

Notat

Dato: 25.01.2018

Projekt nr.: 1008200-001

T: +45 2429 4912

E: mdh@moe.dk

Projekt:	Parkeringsanalyse i Sønderlundskvarteret	
Emne:	Parkeringsanalyse	
Notat nr.:	01	
Rev.:	02	
Fordeling:	Jonas Jørgensen	Herlev Kommune

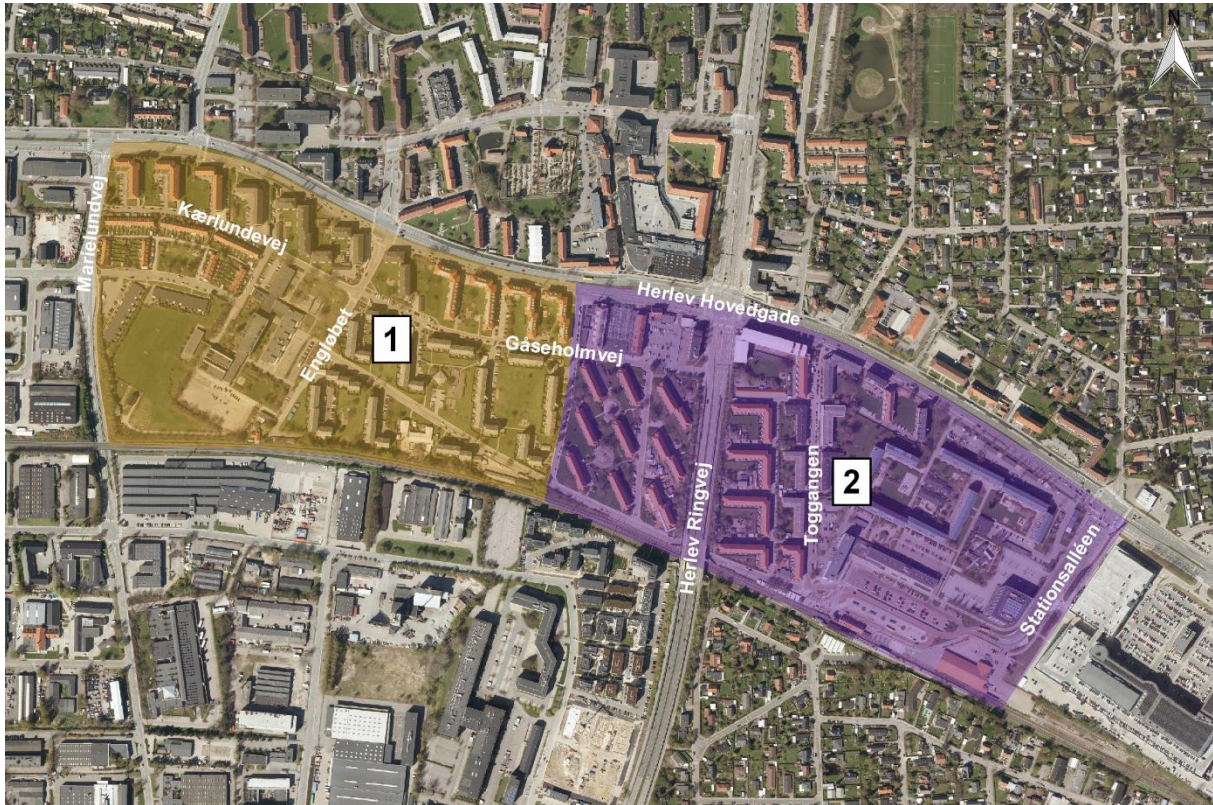
1 Notatets formål

I forlængelse af projektet 'P-analyse Herlev Bymidte', hvor belægningen af parkeringsområderne omkring bymidten i Herlev blev undersøgt, har Herlev Kommune i samarbejde med MOE A/S nu gennemført en tilsvarende undersøgelse af parkeringsbelastningsgrad i Sønderlundskvarteret.

Undersøgelsen dækker området afgrænset af Herlev Hovedgade mod nord, Stations alleen mod øst, Sønderlundvej og S-togs jernbane mod syd og Marielundvej mod vest. Belastningsgraden er både registreret på offentlige veje og ved private parkeringsarealer. Området til undersøgelsen er inddelt i to analyseområder.

Notatet afrapporterer belastningsgraden, dvs. antal parkerede biler vs. antal mulige parkeringspladser på de udvalgte områder i Sønderlundskvarteret.

Analyseområde 1 dækker arealet mellem Herlev Hovedgade og S-banen fra Marielundvej i vest til Stumpedal i øst. Analyseområde 2 afgrænses af Herlev Hovedgade mod nord og S-banen mod syd. Området starter hvor det første område sluttede, fra Stumpedal i vest til Stationsalleen og parkeringspladsen ved Lidl i øst. En oversigt over disse analyseområder fremgår af figur 1 nedenfor.



Figur 1: Afgrænsning af analyseområde 1 og 2

2 Registrering – tid og sted

MOE A/S har udført registreringer af antal parkerede biler onsdag den 10. januar 2018, fredag den 12. januar 2018 og lørdag den 13. januar 2018. Nedestående beskrives der registrerede tidspunkter, lokaliteter og eksisterende kapacitet for begge analyseområder.

Analyseområde 1

I analyseområde 1 blev der udført en manuel registrering af optagede parkeringspladser, kun en gang, på følgende tidspunkter:

- Onsdag d. 10. januar 2018
 - o Formiddag (11:00-12:00)
 - o Aften (20:00-21:00)

Analyseområde 1 er inddelt i 16 lokaliteter. Inddelingen af lokaliteter fremgår af kortbilaget. Se Bilag 1. En lokalitet kan bestå af ét eller flere parkeringsarealer. Fx består lokalitet 1 i analyseom-

råde 1 af forskellige private arealer. På hver lokalitet er kapaciteten undersøgt. Kapacitet er angivet som antallet af tilgængelige parkeringspladser. Tabel 1 viser kapaciteten af lokaliteterne i analyseområde 1.

Nr.	Lokalitet	Kapacitet
1	Beboerparkering ved Kærlundevej	91
2	Kantstensparkering på Kærlundevej	23
3	Private fællesveje ml. Kærlundevej og Engskolevej	9
4	Kantstensparkering på Engskolevej (1)	19
5	Kantstensparkering på Engskolevej (2)	7
6	Parkeringsplads ved Engskolevej	25
7	Parkeringsplads ved Herlev Byskole	28
8	Friareal ved Engløbet	138
9	Kantstensparkering ved Engløbet	11
10	Beboerparkering ved Engløbet	32
11	Beboerparkering ved Sønderlundsvej	60
12	Beboerparkering ved Gåseholmvej (1)	68
13	Kantstensparkering på Gåseholmvej	89
14	Beboerparkering ved Gåseholmvej (2)	49
15	Kantstensparkering på Herlev Hovedgade	23
16	Beboerparkering på Stumpedal (vest)	19

Tabel 1: Kapacitet af parkeringslokaliteter i analyseområde 1

Analyseområde 2

Analyseområde 2 er placeret mere centralt i Herlev, op til stationen, og kommunen har ønsket en mere detaljeret opgørelse af belægningsgraderne på parkeringspladserne i dette analyseområde. Derfor er registreringen foretaget i flere tidsintervaller her:

- Onsdag d. 10. januar
 - o Formiddag (11:00-12:00)
 - o Aften (20:00-21:00)
- Fredag d. 12. januar
 - o Eftermiddag (16:00-17:00)
 - o Aften (20:00-21:00)
- Lørdag d. 13. januar
 - o Formiddag (11:00-12:00)
 - o Aften (20:00-21:00)

Analyseområde 2 er inddelt i 20 lokaliteter. Inddelingen af lokaliteter fremgår af kortbilaget. Se Bilag 3. Kapaciteten af disse lokaliteter fremgår af nedenstående skema. Bemærk at nummereringen af lokaliteterne fortsætter fra nummereringen i analyseområde 1. Tabel 2 viser kapaciteten af lokaliteterne i analyseområde 2.

Nr.	Lokalitet	Kapacitet
17	Kantstensparkering på Stumpedal (øst)	21
18	Beboerparkering ved Stumpedal	21
19	Kantstensparkering på Gåseholmvej	42
20	Parkeringsplads ved Bangs Torv	99
21	Parkeringsplads ved PFA Pension	18
22	Beboerparkering ved Gåseholmvej	30
23	Beboerparkering ved Baneløkken (vest)	42
24	Beboerparkering ved Baneløkken (øst)	48
25	Beboerparkering ved Baneløkken (nord)	25
26	Parkeringsplads ved Herlev Hovedgade	18
27	Kantstensparkering på Toggangen	68
28	Parkeringsplads ved Toggangen	66
29	Beboerparkering ved Herlev Hovedgade	32
30	Kantstensparkering på Herlev Hovedgade	27
31	Parkeringsplads Stationsalleen	115
32	Parkeringsplads ved Herlev Station	114
33	Beboerparkering ved Herlev Station	90
34	Beboerparkering ved Kagsgården	33
35	Medarbejderparkering Lemvigh-Müller	155
36	Parkeringsplads ved Lidl	95

Tabel 2: Kapacitet af parkeringslokaliteter i analyseområde 2

3 Belægningsgrad

Belægningsgraden angiver hvor høj en andel af de tilgængelige parkeringspladser, der er optaget af en parkeret bil. Belægningsgraden tildeles en farve afhængig af belastningen: lav, middel, høj eller over kapaciteten. Det er en indikation for hvor der kan opstå problemer med ulovlig parkering eller hvor det kan være svært at finde en parkeringsplads.

Skemaet herunder viser princippet for farvetildelingen.

0 - 50 %	Lav belægning
51 - 75 %	Middel belægning
76 - 100 %	Høj belægning
> 100 %	Overbelægning

Bilag 2 og 4 viser belægningsgraden for de undersøgte lokaliteter hhv. i analyseområde 1 og 2 med tilhørende farve.

4 Konklusion ud fra registrering

I analyseområde 1 er der generelt ingen eller få parkeringsproblemer i formiddagsperioden på en hverdag (11:00-12:00). Dog er belægningsgraden høj på parkeringspladsen ved Herlev Byskole (lokalitet 7) i dette tidsrum. I aftentimerne, er der flere lokaliteter hvor belægningen er høj, særligt i områder med en høj koncentration af boliger (Kærlundevej og i mindre grad Gåseholmvej).

Kantstensparkeringen på Herlev Hovedgade (lokalitet 15) er ifølge den eksisterende skiltning forbudt, men alligevel mange bilister vælger at parkere her.

I analyseområde 2 kan lokaliteterne Herlev Hovedgade (29), Toggangen (27) og Stumpedal (17) fremhæves. Disse områder er i flere af de talte perioder overbelagt, hvilket betyder at en del af bilerne holder ulovligt (fx udenfor båse eller for tæt på kryds).

Parkeringspladsen foran Herlev Station (lokalitet 32) har en høj belægning om formiddagen hvor det kan antages at en del rejsende bruger pladsen som pendlerparkering for at tage toget. Uden for den normale arbejdstidsperiode, er belægningsgraden lav.

Kantstensparkeringen på Herlev Hovedgade i analyseområde 2 (lokalitet 30) er også forbudt jf. eksisterende skiltning, men benyttes alligevel flittigt af bilister.

På Stationsalléen (lokalitet 31) blev der observeret en del campingvogne og hensatte trailers på parkeringspladsen, da der er reserveret pladser til det.



Figur 2: Belægningsgraden på Stationsalléen er lav og den anvendes af en del langtidsholdende køretøjer

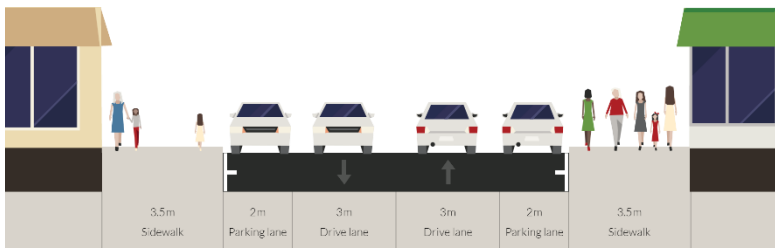
5 Muligheder for yderligere parkeringspladser

Det er undersøgt hvorvidt det er muligt at etablere nye parkeringspladser nær de områder hvor belægningsgraden i flere perioder er høj eller områder som er overbelagt. Hvis det ikke er muligt at etablere flere parkeringspladser langs de kommunale veje, er der givet et bud på hvilke løsninger der ellers kunne være.

5.1 Toggangen (lokalitet 27)

Et af de mest overbelagte parkeringslokaliteter er Toggangen i analyseområde 2. På Toggangen er der registreret en overbelægning på samtlige tælletpunkter.

På Toggangen er vejkrønen 17 meter (fra brugsgårnsen i den ene side til brugsgårnsen i den anden side). I dag fordeles disse 17 meter på ca. 3,5 meter fortov i begge sider samt ca. 10 meter vejbredden. Vejbredden optages i dag af længdeparkering i begge sider, hvilket optager 2 meter i hver side. Reelt er der derfor 6 meter til selve kørebanen. En skitse af tværprofilet for Toggangen er vist på figur 3.



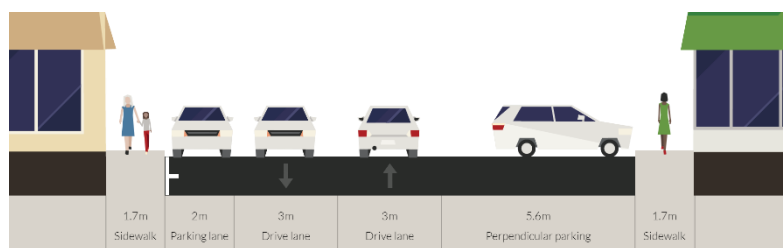
Figur 3: Skitse af eksisterende tværprofil på Toggangen

En måde at skabe flere parkeringspladser er at ensrette vejen, så man derved kan reducere kørebanebredden. Dette anbefales dog ikke på Toggangen, da det vil skabe en del omkørsel og øge parkeringssøgetiden for beboere i området. Den parallelle vej, Baneløkken, er ensrettet mod nord, hvilket betyder at Toggangen skal ensrettes mod syd hvis det alligevel ønskes.

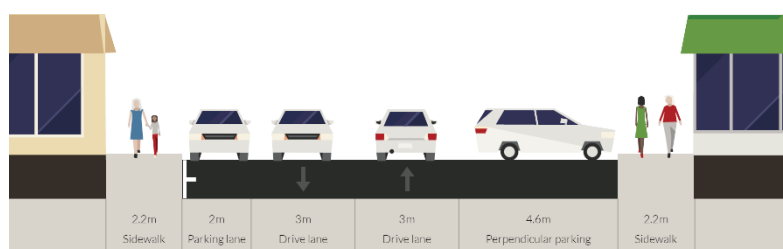
Fortovet i begge sider af Toggangen er forholdsvist bredt, og det anbefales derfor i stedet at inddrage en del af fortovet for at skabe skråparkering. Der er gennemført en beregning af potentialet for flere parkeringspladser på Toggangen ved at etablere hhv. 60° båse og 30° båse.

Ifølge vejregler for 'Anlæg for parkering og standsning i byer' (Vejdirektoratet, 2011), kræver 60° parkering 5,6 meter af tværprofilet samt et manøvreareal på 4,2 meter (som kan være en del af kørebanearealet). Tilsvarende kræver 30° parkering 4,6 meter af tværprofilet samt et manøvreareal på 2,5 meter. Det betyder at der er plads til et 1,7 meter bredt fortov ved 60° parkering i begge sider, mens der er plads til 2,2 meter bredt fortov ved 30° parkering.

Figur 4 og figur 5 viser tværnitsskitser i de to situationer.



Figur 4: Skitse af tværprofil på Toggangen med 60° parkering i den vestlige side



Figur 5: Skitse af tværprofil på Toggangen med 30° parkering i den vestlige side

Tabel 3 viser opgørelsen af antallet af parkeringspladser i dag samt hvis der etableres hhv. 30° parkering eller 60° parkering i den vestlige vejkant. Til beregningen tages hensyn til kryds og overkørsler. Den tilgængelige parkeringslængde i den vestlige side af vejen divideres med hhv. 6 meter for længdeparkering, 2,9 meter for 60° parkering og 4,8 meter for 30° parkering (jf. vejreglen) for at beregne antal p-pladser. Desuden findes der i dag 12 parkeringspladser i 60° vinkel i den nordligste og sydligste del af vejen, som ikke forventes ændret.

	Østlig vejkant	Vestlig vejkant	Eksisterende 60° parkering	I alt
Antal meter tilgængelige til parkering (m)	176 m	160 m	35 m	371 m
Eksisterende parkeringspladser	29 p-pl. (længdeparkering)	27 p-pl. (længdeparkering)	12 p-pl. (60° skråparkering)	68 p-pl
Etablering af 60° parkering i vestlig vejkant	29 p-pl. (længdeparkering)	55 p.pl. (60° skråparkering)	12 p.pl. (60° skråparkering)	96 p.pl
Etablering af 30° parkering i vestlig vejkant	29 p-pl. (længdeparkering)	33 p.pl. (30° skråparkering)	12 p.pl. (60° skråparkering)	75 p.pl

Tabel 3: Opgørelse af parkeringspladser i dag og ved de to scenarier langs Toggangen

Det fremgår at antallet af parkeringspladser langs Toggangen kan øges med 28 pladser (fra 68 til 96) ved at etablere parkeringsbåse i 60° ved den vestlige vejkant. Tilsvarende skaber 30° parkering 7 nye pladser.

En anden løsning for at forbedre parkeringsforholdene langs Toggangen kunne ændre parkeringsrestriktionerne (i dag kun tilladelse til private) på parkeringsområderne i den vestlige del af Baneløkken hvor belægningsgraden er lav til middel (lokalitet 23). Dette kræver særlig aftale og dialog med privatejer. På lokalitet 23 er der omkring 20 parkeringspladser, der ikke benyttes på alle registrerede tidspunkter.

5.2 Stumpedal (lokalitet 17)

Kantstensparkeringen langs Stumpedal er, ligesom Toggangen, overbelagt i de fleste tidsintervaller. Vejkronen er dog blot 10 meter på Stumpedal. Der er smalle fortove i 1,6 meters bredde i begge sider, hvilket betyder at der er 6,8 meter til kørebanen. Det er i dag tilladt at parkere langs kantstenen i den østlige side af vejen, hvilket optager 2 meter af kørebanebredden.

De smalle forhold betyder at det ikke er muligt at optimere parkeringen på vejen. Parkeringsbåse i 30° vinkel kræver 4,6 meter af kørebanen. Det betyder at der er 2,2 meter tilbage. Dette er dels en for smal kørebanebredde, selv for personbiler i lav hastighed jf. 'Grundlag for udformning af vejarealer' (Vejdirektoratet, 2012) og dels en for smal manøvrebredde for parkering i 30° jf. 'Anlæg for parkering og standsning i byer' (Vejdirektoratet, 2011). Parkering i 60° optager en større del af vejens bredde, og der er derfor heller ikke plads til at etablere dette. Det anbefales ikke at inddrage en del af fortovet.

De nærliggende parkeringslokaliteter øst for Stumpedal (18, 19 og 22) har en lav til middel belægningsgrad. Disse områder har anvendes af beboere i området og kræver en parkeringstilladelse. Det anbefales at undersøge muligheden for at ændre restriktionerne på nogle af disse lokaliteter hvis behovet for at skaffe flere parkeringspladser opstår.

5.3 Kærlundevej (lokalitet 2)

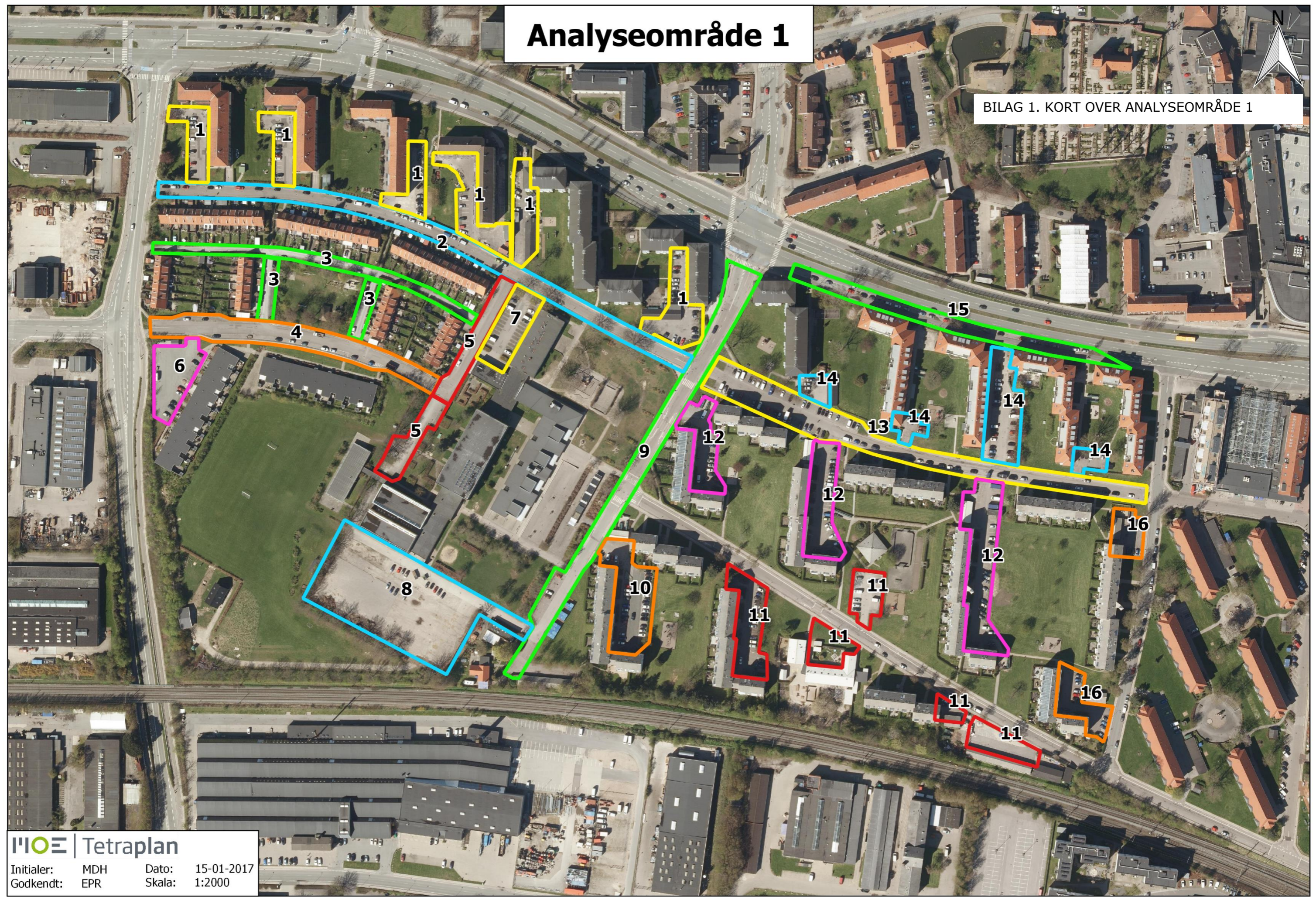
På Kærlundevej er der registreret overbelægning i aftentimerne på en hverdag (kl. 20-21). Dette skyldes den høje koncentration af boliger i området omkring vejen. Vejkronen er 9,5 meter bred på Kærlundevej. Der er fortove i begge sider i 1,6 meters bredde og et resterende kørebaneareal på 6,3 meter. Langs den nordlige del af vejen er det tilladt at parkere langs kantsten, hvilket optager 2 meter af kørebanebredden.

Kærlundevej er smallere end Stumpedal og der er derfor heller ikke her mulighed for at optimere parkeringen langs vejen. Belægningsgraden af parkeringspladserne ved etageejendommene langs den nordlige del af Kærlundevej (lokalitet 1) er også høj i aftentimerne og der kan derfor ikke flyttes biler hertil. De nærmeste lokaliteter med lav til middel belægningsgrad er kantstensparkeringen på den vestlige del af Engskolevej (lokalitet 4), parkeringspladsen på Engskolevej (lokalitet 6) og parkeringspladsen ved Herlev Byskole (lokalitet 7). Lokalitet 4 og lokalitet 6 er dog placeret så langt fra Kærlundevej at det reelt ikke er attraktivt at gå herfra til boligerne langs Kærlundevej. Der bør endvidere ikke overflyttes biler til parkeringspladsen ved skolen, da der vil være en høj aktivitet på denne plads tidligt om morgenen.

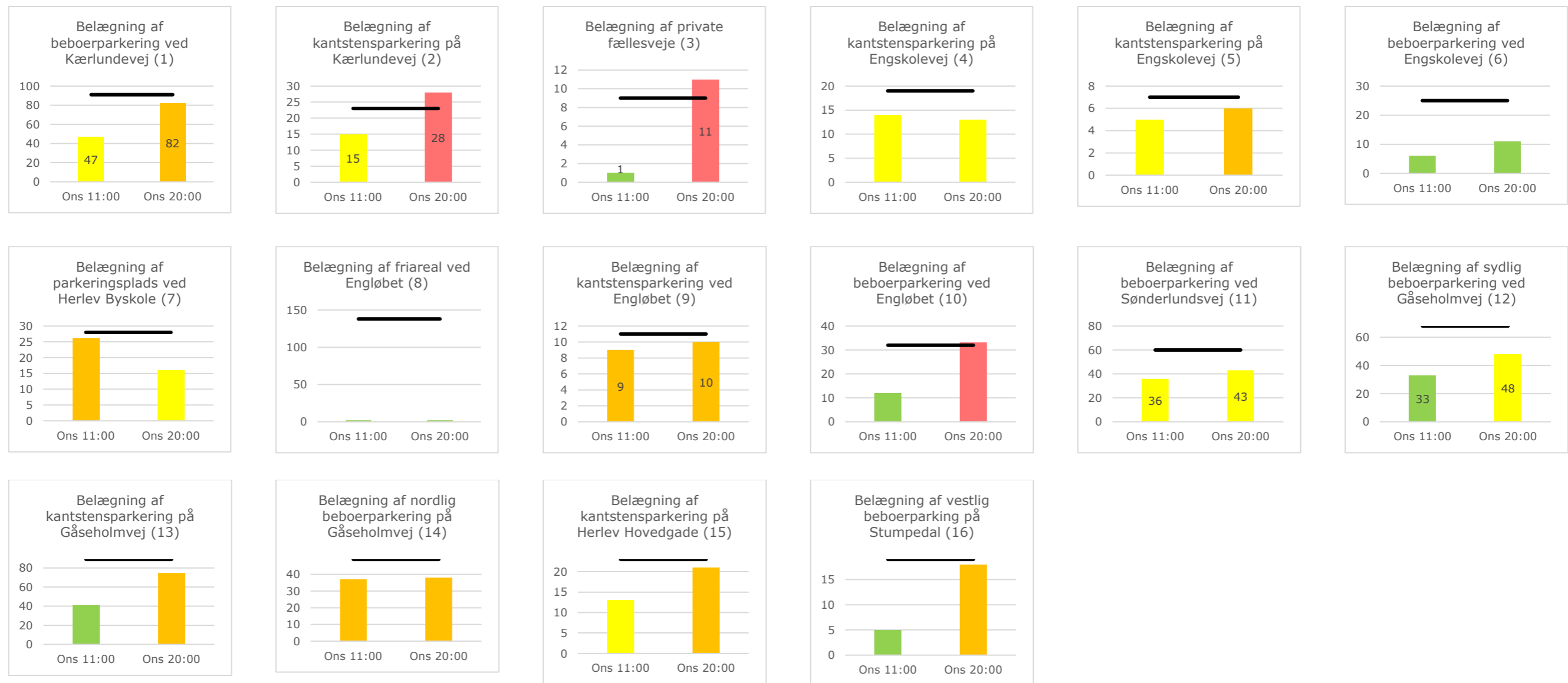
Et løsningsforslag kunne være at udvide parkeringspladserne ved etageejendommene langs den nordlige del af Kærlundevej, hvor en stor del af arealet anvendes som græsplæner. Det vil kræve et samarbejde med ejerne af de påvirkede matrikler.

Analyseområde 1

BILAG 1. KORT OVER ANALYSEOMRÅDE 1



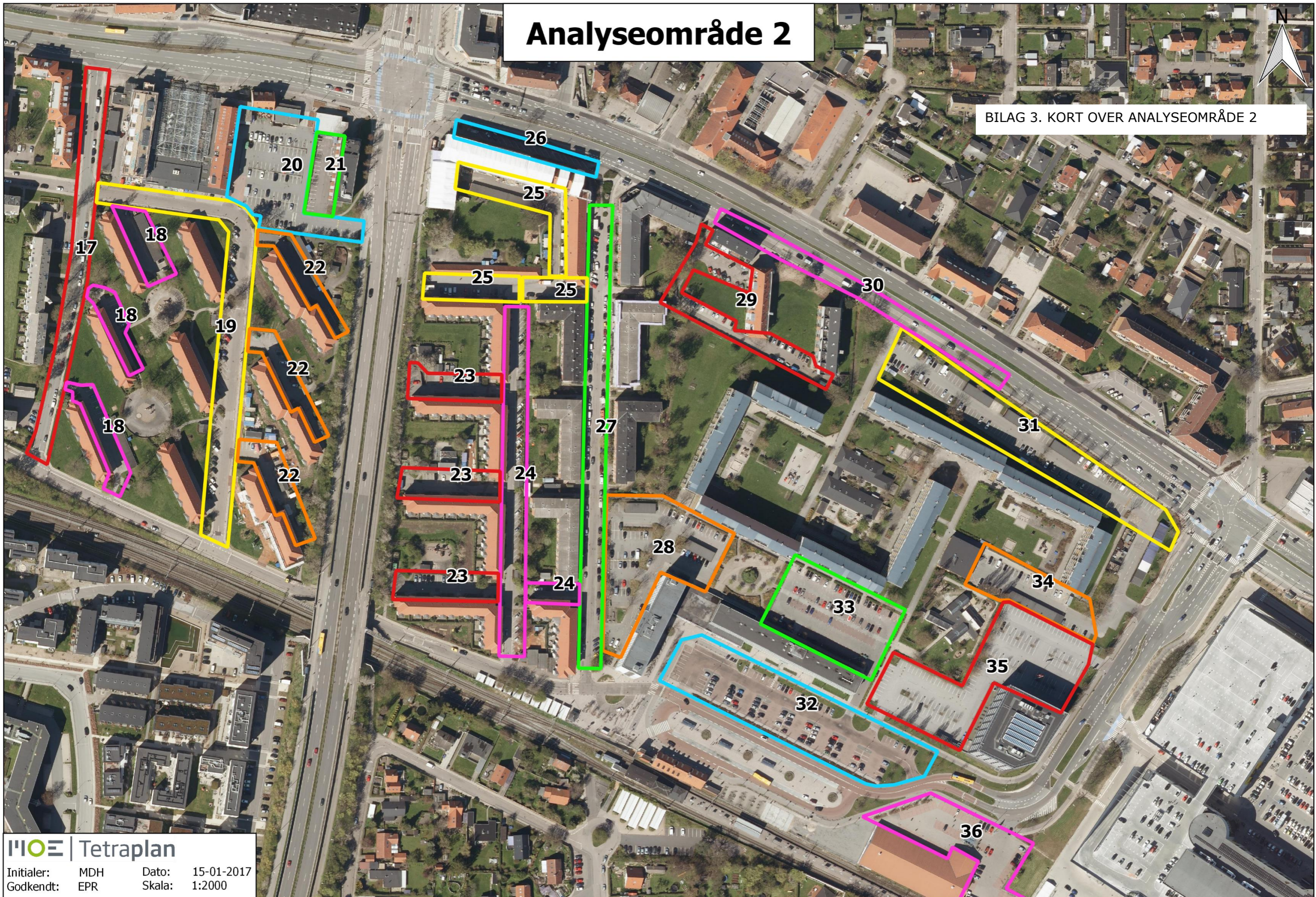
BILAG 2. GRAFER MED BELÆGNINGSGRAD FOR ANALYSEOMRÅDE 1



Analyseområde 2



BILAG 3. KORT OVER ANALYSEOMRÅDE 2



BILAG 4. GRAFER MED BELÆGNINGSGRAD FOR ANALYSEOMRÅDE 2

