 161 pladser, og jf. de gældende parkeringsnormer vil butiksfunktionerne i udviklingsprojektet udløse krav om 118 pladser. Derudover er der i projektet afsat 25 pladser til kommunale funktioner, som også forventeligt indgår i den nuværende parkeringskapacitet. Der er således afsat i alt 143 pladser til erstatning for de eksisterende 161 pladser. Det beregnede parkeringsbehov for de nye funktioner i Albertslund Centrum er 225 pladser.

Tallene er de beregnede minimumsnormer, og projektet er forberedt til at kunne indeholde flere pladser end nødvendigt, hvis det er ønskeligt. Det vurderes dog ikke at være nødvendigt samlet set for bymidten, men de berørte områder udnyttes i høj grad i dag.

Derudover forberedes der også for byudvikling på Posthusgrunden (område 7), hvor 24 eksisterende parkeringspladser forventes at udgå at den generelle parkeringsdækning, idet udviklingen forventeligt alene kan rumme parkering til dækning af eget behov.

Slutteligt er der netop etableret nye boliger på et areal mellem Nordmarks Allé og område 9 (parkering ved Føtex), der i udgangspunktet skal løse egen parkering på grunden. Pga. at boligerne er seniorboliger, er der i lokalplanen givet mulighed for en meget lav parkeringsnorm på ned til 1 plads pr. 6 boliger. Dette vurderes at være meget lavt til trods for områdets stationsnærhed, og det må derfor forventes, at parkering i forbindelse med boliger i nogen grad vil benytte parkeringsmulighederne i område 9.