

Notat

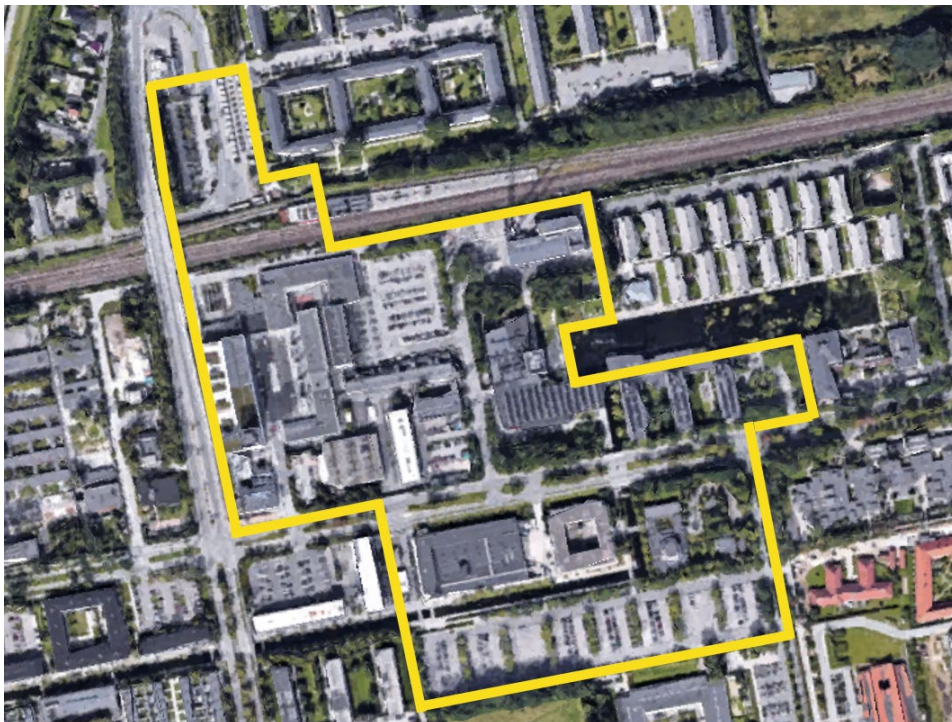
07.05.2024

Projekt nr.: 1020267
+45 3373 7119
cc@moe.dk

Projekt: Albertslund Parkeringsanalyse
Emne: Parkeringsstrategi
Notat nr.: 1
Rev.: B
Fordeling: Albertslund kommune

1 Indledning

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



Figur 1 Området defineret som bymidten i dette notat. Foto: Google Maps.

I den kommende tid vil der i Albertslund Kommune blive realiseret flere byudviklingsprojekter, som påvirker brugen af og behovet for parkeringspladser i Albertslund bymidte. Dette notat indeholder en strategi for parkering i Albertslund bymidte, som kan sikre at parkeringsbehovet for både biler og cykler kan imødekommes, samtidig med at Albertslund bymidte udvikles.

Strategien er bygget op omkring en række initiativer, som kan optimere brugen af parkeringspladserne, begrænse behovet for nye parkeringspladser og understøtte andre mobilitetsformer, som kan begrænse bilbrug og dermed reducere efterspørgslen på parkering.

2 Baggrund

MOE har forud for denne strategi udarbejdet en kortlægning af parkeringsudbuddet og efterspørgsel i Albertslund bymidte for både biler og cykler.

Denne kortlægning viser, at der overordnet set er parkeringspladser nok til at betjene de funktioner der er i bymidten i dag både hverdag, aften og i weekenden. Der er enkelte parkeringszoner for bil i Albertslund bymidte, der i dag er fuldt belagt, men ser man på Albertslund bymidte som en helhed er der i hverdage en maksimal belægningsgrad på 75 % og i weekenderne en maksimal belægningsgrad på 44 %. Her er det i hverdagen især parkeringspladserne uden tidsbegrænsning, som er fuldt belagte, hvilket bl.a. kan skyldes pendlerparkering.

For cykelparkeringen ses det, at de fleste cykelparkeringspladser er halvt eller helt fyldte i hverdage, og mindre fyldt om eftermiddagen og i weekenderne.

Den faktisk registrerede efterspørgsel i form af belægningsgrader for de enkelte pladser er suppleret med en teoretisk beregning af parkeringsbehovet i dagens situation. Dette er opgjort på baggrund af de nugældende parkeringsnormer i Albertslund Kommune og de nyeste officielle turrater¹. Beregningerne tager afsæt i antal boliger og erhvervsarealer opdelt på typer (detailhandel, dagligvare, kontorhverv mv.) Erhverv skal forstås bredt således, at der også regnes på offentlige funktioner og kulturelle funktioner, herunder kirken, biografen og biblioteket.

Den mere teoretiske tilgang viser om der er balance mellem det antal p-pladser som løbende er udlagt i takt med udviklingen af bymidten og den trafik som byfunktioner normalt skaber. En beregning med kommunens aktuelle p-normer overført til arealerne i bymidten giver også en indikation af om p-normerne kan imødekomme behovet for parkering i bymidten

¹ "Turrater – Anlæg og planlægning", Vejregler, Vejdirektoratet september 2020

2.1 Parkeringsudlæg i Bymidten ifølge den aktuelle p-norm

I kommuneplanen 2022-34 er der på baggrund af parkeringstællingen fra 2017 ændret i kommuneplanens retningslinjer således, at kravet til antal parkeringspladser indenfor det stationsnære kerneområde (0 – 600 m fra stationen), kan reduceres med 50 %. I det stationsnære område (600 – 1.200 m fra stationen) kan parkeringsnormen for biler reduceres med 33 %.

Er der tale om boliganvendelse kan parkeringsnormen yderligere reduceres, hvis der etableres en delbilsordning. Dette gælder for nye bebyggelser på minimum 75 boliger, der har fælles parkeringspladser.

Kommunens P-normer til erhvervsformål

Anvendelse	Antal
Butikker	1,0 pr. 25 m ²
Butikker med særlig pladskrævende varer	1,0 pr. 50 m ²
Kundeorienteret serviceerhverv	1,0 pr. 50 m ²
Kontor og liberalt erhverv	1,0 pr. 50 m ²
Øvrigt erhverv	1,0 pr. 100 m ²
Hoteller	1,0 pr. værelse
Restaurationer, biograf, teater og lignende funktioner	1,0 pr. 10 siddepladser
Service/tankstation	10 pr. servicestation

Kommunens P-normer til offentlige formål

Anvendelse	Antal
Skoler 0.-10. klasse	0,5 pr. ansat
Voksen-og ungdomsuddannelse	0,5 pr. ansat 0,25 pr. elev
Daginstitutioner	1,0 pr. 50 m ²
Plejehjem	0,25 pr. bolig
Idrætshaller	1,0 pr. 10 personer anlægget er godkendt til af brandmyndigheden

Tabel 1 P-normer til erhvervsformål og offentlige formål, Albertslund Kommuneplan 2022-2034

En arealberegning baseret på erhvervsarealer fra enhedsregisteret i BBR for bygninger i Albertslund bymidte viser, at der samlet er ca. 57.000 m² erhvervsareal fordelt som angivet i tabel 2.

Type	Areal, m ²
Kontor og liberalt erhverv, inkl. off. administration	16.100
Butikker	21.300
Kundeorienteret serviceerhverv	2.900
Institutioner	500
Øvrigt erhverv	1.200
Restaurationer mm	200
Øvrige (bibliotek, biograf, teater, kirke, fritidsformål)	14.500
	56.700

Tabel 2 Erhvervsarealer fra BBR-registeret, Albertslund Bymidte

Albertslund Kommune har i 2022 opgjort parkeringsbehovet for de kommunale ejendomme i bymidten² med udgangspunkt i de gældende p-normer. Dette ville have udløst et samlet udlæg af parkeringspladser på i alt 432.

De øvrige byfunktioner i bymidten, primært handel, udløser ved brug af p-normen et udlæg af parkeringspladser på 730.

Samlet set bliver det 1.162 pladser, som med de nugældende p-normer skulle være udlagt i Albertslund bymidte. I kortlægningen af parkeringspladser i dagens situation er der optalt 1.100 p-pladser.

Med den seneste kommuneplan bliver der mulighed for at reducere p-normen med 50 % i det stationsnære kerneområde. Hvis dette lægges ind over beregningen, reduceres det teoretiske parkeringsbehov til knap 600 pladser udløst af bymidtens funktioner.

En anden tilgang til at vurdere det teoretiske parkeringsbehov er at basere det på officielle turrater³. Beregningerne tager afsæt i (antal boliger og) erhvervsarealer opdelt på typer (detailhandel, dagligvare, kontorerhverv mv.)

De anvendte turrater fremgår af tabel 3, og de forskellige erhverv og offentlige formål er inddelt i nedenstående otte kategorier. Bemærk at to bilture udløser én parkeringsoperation.

	Industri	Kontor	Detailhandel	Kulturformål	Daginstitution	Restaurant, café o.l.	Transport	Uddannelse	Sundhed
Turrater	4,1	8,4	28	5,8	26,4	5,8	26,4	4,3	4,3

Tabel 3 Turrater (bilture pr døgn) til forskellige byfunktioner

² Rådhus, Bibliotek, Musikteater, Forsyningen - kulturhus, Forsyningen - erhverv

³ "Turrater – Anlæg og planlægning", Vejregler, Vejdirektoratet september 2020, Miljøstyrelsens Turrater

Antallet af bilture, der genereres af byens funktioner, sammenholdes med en typisk parkeringstid for de respektive funktioner, for derigennem at vurdere, hvor mange p-pladser der er behov for. Hertil anvendes en faktor, der udtrykker hvor ofte en parkeringsplads tilknyttet en given funktion typisk anvendes i løbet af dagen. Denne faktor fremgår af tabel 4. Den udtrykker bl.a., at der i forbindelse med detailhandel forudsættes, at en parkeringsplads udnyttes 7 gange i løbet af en dag, mens en parkeringsplads til et kontorbyggeri kun udnyttes én gang i løbet af dagen.

	Indu- stri	Kontor	Detail- handel	Kultur- formål	Dag- institution	Restaurant, café o.l.	Transport	Uddannelse	Sund- hed
Antal anvendelser af samme p-plads/dag	1	1	7	4	2	3	1	1	9

Tabel 4 Vurderet antal af udskiftninger pr p-plads pr dag til forskellige byfunktioner

Ved at kombinere turrater med det kortlagte areal når man frem til et behov for udlæg af parkeringspladser til funktionerne i bymidten på i alt 1.265 p-pladser.

	Kontor	Detail- handel	Kundeori- enteret ser- viceerhverv	Institutio- ner	Øvrigt er- hverv	Restaurati- oner mm	Øvrige (bibliotek, biograf, te- ater, kirke, fritidsfor- mål)
Turrater pr. 100 m ²	8,4	28	4,3	26,4	4,3	5,8	5,8
Bilture til/fra Centrum base- ret på turrater	1.352	5.968	127	144	50	11	839
Parkeringsoperationer	676	2.984	63	72	25	6	419
Antal anvendelser af samme p-plads/dag	1	7	9	2	2	3	4
Antal p-pladser	676	426	7	36	12	2	105

Tabel 5 Vurderet antal af udskiftninger pr p-plads pr dag til forskellige byfunktioner

Det bemærkes, at der er anvendt en turrate på 28 for butikker i bymidten. Da der er tale om et center, hvor kunderne ofte vil besøge mere end én butik pr. tur til bymidten, er det sandsynligt at turraten er overvurderet. Omvendt vil dagligvarebutikker i sig selv typisk generere et højere antal bilture pr m².

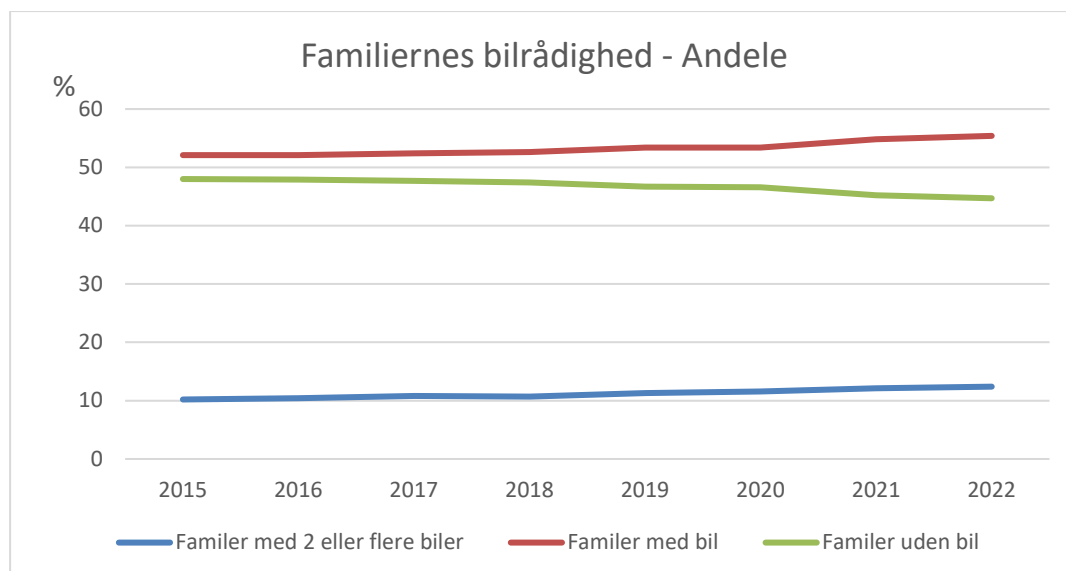
Det bemærkes også at turraten for kontorer med 8,4 ture pr 100 m² både dækker medarbejdernes pendlingsture og andre ikke parkeringskrævende besøg, så som vareleverancer, service og gæster. Det estimerede parkeringsbehov på 676 p-pladser vil derfor formentlig være overestimeret.

En samlet konklusion er at udlægget af parkeringspladser i dagens situation er i balance med den teoretiske efterspørgsel baseret på de generelle turrater. Udlægget afspejler med rimelighed de nugældende parkeringsnormer for nyanlæg af p-pladser ved byfunktioner. Dog ville der med muligheden for at reducere udlægget af p-pladser argumenteret i stationsnærheden, blive udlagt det halve antal.

Selvom den gennemsnitlige udnyttelse på tværs af alle p-pladser maksimalt er på 75 % vil et en så markant nedskalering af parkeringsudbuddet lægge stort pres på parkeringen.

2.2 Perspektiv på udviklingen i boligudbygning og bilejerskab

I dag har 55 % af familierne i Albertslund, svarende til 7.900, bilrådighed med én eller flere biler. Denne andel har været svagt stigende gennem de senere år fra 52 % i 2015. I samme periode er antallet af familier med to eller flere biler steget med 24 %, så det nu er mere end hver femte familie, som ejer to eller flere biler.



Figur 2 Udvikling i familiernes bilrådighed i Albertslund Kommune. Danmarks Statistik, Statistikbanken (BIL811)

Over de kommende 10 år forventes en befolkningsudvikling, som betyder 10.000 flere indbyggere i kommunen, som i dag huser ca. 27.500 indbyggere. Væksten i boligudbygningen er koncentreret i de tre store byudviklingsområder:

- Vridsløselille Fængsel: Ca. 1.500 boliger
- COOP Byen: 1.800 boliger
- Hersted Industripark: Ca. 6.000 boliger i perioden 2022-2033

I alle tre områder arbejdes med stationsnærhedskriteriet, ligesom muligheden for at indarbejde delbilsordninger i de nye boligbebyggelser indtænkes. Dette betyder at p-normen kan komme ned på 0,5 plads pr. bolig.

På trods af den restriktive p-norm i byudviklingsområderne vil den store vækst i bolig-tallet, hvor alene udbygningen på fængselsgrunden og i COOP-byen øger antallet af boliger i Albertslund Kommune med 25 %, medføre en stigning i antallet af bilture generelt og herunder også indkøbsture med mål i Albertslund bymidte. Dette vil givetvise parkeringsmulighederne i bymidten.

I hovedstadsområdet skaber beboerne ifølge Transportvaneundersøgelsen, TU, 3,4 bilture pr. bolig pr. døgn. Ser man på en typisk turformålsfordeling er 40 % ærindeture som dækker både indkøb og hente/bringe mv. Så 20 % er formentlig indkøbsture – svarende til 0,7 bilture pr. dag.

De kommende boliger på fængselsgrunden og i COOP-byen ligger tæt på bymidten, så fra disse områder kan der forventes et bidrag af parkanter til bymidten. De 3.300 boliger vil generere 1.155 parkeringer med disse forudsætninger. Hvor mange af dem som er rettet mod bymidten, er umiddelbart svært at vurdere, men et bud på 25 % vil give 290 parkeringer, der vil medføre en stigning på 10 % i antallet af parkeringer knyttet til indkøb i bymidten i forhold til i dag.

De nye boliger vil også bidrage med en vækst i fritidsture og andre ærindeture, som også kan have mål i bymidten. Dette vil dog nok kun give et mindre bidrag til parkeringerne i bymidten, ligesom der typisk vil være tale om parkering udenfor spidsbelastningsperioderne.

De kommende boliger i Hersted Industripark ligger mere perifert i forhold til Bymidten – og vil derfor ikke nødvendigvis orientere sig mod Albertslund bymidte, men formentlig i lige så høj grad mod Glostrup. Det vil dog forventeligt komme en mindre stigning i parkeringsbehovet som følge af udviklingen i Hersted Industripark.

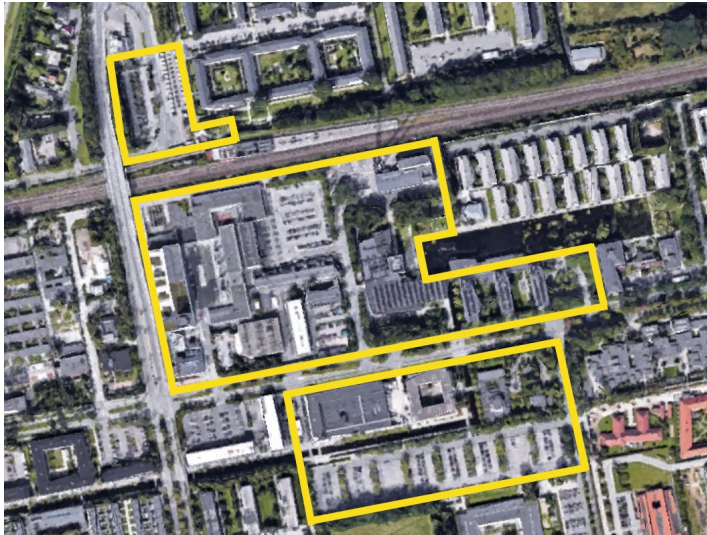
3 Strategi for parkering i Albertslund bymidte

Overordnet set har Albertslund bymidte tilstrækkelig bil- og cykelparkering til at kunne opfylde de nuværende behov. Der er derfor ikke behov for en strategi med henblik på at håndtere aktuelle udfordringer. Ligeledes vil kapaciteten på trods af flere store byudviklingsaktiviteter også være tilstrækkelig i fremtiden.

Der ses dog et behov for at opnå et bedre overblik over parkeringen, og mere aktivt tage stilling til, hvilke parkeringsområder, der dækker hvilke funktioner. Det vil medføre, at det bliver lettere at vurdere eventuelle fremtidige tilpasninger – enten som følge af byudvikling eller generel trafikvækst – ligesom det bliver lettere at målrette konkrete indsatser for en mere bæredygtig transportprofil for bymidtens besøgende.

Konkret anbefales det, at forskellige delområder behandles forskelligt ud fra deres primære funktioner. Der er dog en vis funktionsblanding, der betyder at det ikke er relevant at se på alle

parkeringspladser hver for sig, men der foreslås en opdeling i tre delområder – nord for banen, mellem banen og Nordmarks Allé samt området syd for Nordmarks Allé.



Figur 3 De tre delområder i Albertslund bymidte. Foto: Google Maps.

I den følgende beskrives de strategiske overvejelser og anbefalinger til indsatser for hvert af de tre delområder.

3.1 Nord for banen – Stationsområdet

Dette område betjener primært stationen, og det vurderes kun at være attraktivt for bilister at parkere her, hvis de har ærinde på stationen. Parkeringen udnyttes formentlig derfor næsten kun af pendlere, der rejser videre med tog. Cykelparkeringen benyttes også i høj grad af pendlere, men det kan være attraktivt for kunder til Albertslund Centrum at parkere her, da man ikke må cykle igennem tunnelen under banen.

I området er der 100 parkeringspladser for biler og ca. 600 for cykler, hvoraf de 100 er aflåste. Bilparkeringen er fuldt udnyttet i dagtimerne, ligesom den ikke-aflåste cykelparkering er det. Den aflåste cykelparkering benyttes i mindre grad.

3.1.1 Begrænset behov for ændringer

Der ses ikke et væsentligt behov for bilparkering ved stationen, idet kommunens borgere i udgangspunktet ikke bør benytte bilen som tilbringer transportmiddel til stationen. Det er dog rimeligt at have en vis parkeringskapacitet, og på nuværende tidspunkt anbefales det ikke at ændre bilparkeringen hverken mht. antal pladser eller evt. restriktioner.

I et scenarie med fokus på at fremme cykeltrafik og optimere cykelparkeringer bør det overvejes at konvertere en del af den aflåste parkering til ikke-aflåst, men overdækket parkering. Det vil give en større kapacitet af den type cykelparkering, som brugerne ønsker at benytte.

3.2 Mellem banen og Nordmarks Allé – Albertslund Centrum

Dette område omfatter størstedelen af de egentlige centerfunktioner med indkøbsmuligheder, sundhedsfunktioner, kulturinstitutioner og rådhus.

Området rummer omkring 465 parkeringspladser for biler inkl. ca. 50 pladser ved rådhuset. 16 pladser i den nordøstlige del af området tilbyder langtidsparkering, mens de øvrige pladser næsten alle har en tidsbegrænsning på 2 timer.

Ses der bort fra rådhusets parkering, er der i Centrum ca. 415 parkeringspladser. Udnyttelsesgraden er størst midt på dagen, hvor der samlet er en udnyttelsesgrad på 75 %, svarende til at 310 pladser udnyttes. Der er således en overkapacitet, der dog vil blive lidt mindre ved gennemførelse af de forventede byudviklingsprojekter i CityCons masterplan og på posthusgrunden. Her forventes det, at kapaciteten reduceres med 42 pladser. I vurderingen er det vigtigt at nævne, overkapaciteten i dag primært ligger i parkeringskælderen ved Kvickly, der ikke benyttes i samme grad som de øvrige pladser. Uden kælderen er der en udnyttelsesgrad på 87 %.

Området rummer ca. 420 cykelparkeringspladser, hvoraf de 320 er placeret på den nordøstlige parkeringsplads, hvor det kommende parkeringshus tænkes placeret i forbindelse med udviklingen af Albertslund Centrum. Den samlede kapacitet udnyttes ikke fuld ud, mens de 320 pladser centralt i området, normalt er fuldt udnyttede.

3.2.1 Fokus på besøgende

Delområdet har forskellige funktioner, der alle tiltrækker besøgende med behov for parkering i en periode. Derfor anbefales det, at parkeringen alle steder gøres tidsbegrænset, så pladserne er tilgængelige for besøgende, og ikke optages af ansatte og pendlere.

Ansatte i området bør henvises til pladser længere væk, hvilket i praksis vil være syd for Nordmarks Allé eller på de øverste etager i parkeringshuset, når dette opføres. Pendlere vil kunne benytte de samme pladser, men der bør ikke gøres særlige tiltag for at understøtte dette behov.

Tidsbegrænsning på de øvrige pladser kan fastholdes på 2 timer, men kan også tilpasses i forhold til konkrete behov. Det vurderes dog at der ikke kan udpeges parkering, der alene fx benyttes i forbindelse med sundhedsfunktioner, hvor det kunne være fordelagtigt at sikre fri parkering ved fx at etablere tidsbegrænsning på 1 time eller mindre. Erfaringsmæssigt vare mange indkøbsture kun omkring en halv time, og butikskunder vil således i alle tilfælde kunne benytte pladser tiltænkt andre funktioner.

3.2.2 Fokus på cyklister

Den store cykelparkering med 320 pladser centralt i området vidner om, at mange cykler til området. Brugerne er formentlig både ansatte og kunder i Albertslund Centrum, og pendlere, der kommer fra syd.

I forbindelse med etablering af det nye parkeringshus, er det vigtigt at denne parkeringskapacitet indarbejdes i projektet, og ikke gøre sværere tilgængelig og/eller flyttes længere væk fra det centrale centerområde og adgangen til stationen.

Derudover ses det, at alle cykelparkeringsområder i niveau med stinettet udnyttes fuldt ud. Derfor anbefales det, at der disse steder etableres mere cykelparkering, og der i placering og udformning søges at gøre det nemt at være cyklist. Pladserne skal derfor i videst muligt omfang etableres i direkte forlængelse af stinettet og skal være overdækkede og lette at benytte. Mange af brugerne vil være i området i forholdsvis kort tid.

Generelt er dette princip forsøgt gennemført, men der kan med fordel arbejdes med en styrkelse af forholdene, så de primære stier frem mod bymidten fremhæves som de anbefalede veje til butikker og kulturinstitutioner, ligesom cykelparkeringen kan styrkes med flere gode overdækkede stativer omkring og i bymidten. Cykelparkeringen kan fx også fremhæves som værende en del af bymidten, så man ikke er i tvivl om at man som besøgende opfordres til at cykle.

3.3 Syd for Nordmarks Allé – parkeringen ved Føtex

Syd for Nordmarks Allé udgøres parkeringskapaciteten primært af den store parkeringsplads ved Føtex, der rummer 520 pladser. Der er yderligere 16 pladser på en mindre plads ved en beboelsesejendom i den vestlige ende af området, der ikke vurderes at være relevant at inddrage i de overordnede betragtninger om parkeringen.

På den store parkeringsplads er ca. 170 pladser med 2 timers begrænsning mens de resterende ca. 350 pladser er uden restriktioner. Udnyttelsesgraden er ca. 71 % for pladsen som helhed, men også for de to delområder. Det betyder, at ca. 370 parkeringspladser udnyttes.

Der er 85 cykelparkeringspladser, hvoraf 65 er langs butikken på stien ind mod centeret, mens 20 er på det lille torv ved kanalgaden. De 65 pladser er fuldt udnyttede, men de 20 pladser næsten ikke benyttes. Det viser, at kapaciteten samlet set er passende, men også hvor følsom udformning og placering af cykelparkering er. De 65 pladser er overdækkede.

3.3.1 Fokus på langtidsparkering

Der er en stor andel pladser, der kan benyttes til langtidsparkering. I forhold til Albertslund Centrum og dets butiks- og servicefunktioner ligger parkeringen i yderkanten og er ikke attraktiv at benytte. Derimod er pladsen et godt tilbud til ansatte i området, der kan parkere her uden at få meget lange gangafstande.

Hvis pendlere ønsker at parkere på langtidsparkeringen, vil dette også være muligt, men det anbefales ikke at markedsføre denne mulighed. I det hele taget ses der ikke behov for at fremhæve muligheden for langtidsparkering, og de ansatte vil hurtigt finde frem til området. Mange parkerer her formentlig allerede i dag.

Udover parkeringen nord for stationen, bør det dermed kun være her, at der tilbydes langtidsparkering.

3.4 Understøttende tiltag

Der kan også arbejdes med generelle tiltag, der understøtter den samlede udvikling af trafik- og parkeringsforhold i bymidten.

3.4.1 Forhold for cyklister

Udover de nævnte lokale forbedringer for cyklister med optimering af cykelparkeringen, anbefales det også at arbejde med at styrke stinettet til og igennem bymidten.

Det er ikke tilladt at cykle i Albertslund Centrum eller i tunnelen under banen, hvilket er fornuftigt, men samtidig medvirker til at bymidten måske ikke i så høj grad som man kunne ønske, tiltrækker cykeltrafik. Hverken besøgende med ærinde i bymidten, eller trafikanter, der passerer forbi.

Der bør derfor ses på, om der generelt kan skabes et bedre og mere sammenhængende cykelstinet, der gør det mere attraktivt at cykle. Det kan omfatte nye forbindelser, men også omlægning af eksisterende, så de i højere grad prioriterer cykeltrafikken. Således bør cykelstier have asfaltbelægning, være direkte uden skarpe sving og være adskilt fra fortove og gangstier.

Stinettet skal samtidig tænkes sammen med cykelparkering og de destinationer, de fleste besøgende søger mod. Det gælder både parkering kommunen etablerer og den parkering, der etableres af private fx i forbindelse med byudviklingsaktiviteter.

3.4.2 Lademuligheder for elkøretøjer

Der ses en stigning i behovet for etablering af lademuligheder for elkøretøjer. Det vurderes ikke, at handels- og servicefunktioner i bymidten i nogen særlig grad tiltrækker besøgende med behov for at lade. Derimod vil kulturgæster kunne have glæde af det, idet de ofte kommer fra et større opland, og samtidig bliver i måske 2-4 timer, hvor opladning er attraktivt.

Det forventes, at der kommer lademuligheder i det kommende parkeringshus, men det bør også overvejes at tilbyde lademuligheder andre steder fx i forbindelse med langtidsparkeringen på parkeringspladsen ved Føtex, eller i parkeringskælderens ved Kvickly, der med fordel kan udnyttes bedre.

Albertslund Kommune kan ikke afgøre udbuddet af lademuligheder alene, men indgå en dialog med private aktører i bymidten om en fælles strategi herfor.

3.4.3 Parkeringshenviisning

Det er muligt at arbejde med parkeringshenviisning for at få besøgende til at udnytte bestemte pladser eller udnytte kapaciteten bedre. Som parkeringen i bymidten er indrettet, vurderes det dog ikke at være relevant at arbejde med på nuværende tidspunkt. Parkeringsbelastningen er jævn over det meste af bymidten, hvilket tyder på at bilisterne parkerer hvor det er mest hensigtsmæssigt.

Det kan dog blive aktuelt i fremtiden, og behovet kan fx opstå hvis de besøgende ikke vælger at benytte det kommende parkeringshus, men i stedet søger at parkere på de åbne pladser andre steder.

3.4.4 Parkeringskontrol og betalingsparkering

Der er ikke parkeringsproblemer i bymidten i dag, og selvom der ikke er viden om i hvor høj grad der sker overskridelser af den angivne tidsbegrænsning, så vurderes parkeringskontrol ikke at have noget mærkbar effekt på det samlede parkeringsbillede.

Parkeringskontrol vil således kunne have en negativ effekt, fordi det kan være svært for bilisterne at se behovet. I dagens situation anbefales det derfor, at der ikke indføres parkeringskontrol i bymidten.

Det samme gør sig gældende mht. betalingsparkering, der heller ikke ses at have noget formål. Betalingsparkering bruges til at regulere parkeringsbelastningen og medvirker også til at sikre udskiftning på parkeringspladserne. Dette behov er ikke til stede, og vil også kunne blive opfattet negativt hos bilisterne.

Det vides ikke, hvordan det nye parkeringshus vil påvirke parkeringsefterspørgslen, men denne udvikling bør følges. Hvis det medfører et stort parkeringspres på de øvrige pladser bør kontrol og evt. betaling komme på tale.

3.4.5 Dobbeltudnyttelse

I forbindelse med de kommende byudviklingsaktiviteter etableres der boliger i bymidten, der giver et funktionsmæssigt mere blandet byområde. Det kan give anledning til at overveje, og parkeringen i nogen grad vil kunne dobbeltudnyttes.

Det er vurderet, at dette potentiale er begrænset, men der kan være en mulighed for at dobbeltudnytte parkering for ansatte og kulturfunktioner, hvor de ansatte benytter pladserne i dagtimerne, mens kulturfunktionerne tiltrækker gæster i aftentimer og weekender.

Parkering øremærket boliger kan formentlig kun i begrænset omfang dobbeltudnyttes. Det skyldes især, at hjemmearbejde er blevet meget mere udbredt, ligesom flere og flere har biler, der kun benyttes til fritidsformål.

Der bør ses konkret på, hvor mange pladser der er afsat til forskellige formål før graden af dobbeltudnyttelse kan vurderes mere detaljeret, men potentialet vurderes overordnet at være i størrelsesordenen 5-10 % af parkeringskapaciteten i det kommende parkeringshus.

4 Parkeringssituationen og den generelle udvikling af Albertslund bymidte

Ses der er på den parkeringskapacitet, der typisk benyttes af besøgende til bymidtens forskellige funktioner, dvs. de mest oplagte pladser for kunder mv., er der ca. 570 pladser, hvoraf ca. 170 ligger ved Føtex. Samlet udnyttes ca. 420 af disse, svarende til ca. 70 %.

Det betyder, at der fortsat vil være en lille overkapacitet i dag, hvis parkeringen ved Føtex ikke kunne benyttes, og parkeringen alene skulle foregå i det centrale område mellem banen og Nordmarks Allé. Ved gennemførelse af de planlagte udviklingsprojekter vil kapaciteten være få pladser under det samlede behov, men overordnet set passer kapaciteten nogenlunde med behovet.

Det betyder, at der i forhold til at understøtte de primære funktioner indenfor handel, service og kultur ikke er behov for parkeringen ved Føtex. Dog er behovet for langtidsparkering og kommende byudvikling ikke medregnet, men selvom der afsættes pladser til ansatte mv., er der ved Føtex en stor parkeringskapacitet, der i dag reelt ikke er nødvendig. Denne ekstra kapacitet er en luksus, der giver en fleksibilitet i forbindelse med evt. stigende parkeringsbehov eller fjernelse af parkering andre steder.

Det kan give anledning til at overveje nogle konkrete scenarier for, hvordan den ekstra parkeringskapacitet kan indgå i Albertslund Kommunes mere generelle planer for udvikling af trafik- og bystrukturer i og omkring bymidten.

Der er her set på tre principielle scenarier for, hvilke muligheder de eksisterende parkeringsarealer kan give i forhold til en mere generel udvikling af Albertslund bymidte.

4.1 Fastholde situationen som i dag

En mulighed er at bevare forholdene som i dag, fordi det kan være ønskeligt at bevare en stor reservecapacitet i parkeringen. Kommende byudvikling og generel trafikvækst medfører øget parkeringsøgning, der omfangsmæssigt kan være vanskelig at forudse.

For lidt parkering kan medføre dårlig trafikafvikling, uhensigtsmæssig parkering i området omkring bymidten, eller at de besøgende søger til butikker og kulturfunktioner i andre byer i stedet. Dette er ikke ønskeligt, men risikoen vurderes at være begrænset. Der kan således forventeligt ske en væsentlig reduktion af det samlede parkeringsudbud, uden at det vil medføre problemer i de kommende år.

Hvis evt. kapacitetsproblemer først opstår om 20-25 år, vil en eksisterende parkeringsreserve måske ikke være fornuftig at holde fast i. Ligeledes går det imod kommunens generelle ønske om at reducere biltrafikken til fordel for andre og grønnere transportformer.

Dette scenarie vil være 0-scenariet, dvs. at det vil beskrive situationen, hvis ikke der træffes valg om en anden udvikling, der aktivt påvirker udnyttelsen af arealerne i bymidten.

4.2 Fortætning af bymidten omkring Albertslund Centrum

I den udarbejdede masterplan for Albertslund Centrum sker der en fortætning i bymidten med nye boliger og erhvervslejemål. Parkeringen hertil sikres i et nyt parkeringshus, og parkeringsbehovet vil derfor fortsat kunne dækkes uden at parkeringsreserven ved Føtex vil skulle inddrages.

Det giver mulighed for, at størstedelen af parkeringen ved Føtex også inddrages til byudviklingsformål og omdannes til fx boliger og erhverv. Det vil medføre endnu flere nye beboere og brugere i området, der vil sikre liv i bymidten og et større kundegrundlag for butikker og kulturfunktioner. Parkering til de nye funktioner løses i forbindelse med byggerierne enten i kældre eller i et fælles parkeringshus.

Fortætningen i det stationsnære kerneområde vil samtidig give mulighed for, at alle de nye funktioner etableres med den 50 % reducerede parkeringsnorm jf. kommuneplanen. Det vil betyde, at parkering til de nye funktioner allerede fra starten tilbydes et mere restriktivt parkeringsudbud. Det vil medvirke til at tiltrække beboere og ansatte, der accepterer dette som et vilkår, og dermed ikke vil efterspørge parkering.

Scenariet skaber således en tættere bykerne, der pga. de forskellige funktioner udnytter den samlede parkeringskapacitet bedre og generelt tilfører borgere og gæster, der ikke har samme behov for at køre i bil, som andre steder i kommunen.

4.3 Forbedre bymiljøet i Albertslund bymidte

I stedet for at fortætte omkring Albertslund Centrum i bymidten, kan det være fordelagtigt for en bredere del af befolkningen, hvis der sker en styrkelse af oplevelsen af centerfunktionerne, der tiltrækker mange besøgende hver dag.

Således vil det være muligt at fjerne overfladeparkeringen i området nord for Nordmarks Allé og højere grad lade parkeringspladsen ved Føtex dække bymidtens parkeringsbehov. Det betyder, at der i selve centeret kan undgås overfladeparkering, og byrummene dermed kan udnyttes til andre formål. Det kan være beplantning, cykelparkering, udeservering, torvehandel mv.

Formålet er at skabe en bymidte, der opleves bilfri, og som er mere indbydende at ophold og færdes i. Således kan parkeringen håndteres alene i Kvicklys kælder og de kommende parkeringshuse i Albertslund Centrum, og på overfladeparkeringen ved Føtex. Rådighedsrummet er lidt forskelligt afhængigt af om masterplanen gennemføres eller ej, men princippet kan gennemføres i alle tilfælde.

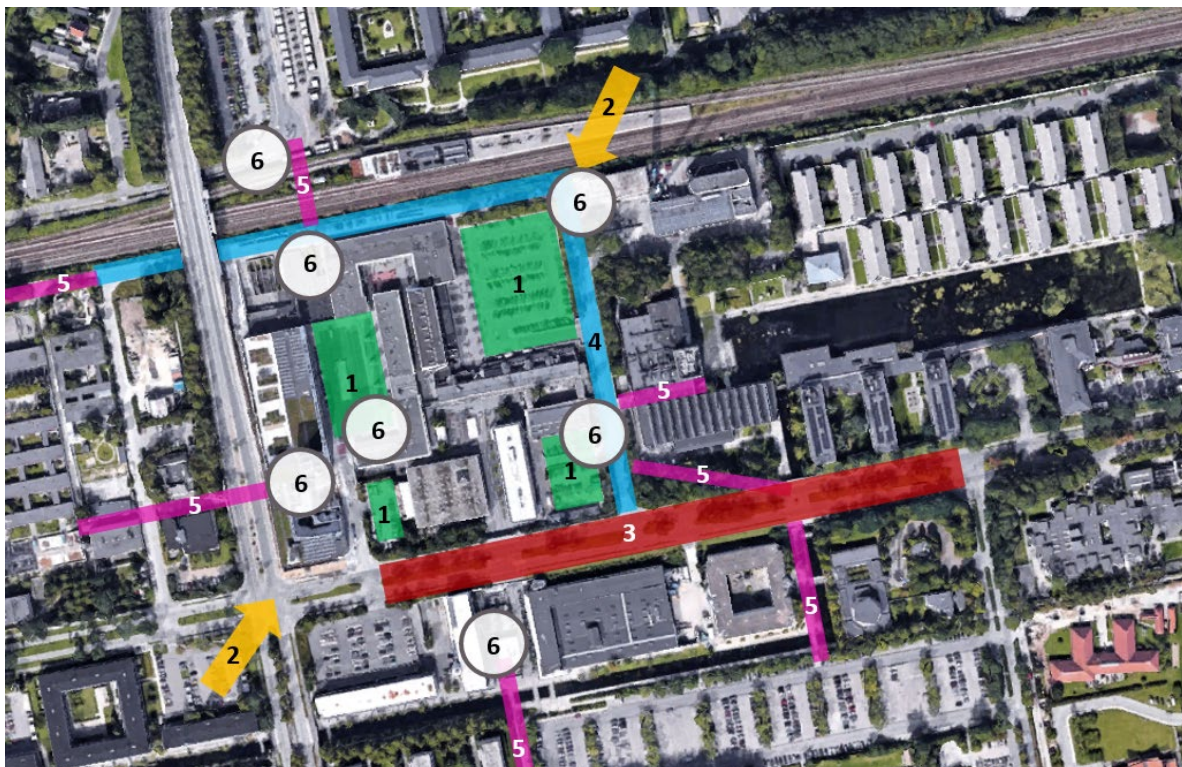
Hovedformålet er at gøre det mere attraktivt at besøge og opholde sig i bymidten, og samlet set vil scenariet skabe en bymidte, hvor der er mindre fokus på biltrafikken og mere fokus på gående og cyklister.

Der vil stadig være behov for de nuværende veje omkring bymidten og adgangsveje ind i området, men det vil være muligt at reducere kørearealerne samlet set. Veje og adgangsveje bør understøtte det ønskede fokus på byliv og grønnere transportløsninger.

Der kan ikke her gives en samlet plan for udviklingen, men der bør bl.a. arbejdes med følgende tiltag:

1. Fjerne alle overfladeparkeringer i området mellem jernbanen og Nordmarks Allé til fordel for grønnere og roligere byrum
2. Åbne op og skabe flere adgange for gående og cyklister ind i området fra både stier og veje, så centeret virker mere indbydende på afstand
3. Neddrosle Nordmarks Allé, så der kun er én vognbane i hver retning, mens den overskydende plads udnyttes til parkering og beplantning, og dermed skaber en mere attraktiv bygade, hvor færdsel på langs og tværs bliver mere attraktiv for lette trafikanter
4. Indrette Vognporten, der nogle steder kan være en god kobling mellem vej- og stinettet, så den har mindre karakter af bilvej, og i højere grad lægger op til færdsel for gående og cyklister
5. Styrke stinettet frem mod centeret, så der sikres god åbenhed og tryghed, og så stierne inviterer trafikanterne ind i centeret
6. Etablere mere og mere synlig cykelparkering på alle steder, hvor cyklister kan ankomme, så det tydeligt understreges at man ønsker disse trafikanter – i stedet for at afvise dem med forbud mod cykling

De seks kategorier af tiltag er illustreret på figur 4. Her er det vist, hvor de enkelte tiltag helt principielt vil kunne komme i spil. Placeringer og udstrækninger er ikke udtryk for konkrete undersøgte løsninger, men ideer, der kan undersøges i det videre arbejde. Oversigten er heller ikke udtømmende.



Figur 4 Principlokationer for de nævnte mulige tiltag.

5 Opsamling

Strategisk er der ikke behov for ændringer af parkeringsudbuddet på nuværende tidspunkt. Det er dog muligt at arbejde med tilpasninger og reduktioner, hvor det kan være ønskeligt af andre hensyn, uden at parkeringsbilledet overordnet påvirkes.

Det anbefales fortsat at lade parkeringen nord for banen betjene stationsområdet, mens området mellem banen og Nordmarks Allé i højere grad bør målrettes aktiviteterne i dette område. Derfor bør al parkering være tidsbegrænset og henvendt til besøgende, men langtidsparkering flyttes væk fra de mest centrale områder.

Syd for Nordmarks Allé findes der er stor parkeringsreserve, der i dag reelt er overflødig rent kapacitetsmæssigt. Parkeringen benyttes dog bl.a. af kunder til Føtex, hvilket giver dem en bedre service i forhold til at parkeringen skulle foregå andre steder. Det anbefales derfor, at denne mulighed oprettholdes.

Det anbefales også, at langtidsparkering i nogen udstrækning fastholdes her, som det eneste sted i bymidten syd for banen. Det giver mulighed for, at ansatte kan parkere tæt ved deres arbejdsplads, uden at de optager de bedste pladser. Pendlere kan også benytte dem, men det vil ikke være ligeså attraktivt, som de eksisterende pladser tæt ved stationen. Dermed forhindres det ikke, men det bliver mindre oplagt at tage bilen til stationen.

Der behøver således ikke ske ændringer, men der kan arbejdes med forskellige udviklingsscenarier, der udnytter pladsen i bymidten bedre. Det kan fx være ved at arbejde mere med fortætning omkring de centrale butiks- og kulturfunktioner, eller ved at styrke deres attraktionsværdi gennem en omdannelse af parkering til bedre byrum sammen med en generel styrkelse af tilgængeligheden til bymidten for gående og cyklister.

Begge scenarier kan medvirke til at styrke den samlede kvalitet af bymidten, og det vil i praksis også være muligt at arbejde med en kombination af de to. Dermed vil bymidten kunne fortættes samtidig med at der sker en forskønnelse og et øget fokus på at reducere biltrafikken til fordel for andre transportformer.