



Vurdering af parkeringsbehov, og forslag til parkeringsnormer i Ballerup Kommune

6 JANUARY 2020
P-NORMER BALLERUP KOMMUNE

Formål med opgaven

- > At foreslå et sæt P-normer, der balancerer en god P-dækning med ønsket om en bæredygtig mobilitet
- > Forslag til P-normer bygger på:
 - > En registrering af de nuværende p-forhold i de stationsnære områder (zone 1) omkring Ballerup, Måløv og Skovlunde stationer
 - > Analyse af P-behov til boliger, kontorarbejdspladser og dagligvarebutikker
- > Forslag til P-normer er suppleret med gennemgang af virkemidler, der kan påvirke efterspørgsel og udbud af parkeringspladser

P-zoner

Der opereres med 3 forskellige P-zoner:

P-zone 1:

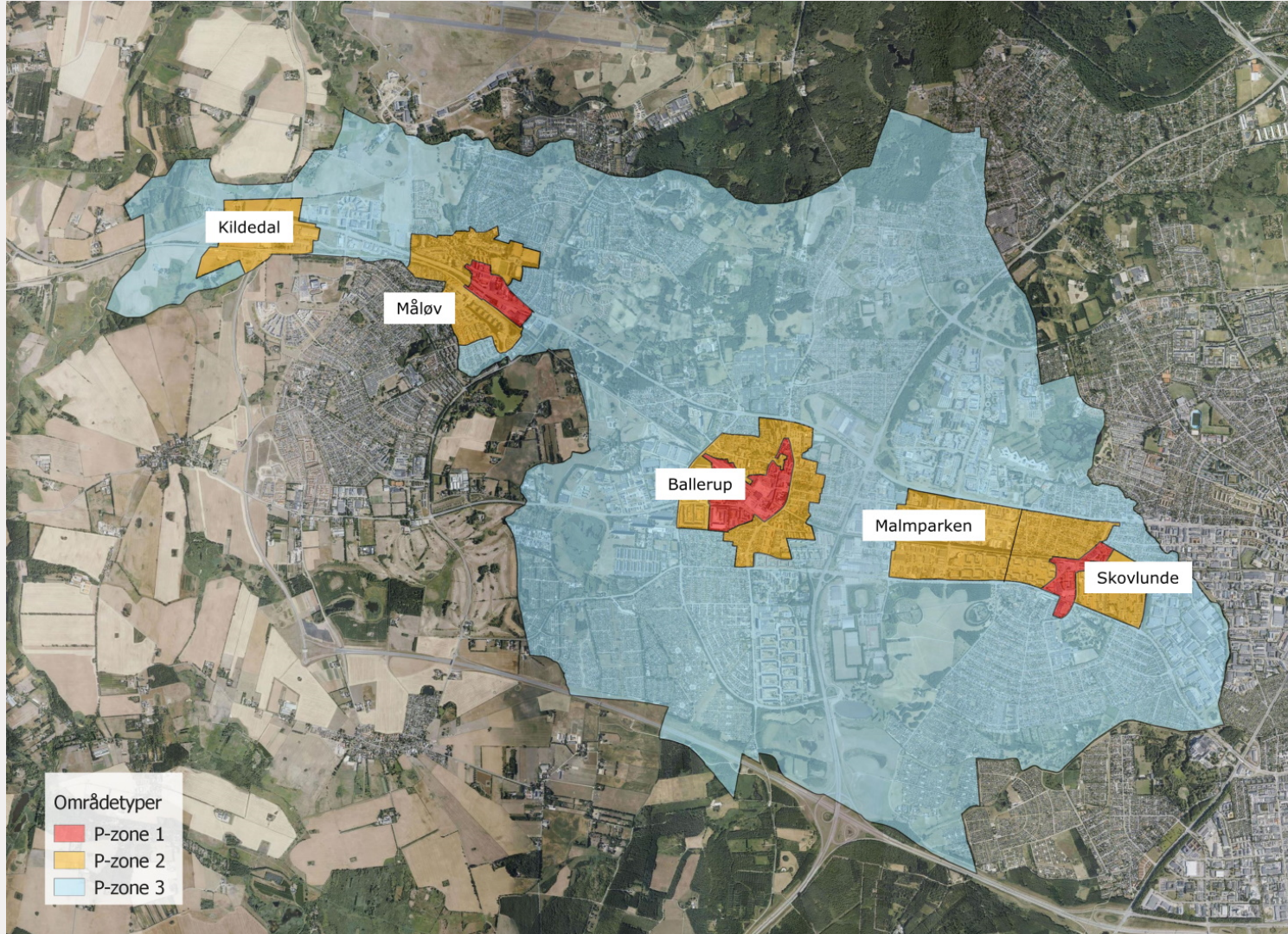
Stationsnært
bymidteområde

P-zone 2:

Stationsnært
kerneområde

P-zone 3:

Ikke stationsnært
område



Områdetyper

- P-zone 1
- P-zone 2
- P-zone 3

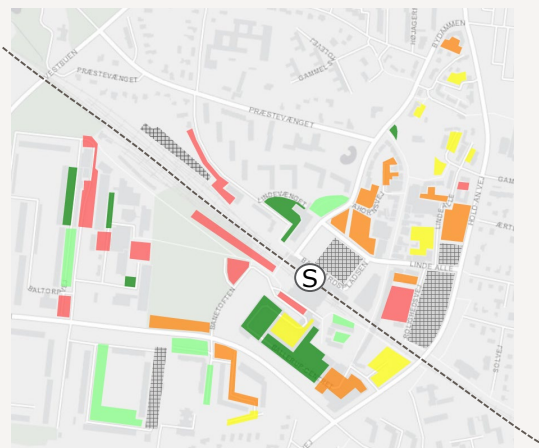
Nuværende P-forhold i zone 1

Ballerup bymidte

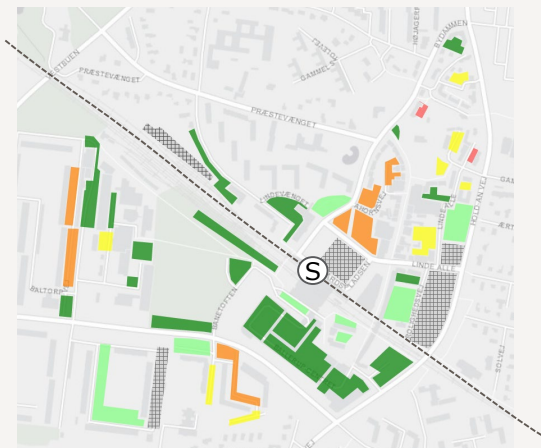
Bonusinfo

Udvikling 2012-2017: Fald i antal parkerede biler i weekenden

Hverdag middag



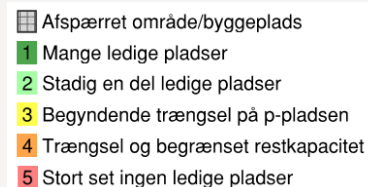
Hverdag aften



Lørdag middag



- > Generelt overskud af P-kapacitet
- > Potentiale for bedre udnyttelse af den eksisterende P-kapacitet
- > Størst udnyttelse ved Centeret om lørdagen – men stadig ledige pladser



Måløv

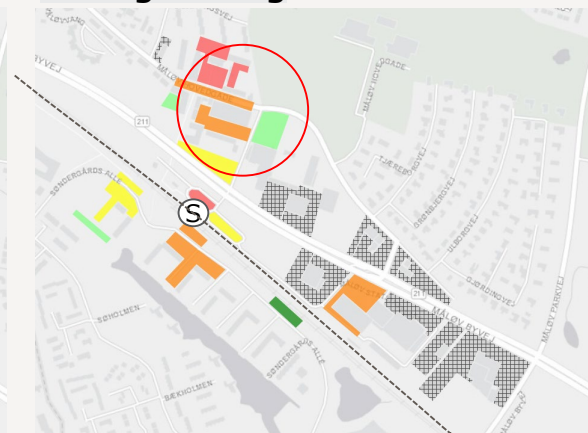
Hverdag middag



Hverdag aften



Lørdag middag



- Pres på offentlige P-pladser omkring gågaden
- Overskudskapacitet på private P-pladser i bymidten – mulighed for bedre udnyttelse?
- Presset pendlerparkeringen ved stationen
- Ledig kapacitet ved boliger tæt på stationen - potentiale for dobbeltudnyttelse

	Afspærret område/byggeplads
	1 Mange ledige pladser
	2 Stadig en del ledige pladser
	3 Begyndende trængsel på p-pladsen
	4 Trængsel og begrænset restkapacitet
	5 Stort set ingen ledige pladser

Skovlunde

Hverdag middag



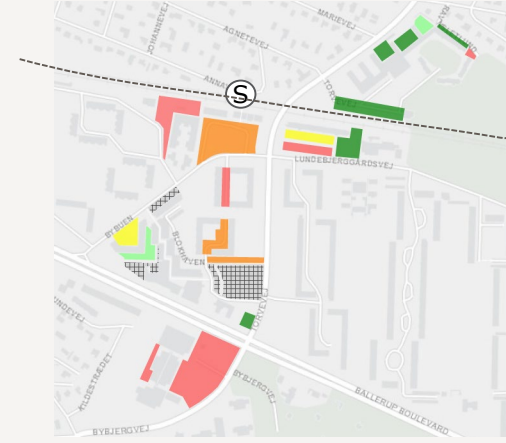
Hverdag aften



Bonusinfo

Ledig kapacitet ved kirken kunne indikere potentiale for bedre udnyttelse

Lørdag middag



- › Begrænset restkapacitet
- › P-situation præget af midlertidige begrænsninger (byggeprojekter)
- › Planlagt byudvikling = mulighed for bæredygtig transportadfærd og mindre arealudlæg til parkering

	Afspærret område/byggeplads
	Mange ledige pladser
	Stadig en del ledige pladser
	Begyndende trængsel på p-pladsen
	Trængsel og begrænset restkapacitet
	Stort set ingen ledige pladser

Analyse af P-behov

Formål

Formålet med P-behovsanalysen er, at skabe et **vidensbaseret udgangspunkt** for at forelå et sæt P-normer, der bidrager til en bæredygtig mobilitet, men samtidig sikrer at P-behovet kan opfyldes for hhv. boliger, arbejdspladser og indkøb.

Datagrundlag

- > Analyse af P-behov bygger på:
 - > COWIs udtræk fra den nationale Transportvane Undersøgelse(TU) fra perioden 2006-2018
 - > Data fra Statistikbanken, Danmarks Statistik
 - > Grunddata fra "Detailhandelsanalyse for Ballerup Kommune", gennemført af COWI i 2019



1) Boliger

11

6 JANUARY 2020
P-NORMER I BALLERUP KOMMUNE

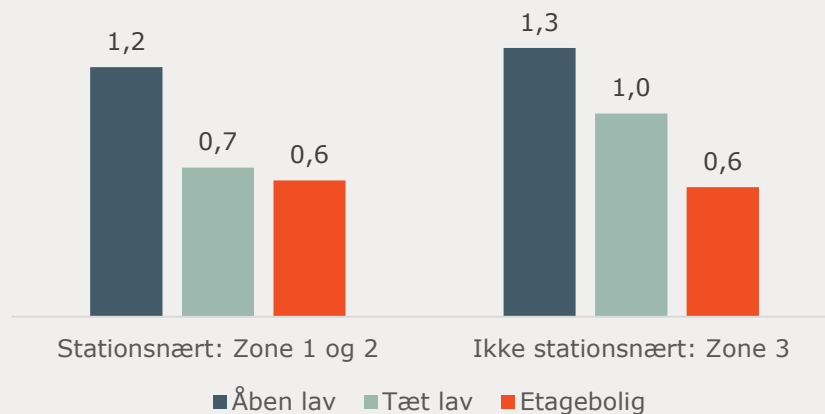
Bilrådighed pr. boligenhed

Datagrundlag TU:

Interview med 1.336 indbyggere
i Ballerup Kommune

- Der er en relativ stor lighed i bilejerskabet i de forskellige boligtyper i stationsnære og ikke stationsnære områder
- Antallet af indbyggere i boligtyper er ikke væsentlig forskellig i stationsnære/ikke-stationsnære områder

Bilrådighed per boligenhed i Ballerup





2) Arbejdspladser

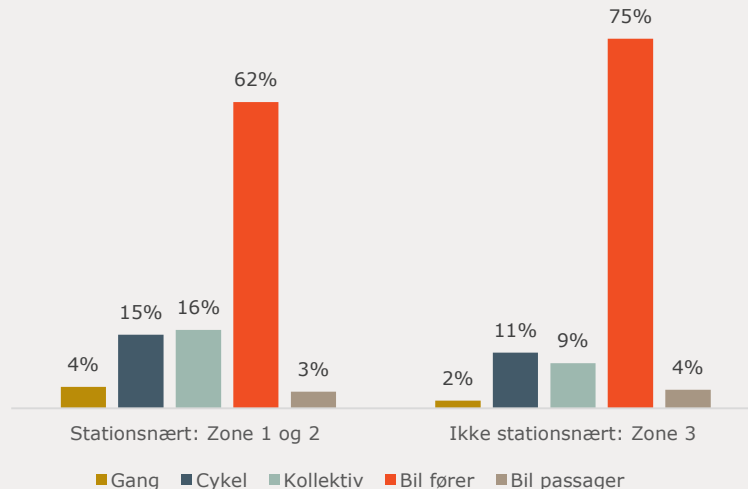
Transportmidler til arbejdspladsen

Datagrundlag TU:

770 ture til arbejdspladser i Ballerup Kommune.

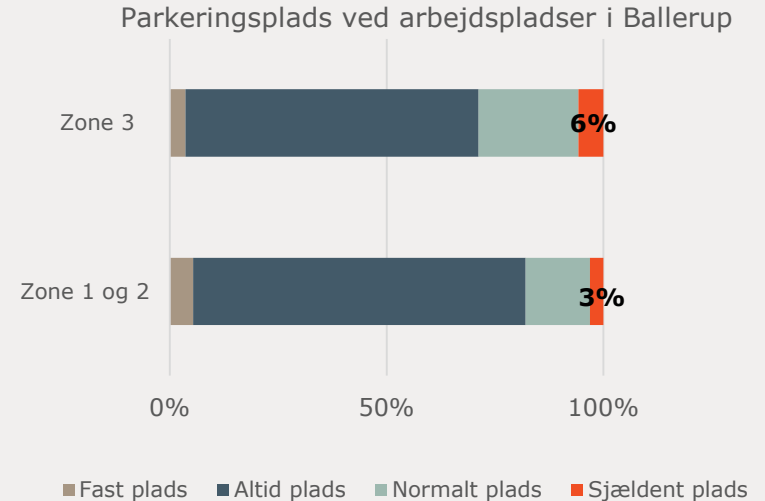
- Bil er det foretrukne transportmiddel til og fra arbejde både i de stationsnære og de ikke stationsnære områder
- Langt de fleste kommer i bil som fører, og må forventes at parkere bilen ved arbejdspladsen
- Der er en tydelig forskel i, hvor mange der kommer i bil til de stationsnære hhv. ikke-stationsnære arbejdspladser
- Der er relativt flere til fods, på cykel og med kollektiv transport til de stationsnære områder

Transport til arbejdspladser i Ballerup



Parkeringsforhold ved arbejdspladser

- Praktisk taget alle kan i de fleste tilfælde finde en parkeringsplads ved deres arbejdsplads
- 3-6 % angiver, at det kan være vanskeligt at finde en parkeringsplads



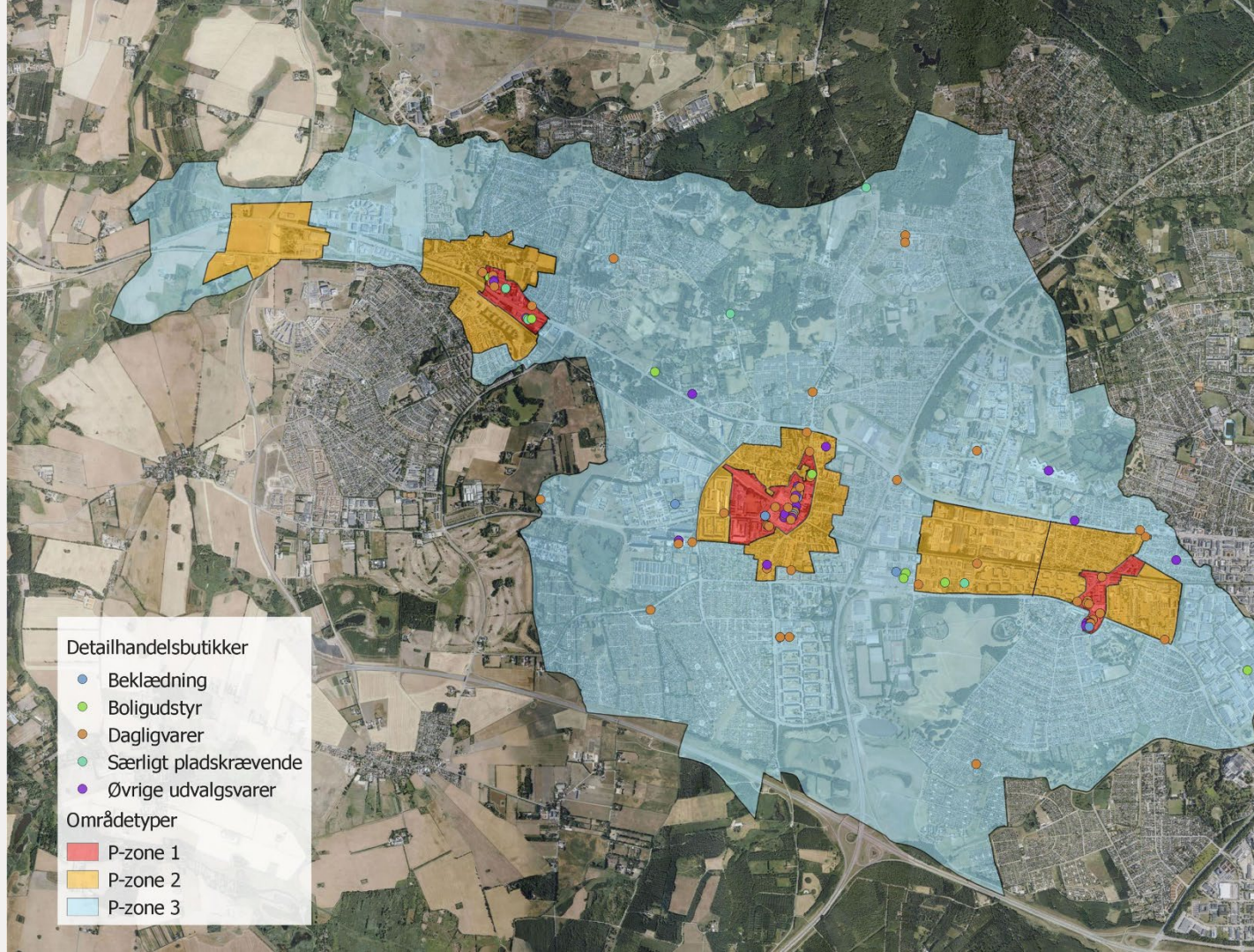


MÅLØVHUS PIZZERIA
4465 9378

JA
MENY
8-20 8-18
MANDAG - FREDAG LØRDAG - LØRDAG

3) Butikker

Lokalisering af butikker i Ballerup Kommune



Detailhandelsbutikker

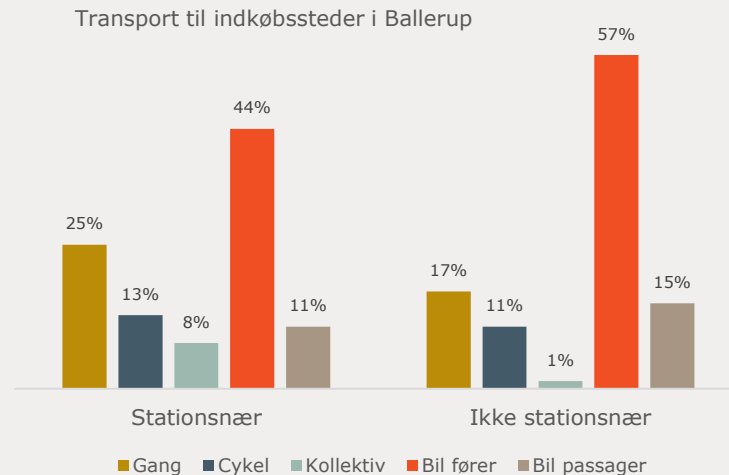
- Beklædning
- Boligudstyr
- Dagligvarer
- Særligt pladskrævende
- Øvrige udvalgsvarer

Områdetyper

- P-zone 1
- P-zone 2
- P-zone 3

Kundernes transport til indkøbssteder

- Bil er det foretrukne transportmiddel, når der skal købes ind
- Der er en tydelig forskel i, hvor mange der kommer i bil til de stationsnære hhv. ikke-stationsnære indkøbssteder
- Der er relativt flere, der kommer til fods, på cykel og med kollektiv transport til butikker i de stationsnære områder





4) Cykler

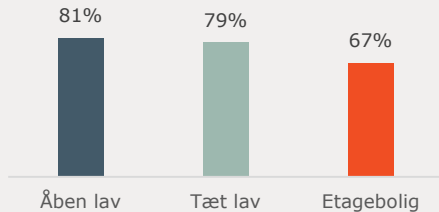
Cykelparkering i P-zone 1 og 2

Antallet af cykler per boligenhed er opgjort ved at sammenholde oplysninger om indbyggere per boligenhed med oplysninger om, hvor mange der ejer en cykel

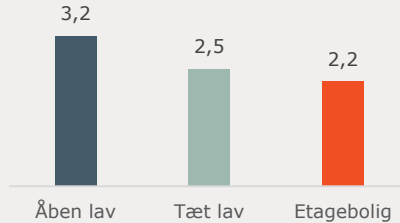
Datagrundlag TU:

Interview med 384 indbyggere bosiddende stationsnært i Ballerup Kommune

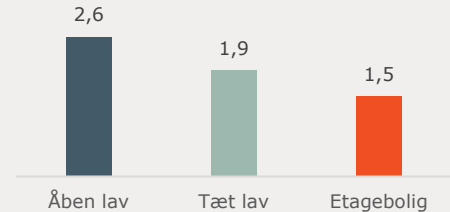
Andel af beboere som ejer en cykel



Indbyggere per boligenhed

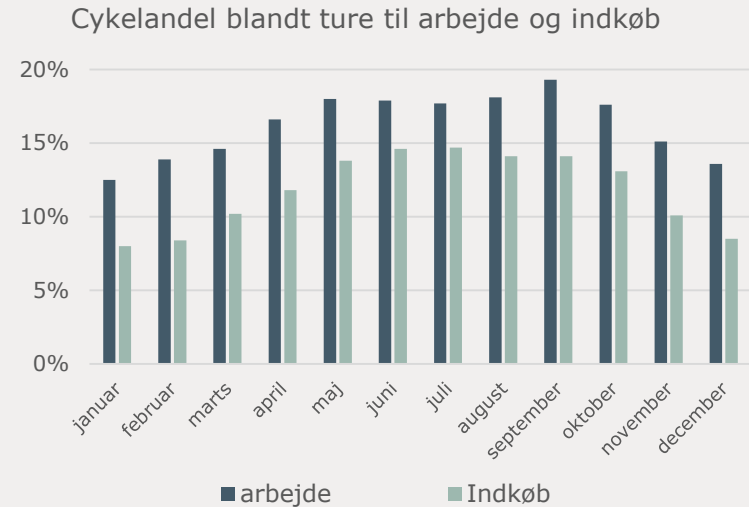


Cykler per stationsnær boligenhed



Cykelparkering i P-zoner 1 og 2

- På stationsnære arbejdspladser kommer 15 % af de ansatte på cykel
- På stationsnære indkøbssteder kommer 13 % af kunderne på cykel.
- Der er årstidsvariation i, hvor mange der cykler på arbejde og til indkøb.

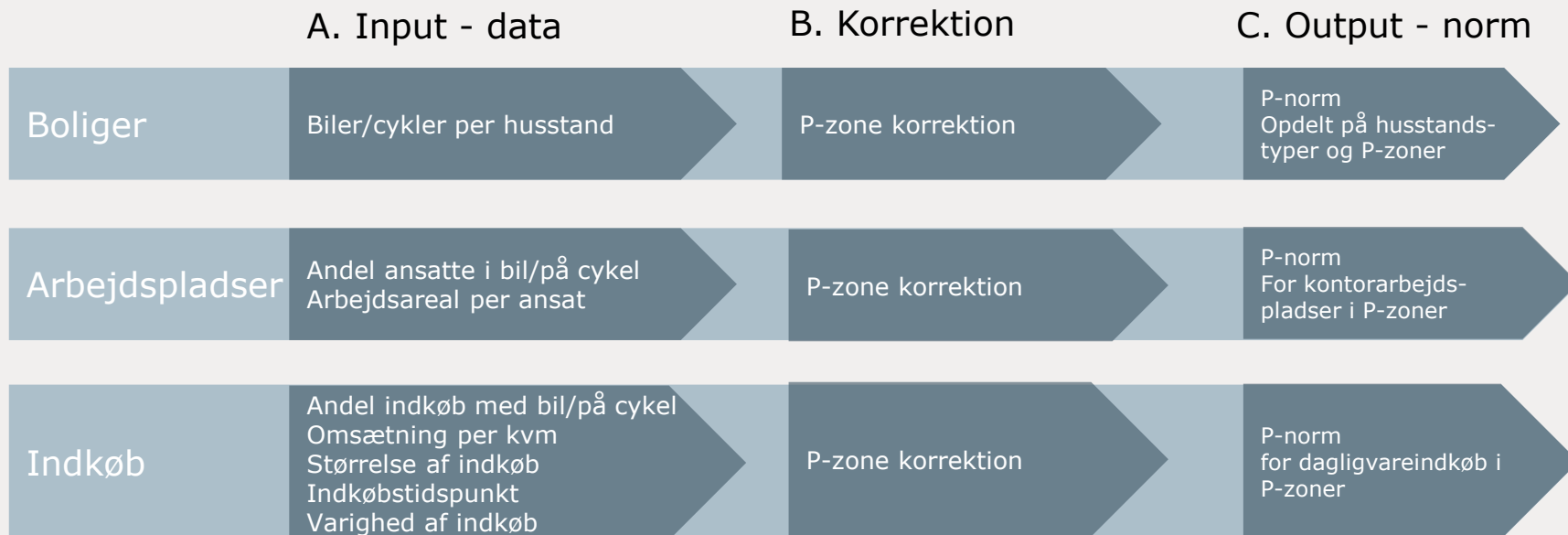


Datagrundlag TU:

Årsprofil på basis af 42.000 ture til arbejde og 55.000 til indkøb i hele landet ekskl. centralkommunerne

Forslag til parkeringsnormer

Sådan har vi gjort



P-zone korrektion

	Biler			Cykler
	P-zone 1: Stationsnært bymidteområde	P-zone 2: Stationsnært kerneområde	P-zone 3: Ikke stationsnært kerneområde	P-zone 1 og 2: Stationsnært område
Boliger	Alle beboernes biler skal kunne parkeres på samme tid	+ 25 % flere P-pladser	+ 50 % flere P-pladser	Alle beboere som har cykel skal kunne parkere på samme tid. + 25 %
Arbejdspladser	66 % af alle ansatte i bil skal kunne parkere på samme tid ved arbejdspladsen	80 % af alle ansatte i bil skal kunne parkere på samme tid ved arbejdspladsen	Alle ansatte i bil skal kunne parkere på samme tid ved arbejdspladsen	Alle beboere som har cykel skal kunne parkere på samme tid. + 25 %
Indkøb	Der er for det meste plads , men på det travleste tidspunkt kan der være parkanter, som må opsøge parkering længere væk	De fleste indkøbsrejsende i bil skal kunne finde en P-plads på det travleste tidspunkt uden ekstra kørsel til parkeringssøgning	Alle indkøbsrejsende i bil skal kunne finde en P-plads på det travleste tidspunkt uden ekstra kørsel til parkeringssøgning	Alle indkøbsrejsende på cykel skal kunne finde en P-plads på det travleste tidspunkt.

Grundforslag til P-norm

	Biler			Cykler
	1: Stationsnært bymidteområde	2: Stationsnært kerneområde	3: Ikke stationsnært kerneområde	1 og 2: Stationsnært område
P-pladser per boligenhed				
Åben/lav	1,2	1,5	1,9	3,2
Tæt/lav	0,7	0,9	1,4	2,4
Etage	0,6	0,8	0,9	1,8
P-plads per kvm				
Kontor arbejdspladser	1 per 55 kvm	1 per 46 kvm	1 per 30 kvm	1 per 100 kvm
Dagligvarer butikker	1 per 48 kvm	1 per 35 kvm	1 per 28 kvm	1 per 100 kvm

Sammenligning med tidligere forslag

COWIs forslag

	Biler			Cykler
	1: Stationsnært bymidteområde	2: Stationsnært kerneområde	3: Ikke stationsnært kerneområde	1 og 2: Stationsnært område
P-pladser per boligenhed				
Åben/lav	1,2	1,5	1,9	3,2
Tæt/lav	0,7	0,9	1,4	2,4
Etage	0,6	0,8	0,9	1,8
P-plads per kvm				
Kontor arbejdspladser	1 per 55 kvm	1 per 46 kvm	1 per 30 kvm	1 per 100 kvm
Dagligvarer butikker	1 per 48 kvm	1 per 35 kvm	1 per 28 kvm	1 per 100 kvm

Forslag til kommuneplan 2019

	Biler			Cykler
	1: Stationsnært bymidteområde	2: Stationsnært kerneområde	3: Ikke stationsnært kerneområde	1 og 2: Stationsnært område
P-pladser per boligenhed/per kvadratmeter				
Åben/lav	1 pr. 125 kvm	1,5	2	1 pr. 40 kvm
Tæt/lav	1 pr. 125 kvm	1,25	1,5	1 pr. 40 kvm
Etage	1 pr. 125 kvm	1 pr. 115 kvm	1 pr. 100 kvm	1 pr. 40 kvm
P-plads per kvm				
Kontor arbejdspladser	1 pr. 65 kvm	1 pr. 50 kvm	1 pr. 30 kvm	1 pr. 50 kvm
Dagligvarer butikker	1 pr. 50 kvm	1 pr. 20 kvm	1 pr. 20 kvm	1 pr. 50 kvm

Parkeringsnormen i praksis

EKSEMPEL, tæt/lav i zone 3 Ikke stationsnært kerneområde – parkeringsnorm 1,4 (COWI's forslag)

Tæt/lav	Parkeringsnorm
Parkering på egen grund	2 parkeringspladser pr. boligenhed på egen grund
Parkering på egen grund + fællesparkering	1 parkeringsplads pr. boligenhed på egen grund + 0,4 parkeringsplads pr. boligenhed anlagt som fællesparkering
Parkering på fællesparkering	1,4 parkeringspladser pr. boligenhed anlagt som fællesparkering

Udvidet forslag til P-norm

	Biler			Cykler
	1: Stationsnært bymidteområde	2: Stationsnært kerneområde	3: Ikke stationsnært kerneområde	1 og 2: Stationsnært område
Boliger (P-plads pr. bolig)				
Åben/lav	1,2	1,5	1,9	3,2
Tæt/lav	0,7	0,9	1,4	2,4
Etage	0,6	0,8	0,9	1,8
Erhverv (P-plads pr. kvm)				
Kontor arbejdspladser	1 per 55 kvm	1 per 46 kvm	1 per 30 kvm	1 per 100 kvm
Fremstillings virksomhed			50 kvm	
Pladskr. virksomhed			100 kvm	
Butikker (P-plads pr. kvm)				
Dagligvare-butikker	1 per 48 kvm	1 per 35 kvm	1 per 28 kvm	1 per 100 kvm
Udvalgsvarer-butikker	1 per 72 kvm	1 per 53 kvm	1 per 48 kvm	1 per 100 kvm

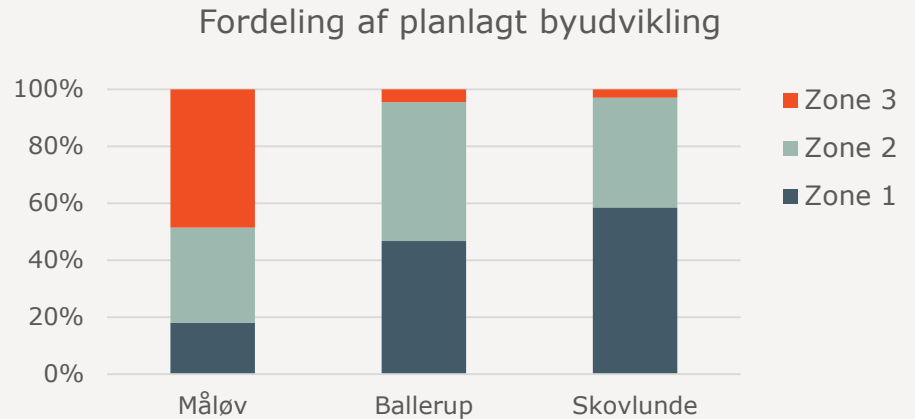
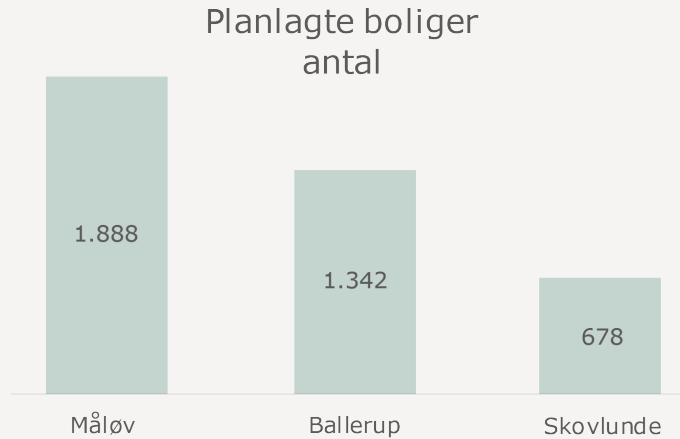
Undtagelser fra kommuneplanens P-norm

Hvad kræves der for at give undtagelse

- > Som udgangspunkt er kommuneplanens P-normer bindende - muligheder for at afvige normerne skal fremgå af kommuneplanen.
- > Afvigelser der bygger på en **konkret vurdering**
- > Hertil kommer muligheder for at planlægge for forskellige måder for at opfylde krav til P-dækning, eksempelvis:
 - > Dobbeltudnyttelse
 - > Delebiler
 - > Indbetaling til P-fond

Forslagets betydning ift. planlagt fremtidig byudvikling

Fordeling af planlagt byudvikling



Virkemidler til at påvirke udbud og efterspørgsel af P-pladser

Formål

At styre P-udbuddet:

- > Påvirke forholdet mellem arealudlæg til parkering og P-serviceniveauet
- > Understøtte handelslivet ved et rigeligt P-udbud
- > Understøtte et bæredygtige valg af transportmiddel ved at begrænse P-udbud

At styre P-efterspørgslen:

- > Begrænse biltrafikken og styrke den kollektive transport og cykler → mere bæredygtig mobilitet
- > Begrænse behov for arealudlæg til parkering → mulighed for anden anvendelse (byrum, grønne områder, nye friarealer ved boligudvikling m.v.)

Virkemidler

Virkemidler til at påvirke udbud:

- > Etablere/nedlægge offentlige p-pladser
- > Indretning af parkeringsarealer
- > Decentral langtidsparkering i periferien af bymidten

Virkemidler til at påvirke efterspørgsel:

- > Restriktive P-normer i bymidten
- > Parkeringslicenser
- > Parkeringsrestriktioner