



Bilag 5

Tekniske analyser i forbindelse med forundersøgelse af udviklingsscenarier for udvikling af Sundby Idrætspark

De følgende sider indeholder:

- Trafikanalyse for Sundby Idrætspark
- Notat om parkeringsnormer
- Notat om ejermodeller og lejefastsættelse for stadions

08-06-2022

Sagsnummer i F2
2022 - 7565

Dokumentnummer i F2
1371489

Sagsnummer eDoc
2022-0158362

TRAFIKANALYSE - SUNDBY IDRÆTSPARK

INDHOLD

1	Indledning	2
2	Parkering	4
2.1	Nuværende parkeringsområder	5
2.2	Parkeringsregistreringer	6
2.3	Opsummering	7
3	Adgangsforhold til Sundby Idrætspark	8
3.1	Cyklister og fodgængere	8
3.2	Kollektiv trafik	9
3.3	Motorkøretøjer	9
4	Aktuelle fokuspunkter og problemstillinger	10
4.1	Parkeringsforhold	10
4.2	Adgangsforhold for lette trafikanter	10
4.3	Forbedret kollektiv trafikbetjening	11
4.4	Krav og ønsker til superligastadion	11

PROJEKTNR.

A228129

DOKUMENTNR.

A228129-005-02

VERSION

2.0

UDGIVELSESDATO

29.04.2022

BESKRIVELSE

Notat

UDARBEJDET

LEFR/JAKT

KONTROLLERET

TKDA

GODKENDT

TKDA

1 Indledning

Dette notat indeholder analyse af de nuværende trafikale forhold omkring Sundby Idrætspark. Notatet tjener som indspil til igangværende undersøgelser af udvikling af Sundby Idrætspark. Supplerende dette notat er leveret et særskilt notat om p-normer¹.

Notatets formål er at undersøge de trafikale forhold ved Sundby Idrætspark og tilvejebringe viden og data om trafikken til brug for nærmere analyser af en udvikling af Sundby Idrætspark.



Figur 1-1: Oversigtskort, Sundby Idrætspark.

¹ "Parkeringsnorm Sundby", version 1.0, 28-01-2022

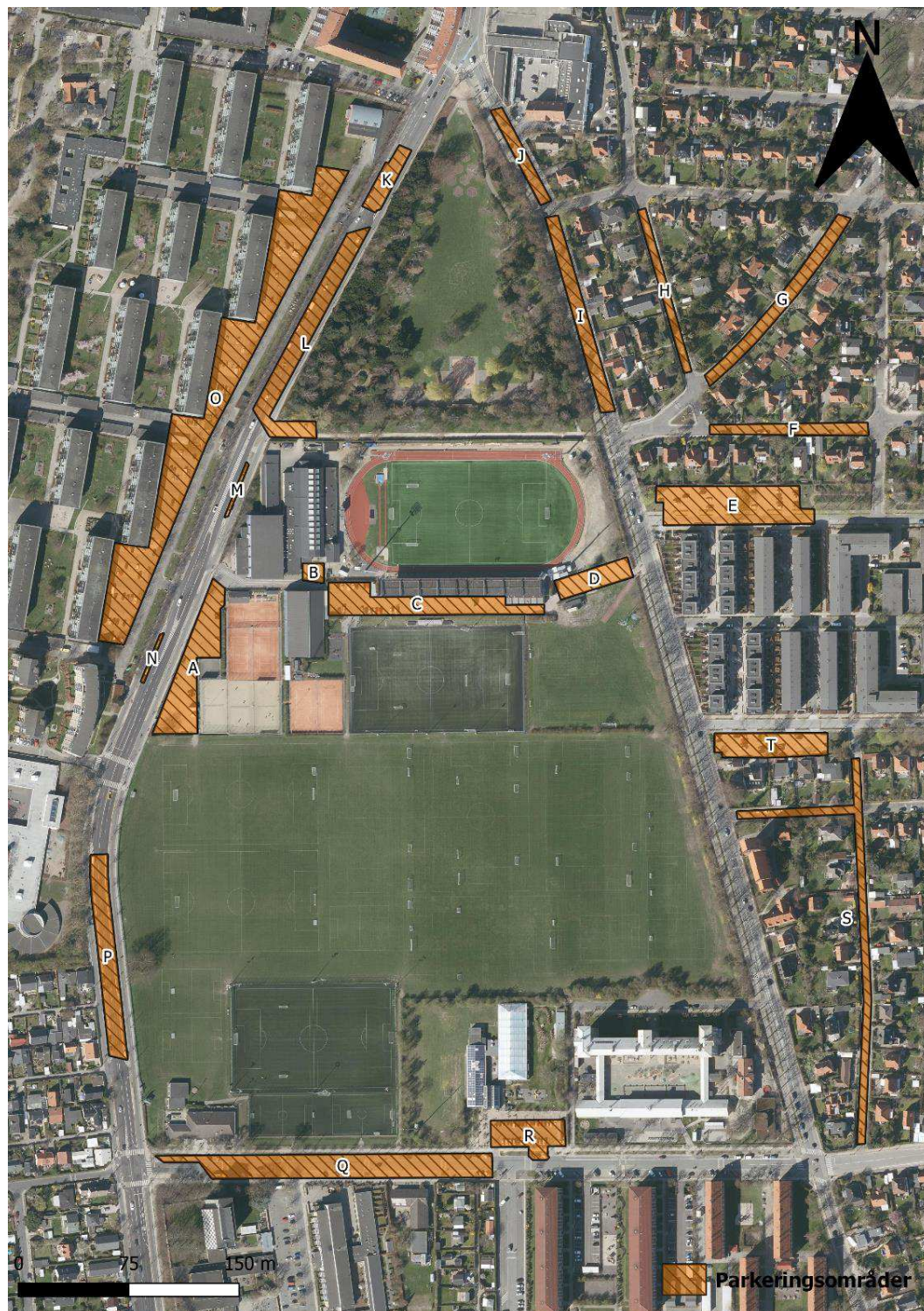
Området ved Sundby Idrætspark rummer flere forskellige idrætsfunktioner, hvilket også fremgår af figur 1-1, hvor det ses, at der blandt andet er et fodboldstadion, flere udendørs boldbaner, svømmehal og tennisklub. Sundby Hallerne 1, 2 og 3 huser desuden forskellige idrætsforeninger. Idrætsfaciliteterne bliver benyttet af mange, hvorfor der periodevis er meget trafik i området, både fodgængere, cyklister og bilister. Sundby Idrætspark er ikke bydelsdækkende, og brugerne er primært lokale brugere, hvorfor en relativt lille andel af brugerne benytter bil.

I notatet gennemgås følgende trafikale forhold:

- > Vurdering af nuværende parkeringsforhold (kapitel 2)
- > Adgangsforhold for forskellige trafikanttyper (kapitel 3)
- > Opsamling med aktuelle fokuspunkter og problemstillinger (kapitel 4)

2 Parkering

Nær Sundby Idrætspark er der flere parkeringsområder med offentligt tilgængelige pladser. På figur 2-1 ses et kort, der viser forskellige parkeringsarealer opdelt med navngivningen A-T.



Figur 2-1: Oversigtskort der viser parkeringsområder i Sundby Idrætspark.

2.1 Nuværende parkeringsområder

Ved parkeringsregistreringen foretaget i efteråret 2021 er det talt eller estimeret, hvor mange parkeringspladser der er offentligt tilgængelige i hver af parkeringsområderne, dette fremgår af tabel 2-1. Totalt set er der i omegnen af 880 parkeringspladser nær Sundby Idrætspark, heraf ca. 114 pladser på idrætsparkens egen grund. 352 pladser er private parkeringspladser. De private områder er med i opgørelsen over parkeringspladser (markeret med *), for at kunne vurdere om belægningen på de private pladser ændrer i forbindelse med større kampe/arrangementer i Sundby Idrætspark.

Område	A	B	C	D	E*	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O*	P	Q	R	S	T*
Antal pladser	50	0	54	10	38	18	28	20	42	23	15	59	7	7	267	45	69	29	52	47

Tabel 2-1: Oversigt der viser antallet af parkeringspladser i hvert parkeringsområde. Områder markeret med * er private parkeringsarealer.

Flere parkeringsområderne har ikke afmærkede parkeringsbåse, hvorfor antallet af pladser er estimeret ud fra vurdering ved besigtigelse samt efterfølgende opmåling på kort. De fleste steder er det kun muligt at foretage parallelparkering langs villaveje (F-G-H-S) eller langs større veje (I-J-K-L-M-N-P). Område E og T er private parkeringsområde for beboerne i boligblokkene mellem Persillevej og Tomatvej. Parkeringsområdet O er et privat parkeringsområde for beboerne på Remisevænget Øst.

Parkeringspladserne langs Sundbyvestervej (område Q) op mod boldbanerne er udformet som skråparkering, med et særligt udformet kantstensforløb, som ses på billede 2-1. Skråparkeringen svarer til cirka halvanden parkeringsplads, hvorfor der i nogle båse holder to biler meget tæt, evt. hvor den ene holder med et hjul oppe på kantstenen, og andre steder bruges pladserne som parallelparkering. Det har derfor været vanskeligt at opgøre antallet af parkeringspladser i dette område.



Billede 2-1: Parkeringsområde Q med skråparkering, hvor det ses, at bilisternes parkeringskvalitet varierer.

2.2 Parkeringsregistreringer

Der er foretaget parkeringstællinger på forskellige dage og tidspunkter med henblik på at vurdere parkeringsbehovet ved forskellige trafikbelastninger:

- > Onsdag 13. oktober 2021, kl. 16:30-17:30 (spidsbelastning, hverdag)
- > Lørdag 20. november 2021, kl. 11:30-13:00 (spidsbelastning, hjemmekamp)
- > Torsdag 2. december 2021, kl. 12:00-13:00 (belastning uden for myldretid)

I Bilag B vises belægningsgraderne for de tre dage på kort.

2.2.1 Onsdag den 13. oktober

Der er foretaget tælling onsdag d. 13. oktober om eftermiddagen, svarende til sædvanlig hverdagsspidsbelastning. Spidsbelastningen for selve Sundby idrætspark ligger ca. 16:30-18:30. Rent trafikalt er spidsbelastningen på de omkringliggende veje imidlertid kl. 16:00-17:30, derfor er der fokuseret på den tidsperiode, hvor der er høj belastning både på vejene og til selve idrætsparken.

Der er talt både kl. 16:30 og kl. 17:00. Vejret var tørt og let skyet, og der var stor aktivitet på boldbanerne i den sydlige del af Idrætsparken. Tabel 2-2 viser en oversigt af antal parkerede køretøjer, derudover er tabellen farvet efter belægningsgrad, hvor 0-80% er grøn, 80-95% er gul og 95% og opefter er rød.

Område	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T
Antal pladser	50	0	54	10	38	18	28	20	42	23	15	59	7	7	267	45	69	29	52	47
Belægning kl. 16:30	5	0	9	0	32	2	9	5	5	0	8	32	6	6	129	24	77	27	12	30
Belægning kl. 17:00	10	1	36	0	29	3	9	7	4	8	11	32	6	5	145	34	82	24	13	32

Tabel 2-2: Parkeringsregistrering onsdag den 13. oktober 2021, farveopdelt efter belægning: 0-80%: grøn, 81-95%: gul, 95+%: rød.

Belægningsgraden ved område Q er det eneste der overstiger det estimerede antal af pladser. Der er ikke foretaget ulovlige parkeringer, men bilisterne holder meget tæt på de skrå parkeringspladser.

2.2.2 Lørdag den 20. november

Lørdag den 20. november er der hjemmekamp på stadion, hvor Fremad Amager spiller mod FC Helsingør. Kampen er startet kl. 12:45 og der er registeret 892 tilskuere på dagen. I snit kommer der ca. 1.200 tilskuere til hjemmekampene, pga. kamptidspunktet sent på året kan andelen af tilskuere i bil dog være højere end normalt. Det formodes derfor, at den p-søgende trafik til idrætsparken er gennemsnitlig, eller måske lidt lavere end gennemsnittet.

Tabel 2-3 viser antallet af parkerede køretøjer pr. område, hvor det ses at der er flest parkerede køretøjer på Sundby Idrætsparkens arealer.

Område	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T
Antal pladser	50	0	54	10	38	18	28	20	42	23	15	59	7	7	267	45	69	29	52	47
Belægning kl. 11:45	57	0	56	12	48	4	11	5	5	5	8	19	6	6	156	28	43	6	14	33
Belægning kl. 12:15	65	1	69	12	46	4	10	9	11	9	13	57	7	9	139	41	39	5	13	34
Belægning kl. 12:45	72	0	69	14	44	4	10	8	10	12	13	49	7	10	183	40	54	7	13	33

Tabel 2-3: Parkeringsregistrering lørdag den 20. november 2021, farveopdelt efter belægning: 0-80%: grøn, 81-95%: gul, 95+%: rød.

Generelt ses det tydeligt på belægningsgraderne, at jo længere væk fra stadion, des lavere belægningsgrad – folk ønsker ikke at gå længere end højst nødvendigt. For eksempel er område E, tæt på stadion, meget belastet, hvor flere har foretaget parallelparkering langs Persillevej. Parkeringsarealerne i område O bliver også belastet mere end på en almindelige hverdag op mod kampstart. Formentlig skyldes det, at tilskuere ikke har kunnet finde andre nærliggende pladser og derfor har valgt at parkere i det private boligområde.

2.2.3 Torsdag den 2. december

Torsdag den 2. december er der foretaget parkeringstælling midt på dagen, svarende til en situation uden for myldretiden. Vejret var koldt og blæsende med lidt nedbør i form af slud. Generelt er der ikke høj belægning eller travlt med parkeringssøgningen i området.

Område	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T
Antal pladser	50	0	54	10	38	18	28	20	42	23	15	59	7	7	267	45	69	29	52	47
Belægning kl. 12:00	2	1	21	0	28	5	4	7	5	10	7	20	4	7	106	34	59	8	10	25
Belægning kl. 12:30	1	1	15	0	29	5	4	6	5	10	5	19	4	8	113	32	56	7	10	25

Tabel 2-4: Parkeringsregistrering torsdag den 2. december 2021, farveopdelt efter belægning: 0-80%: grøn, 81-95%: gul, 95+%: rød.

2.3 Opsummering

Der er ikke registreret mangel på parkeringspladser nær Sundby Idrætspark, da antallet af parkerede køretøjer på intet tidspunkt overstiger det totale antal parkeringspladser.

Ved kampstart lørdag den 20. november er der registreret den højeste belægning på i alt 652 køretøjer, svarende til at 74 % af alle pladser er optaget. Belægningsgraden er oversteget 100% på pladserne tættest på stadion, hvorfor der formentligt også ses en forøget aktivitet på de private parkeringspladser.

Teknik- og Miljøforvaltningen oplyser, at der ikke modtages henvendelser om parkeringsproblemer, heller ikke ifm. Fremad Amagers hjemmekampe.

3 Adgangsforhold til Sundby Idrætspark

På figur 3-1 er vist et kort over adgangsforholdene til Sundby Idrætspark. De orange markeringer er eksisterende adgangsveje for cyklister og fodgængere, de blå markeringer angiver stoppesteder for kollektive transport, de grønne angiver adgangsvejene for motorkøretøjer og den stiplede lyseblå markering angiver en potentiel stiforbindelse som kobling mellem Englandsvej og Irlandsvej.



Figur 3-1 Oversigtskort over adgangsforhold til Sundby Idrætspark.

1) Stiforbindelse imellem Englandsparken og Idrætsparken

2) Stiadgang

3) Stiadgang

Stiplet linje – uautoriserede adgange til Idrætsparken

1) Busstoppested (Linje 33)

2) Busstoppested (Linje 78)

1) Indkørsel til offentlig parkering via Englandsvej

2) Indkørsel til offentlig parkering via Irlandsvej (igennem port der ofte er lukket)

1) Potentiel stiforbindelse imellem Englandsvej og Irlandsvej

3.1 Cyklister og fodgængere

Der er en række stiforbindelser til idrætsparken, både fra Englandsvej, Irlandsvej og Sundbyvestervej. Dertil er der mange steder, hvor der er uautoriserede adgange igennem huller i hegn mv.

Vil man på tværs af idrætsparken, fra Englandsvej til Irlandsvej eller omvendt, må man i dag anvende stiforbindelsen langs sydsiden af Englandsparken, eller køre syd om via Sundbyvestervej eller nord om via krydset Englandsvej/Irlandsvej. Er porten mod Irlandsvej åben, kan forbindelse langs stadions sydside også anvendes. Der arbejdes desuden med en potentiel stiforbindelse som (øst-vest) kobling imellem Englandsvej og Irlandsvej, markeret med lyseblå på kortet herover. Denne stiforbindelse er ikke endeligt besluttet.

I den bydækkende tryghedskortlægning er indgangen til Sundbyhallen/idrætsparken fra Englandsvej udpeget som et særligt utrygt sted. Det samme er Sundbyvestervej.

KULTUR SYD		
OMRÅDE	SÆRLIGE UTRYGGE STEDER	UDDYBENDE BEMÆRKNINGER
Sundby Idrætspark	Indgangen til Sundbyhallen fra Englandsvej	Udkørsel/indkørsel der krydser Englandsvej er svær for cyklister, fordi man krydser over en vej. Både biler og cyklister skal igennem en smal indgang til parkeringspladsen.
	Sundbyvestervej	Der er ingen cykelsti. Der er mange parkerede biler.

Figur 3-2 Uddrag fra Bilag til Bydækkende trængselskortlægning

Der er bl.a. på denne baggrund udarbejdet en analyse af sikre krydsningspunkter på Englandsvej og Irlandsvej², og jf. afsnit 4.2 er det også udpeget som en problemstilling som bør indgå i det videre arbejde med udvikling af Sundby Idrætspark.

3.2 Kollektiv trafik

Buslinje 33 standser på Englandsvej hvert kvarter og buslinje 78 standser på Irlandsvej hver halve time. Disse er eneste kollektive trafikforbindelser til idrætsparken jf. de blå markeringer på figur 3-1.

Nærmeste togstation (metrolinje M1) er DR Byen, som i fugleflugt ligger 900 meter fra Idrætsparken. Via Englandsvej og Peder Lykkes Vej er afstanden knap 1.400 meter, hvorfor idrætsparken ikke kan betragtes som stationsnær.

Der er så vidt vides ikke aktuelle planer om ændring i den kollektive trafikbetjening af Sundby Idrætspark.

3.3 Motorkøretøjer

Bilister til Idrætsparken benytter fortrinsvist parkeringspladserne ud mod Englandsvej. Der er samlet ca. 50 pladser, hvor enkelte pladser dog ofte er spærret af langtidsparkerede trailere o. lign. Kultur- og Fritidsforvaltningen oplyser, at

² Områdefornyelsen Sundby – Trafikanalyse af tre strækninger, ViaTrafik, 30/3 2021

der på hverdage typisk er ledige pladser, også i spidsbelastningen omkring kl. 18:00. I forbindelse med kampdage er der fuld belægning på alle parkeringsarealer omkring Idrætsparken, hvilket medfører øget parkeringspres på de nærmeste beboelsesveje.

4 Aktuelle fokuspunkter og problemstillinger

I dette afsnit opsummeres en række fokuspunkter, eller aktuelle problemstillinger, som det anbefales at analysere og håndtere i forbindelse med udvikling af Sundby Idrætspark.

4.1 Parkeringsforhold

De aktuelle parkeringsforhold vurderes p.t. tilstrækkelige, og Teknik- og Miljøforvaltningen oplyser desuden, at de ikke får henvendelser vedr. parkeringsproblemer, heller ikke når Fremad Amager spiller hjemmekampe.

Som det fremgår af parkeringsregistreringen i afsnit 2.2, er der imidlertid en større søgning på de omkringliggende villaveje ifm. hjemmekampe. Såfremt Sundby Idrætspark planlægges udbygget, og oprykning til Superligaen skal kunne realiseres, bør parkeringsforholdene ligeledes opskaleres. En oprykning til Superligaen vil føre til markant større tilskuerantal i form af både hjemme- og udefans.

Det bør være et fokusområde i den videre planlægning at et øget parkeringsbehov ikke bare skal håndteres inde på selve idrætsparkens område, men også ved opgradering af de omkringliggende veje.

Eksempelvis bør der ske en opgradering af Sundbyvestervej, så parkeringsforholdene bliver mere tydelige, og pladsen udnyttes bedre. En omprofilering af Sundbyvestervej kan i øvrigt omfatte etablering af cykelsti, hvorved der imødekommes et ønske i den bydelsdækkende trængselskortlægning om cykelsti på Sundbyvestervej.

Tilsvarende kunne man forestille sig en opgradering af Irlandsvej (se afsnit 4.4) og Englandsvej. På Englandsvej vurderes der at være mulighed for at øge mængden af længdeparkering på strækningen langs Sundby Idrætspark. Det skal dog ses i sammenhæng med behovet for forbedrede krydsningsmuligheder.

4.2 Adgangsforhold for lette trafikanter

I den bydelsdækkende trængselskortlægning er det jf. figur 3-2 beskrevet, at den smalle adgangsvej ud mod Englandsvej er problematisk for cyklister, dels fordi en del af cyklisterne skal krydse den trafikerede Englandsvej, dels fordi indkørslen er smal og skal deles med biler som skal parkere på idrætsparkens parkeringspladser.

I forbindelse med en fornyelse af idrætsparken anbefales det at forbedre de nuværende adgangsforhold ved at etablere flere og mere trygge stier ind i området. Især mod Englandsvej bør adgangen for lette trafikanter adskilles fra

biltrafikken. Der hvor lette trafikanter får adgang bør der i øvrigt være fokus på en mere sikker passage af Englandsvej, f.eks. ved etablering af støttepunkt hvis det ikke allerede forefindes. Alternativt ved at etablere ny stiadgang over for Ur-magerstien, så signalanlægget kan benyttes til sikker passage af Englandsvej.

Wayfinding i form af skilte og oversigtstavler kan støtte brugerne i at finde rundt i området. Skilte og tavler kan med fordel opstilles ved alle større ankomstpunkter for fremtidige stiforbindelser.

Der er en efterspørgsel på en øst-vest gående stiforbindelse igennem idrætsparken, som bedre kan binde lokalområdet sammen. En sådan stiforbindelse vil skabe bedre adgangsforhold for lette trafikanter, men såfremt den besluttes, skal den udformes, så den i mindst muligt omfang begrænser arealudnyttelsen og idrætsudøvernes frihedsgrader.

Forbedrede cykelstiforbindelser bør suppleres med mulighed for aktivitetsnær cykelparkering, da det er et velkendt faktum at folk ønsker at parkere så tæt på destinationen som muligt. For at sikre utilsigtet cykelparkering, ikke mindst ifm. hjemmekampe på stadion, bør tilstrækkelig cykelparkering derfor være et fokuspunkt i den videre planlægning.

4.3 Forbedret kollektiv trafikbetjening

Forbedret kollektiv trafikbetjening vurderes ikke i sig selv som en nødvendighed, men vil afhængig af udbygningsscenario og superligastatus være en væsentlig forudsætning for en god trafikbetjening af Sundby Idrætspark.

Det bør undersøges hvor meget den kollektive trafikbetjening skal øges for at området kan betragtes som stationsnært, da stationsnærhed giver nogle muligheder for bl.a. reducerede p-normer i forhold til de almindelige normer for tætby. Et eksempel kunne være en højere frekvens for busser.

Selvom der er relativt langt til nærmeste metrostation, vil Københavns Metro sandsynligvis være et af de primære rejsemidler for tilskuere til Fremad Amagers hjemmekampe, især hvis der på sigt kan opnås superligastatus. I så fald bør der arbejdes med wayfinding, så koblingen mellem metro og idrætsparken er tydelig og i muligt omfang også indbydende.

Skiltning til udebaneafsnittet kan hjælpe med at sikre, at udebanefans fra f.eks. metroen vælger den korteste rute via Irlandsvej, såfremt udebanefans fortsat skal ankomme til stadion herfra. Det vil også understøtte en adskillelse af hjemmefans og udebanefans.

4.4 Krav og ønsker til superligastadion

Divisionsforeningen stiller en række krav til stadions i Danmark afhængig af hjemmeholdets rangering³. Heri er der næsten ingen krav til parkerings- og trafikforhold, dog er der krav om beskyttet parkering for udeholdets spillerbus.

³ Krav til danske fodboldstadioner, Divisionsforeningen, Udgave 2021

Dette krav skal være opfyldt allerede i 1. division, men kravet er p.t. ikke opfyldt i Sundby Idrætspark.

Hvis oprykning til Superligaen realiseres, vil det kræve nogle opgraderinger af de nuværende vej- og trafikforhold for at sikre, at udebanefans får adgang til stadion på en hensigtsmæssig og trafikssikker måde.

Udgangspunktet må være, at fans af hjemme- og udehold adskilles, hvilket kan ske ved at lade udeholdets fans ankomme og have indgang via Irlandsvej, på samme vis som den nuværende adskillelse af fans.

Det medfører behov for følgende elementer:

- > Adgangsvej til særskilt parkering for udebaneholdets spillerbus inde på idrætsparkens matrikel, så spillerbussen kan holdes beskyttet under kamp.
- > Afsætningsareal til busser med udebanefans langs Irlandsvej, f.eks. i vejens vestlige side, så tilskuere ikke skal krydse Irlandsvej for at komme til stadion. Der bør afmærkes areal til minimum to samtidigt holdende busser.



Figur 4-1 Nuværende udformning af Irlandsvej set mod nord (stadion ses yderst til venstre). Kilde: Google.

Afsætningsforhold kan medføre behov for støttepunkt imellem vej og cykelsti, så passagerer ikke træder direkte ud på cykelstien. Dette vil højne trafikssikkerheden. Der er dog risiko for, at enkelte træer langs Irlandsvej må fældes for at gøre plads hertil.

Af hensyn til færdslen og trafikssikkerheden langs Irlandsvej kan busser ikke langtidsparkere på Irlandsvej. Efter afsætning af passagerer må de køre videre til anden egnet parkering i nærheden, mens kampen spilles.

Trafikale behov ved eventuel fremtidig superligastatus bør indgå i planlægningen allerede på et tidligt stadie, så eventuel byudvikling planlægges med mulighed for at indfri behovene på et senere tidspunkt.

Bilag A Beskrivelse af parkeringsområderne

Område A-D:

Disse fire parkeringsområder er tilhørende Sundby Idrætspark på parkens arealer. Ingen af områderne har afmærket båse. Område B er ikke et parkeringsområde, hvilket også er skiltet, men da det bliver benyttet sommetider, er det registreret som et parkeringsområde med nul pladser.

Område E:

Privat parkeringsplads med afmærkede parkeringsbåse tiltænkt boligejerne i blokkene syd for Persillevej. Ved parkeringsregistreringen var flere pladser optaget af skurvogne pga. arbejder i nærheden. De 38 pladser der er angivet, er de pladser som er mulige at bruge i det daglige ved tællingen, fjernes skurvognene, er der i alt en kapacitet på 58 pladser.

Område F-H:

Smalle villaveje, hvor det er muligt at parallelparkere. Område F og H er begge smalle veje, hvor det kun er muligt at parkere i den ene side.

Område I-J:

Parallelparkeringsmuligheder langs Irlandsvej, der er ikke afmærket til parkering langs vejen.

Område K-N:

Parallelparkeringspladser langs Englandsvej med tydelig afmærkning der viser, hvor det er tilladt at parkere.

Område O:

Privat parkeringsareal for beboerne på Remisevænget Øst.

Område P:

Parallelparkering langs Englandsvej med afmærkning.

Område Q:

Skråparkeringsareal på begge sider af Sundbyvestervej. Kantstensforløbet langs parkeringen mod nord reducerer muligheden for at kunne udnytte parkeringspladserne til det fulde, da de i deres nuværende form bliver misforstået af flere brugere, så der enten holder én bil med god plads, eller to meget tæt, evt. med et hjul på kantstenen.

Område R:

Parkeringsplads med afmærket parkeringsbåse ude foran Sundby Bad. To af pladserne er optaget af en container, hvilket betyder at kapaciteten på pladsen øges med to, når containeren fjernes.

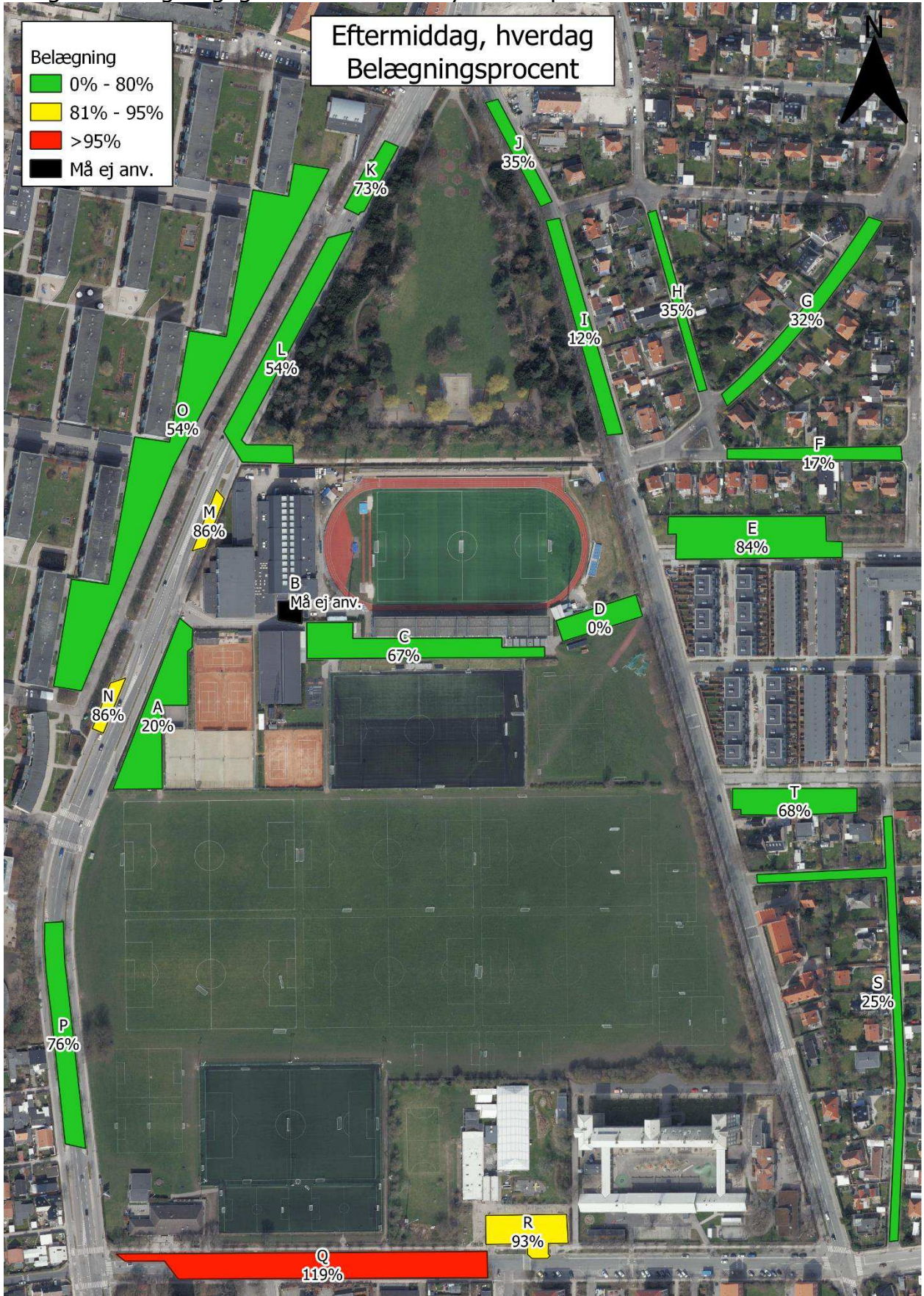
Område S:

Parallelparkering langs villavejene på Pæonvej og Funkiavej. Vejene er smalle og der er kun plads til parkering i den ene side.

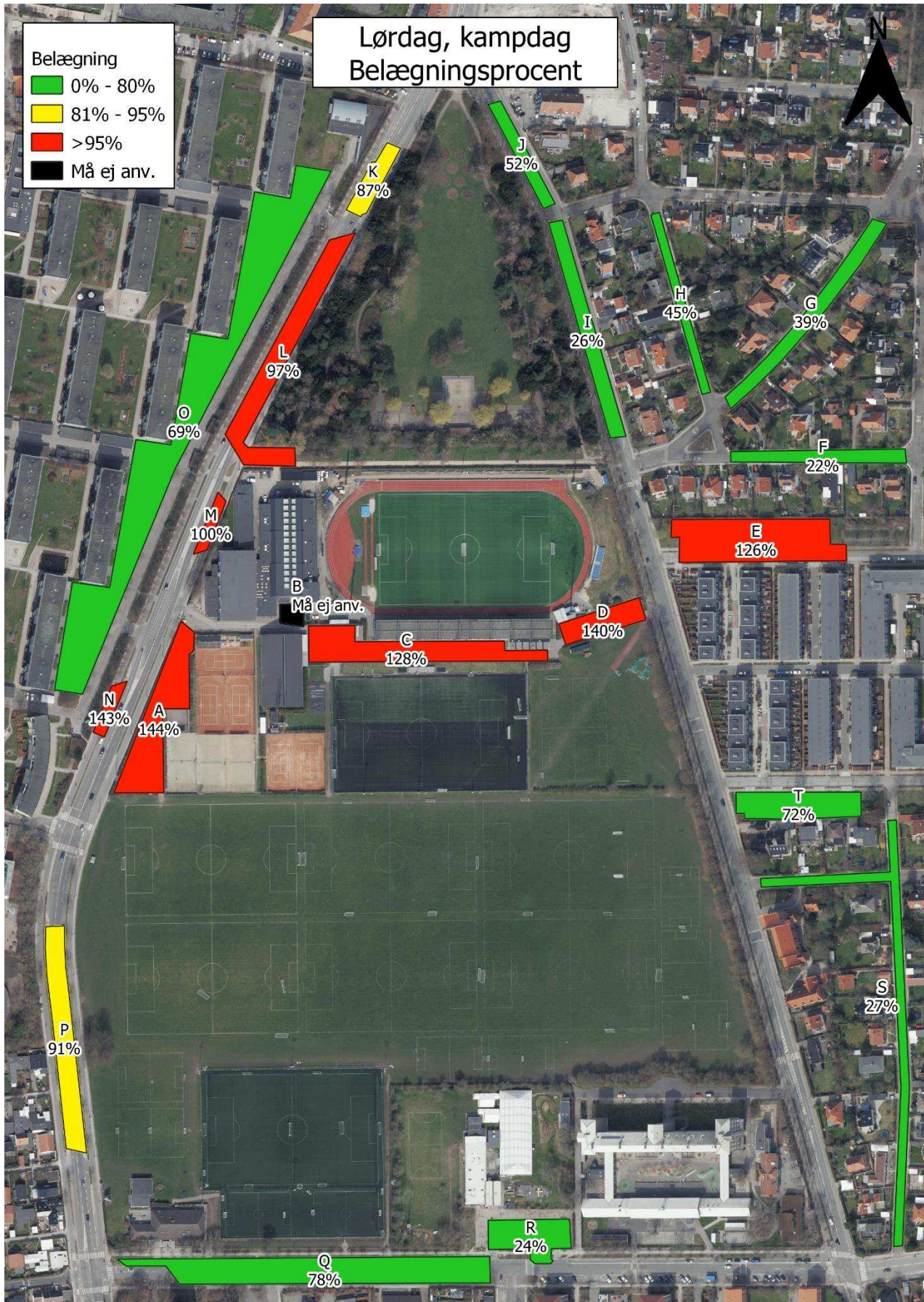
Område T:

Privat parkeringsplads med afmærkede parkeringsbåse tiltænkt boligejerne i blokkene nord for Tomatvej.

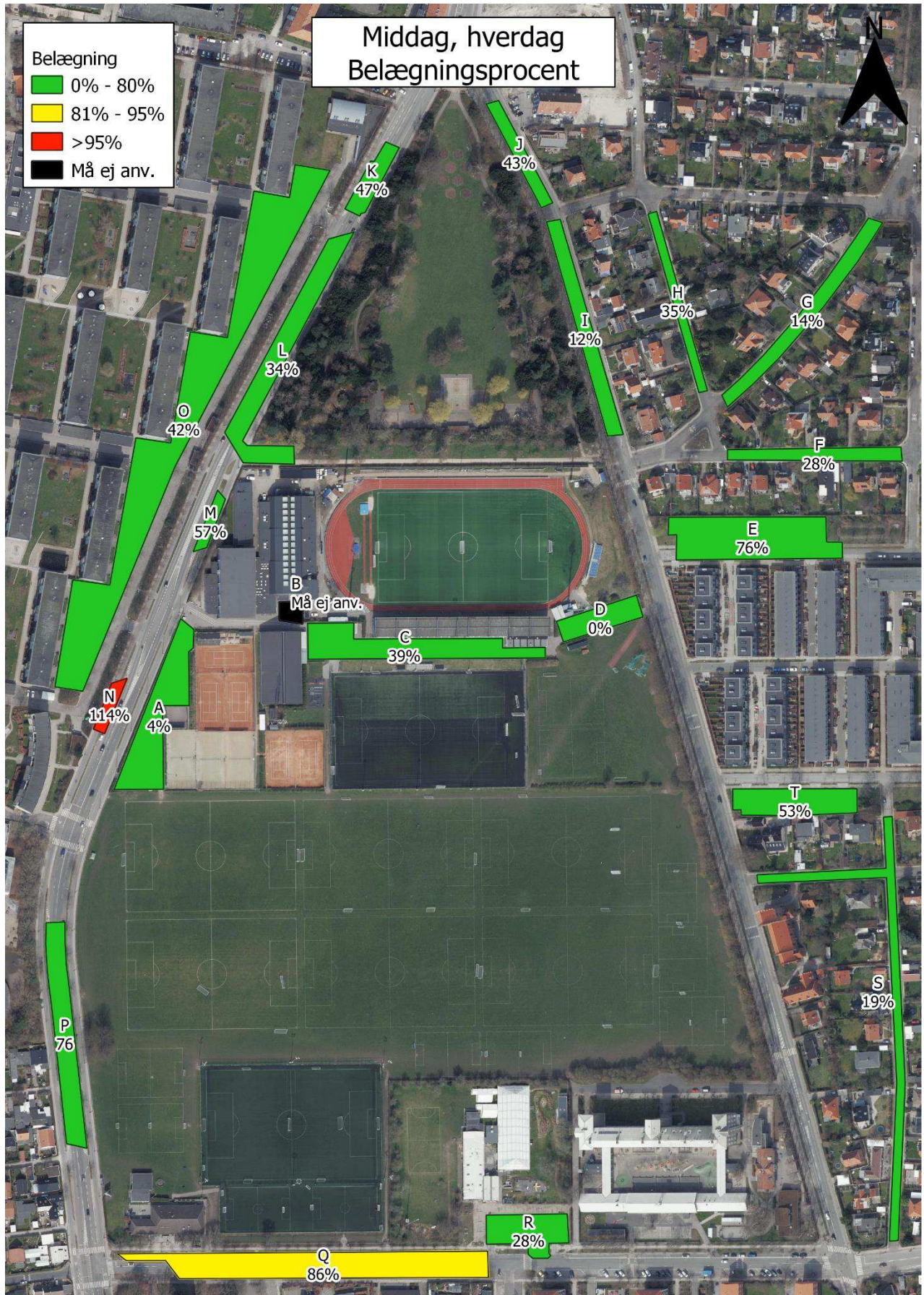
Bilag B Belægningsgrader ved Sundby Idrætspark



Figur 4-2: Største belægningsgrad d. 13. oktober 2021 i tidsrummet 16:30-17:30.



Figur 4-3: Største belægningsgrad d. 20. november 2021 i tidsrummet 11:30-13:00.



Figur 4-4: Største belægningsgrad d. 2. december 2021 i tidsrummet 12:00-13:00.

KØBENHAVNS KOMMUNE

SUNDBY IDRÆTSPARK

PARKERINGSNORM

ADRESSE COWI A/S
 Parallevej 2
 2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Indledning	2
1.1	Metodik	2
2	Københavns Kommunes parkeringsnormer	3
3	Administrationsgrundlag for bilfri byområder	4
4	Gældende lokalplan for området	4
5	Aktuelle planer for området	5
6	Sammenligning med andre områder	6
7	Parkering ved stadions og koncertsale	6
8	Tilgængelighed	8
9	Nuværende parkering	8
10	Oplæg til reviderede p-normer	9

BILAG

Bilag A	Beregningsmetode for parkeringspladser til fodboldtilskuere	11
Bilag B	Registrering af parkering i Sundby Idrætspark	14

PROJEKTNR.

A228129

DOKUMENTNR.

A228129-005-01 Parkeringsnormer Sundby

VERSION

2.3

UDGIVELSESDATO

27. april 2022

BESKRIVELSE

Notat

UDARBEJDET

HEK

KONTROLLERET

JAKT

GODKENDT

TKDA

1 Indledning

I forbindelse med en forundersøgelse der skal afdække mulighederne for udvikling af Sundby Idrætspark, ønsker Københavns Kommune en vurdering af, om der er grundlag for at fastlægge særlige parkeringsnormer, der afviger fra kommunens generelle normer. COWI har derfor for kommunen foretaget en vurdering af mulighederne for særskilte parkeringsnormer, hvilket er afrapporteret i dette notat.

I Københavns Kommuneplan er anført, at der ved anlæg til kulturelle aktiviteter fastlægges parkeringsnormer ud fra en konkret vurdering af områdets anvendelse, beliggenhed mv.

Kommuneplan 2019 indeholder visionen "Verdensby med ansvar", hvor det er anført, at *"det introduceres, at byudviklingsområder kan etableres som helt eller delvis bilfri, og vi indfører desuden funktionsopdelte parkeringsnormer ved nybyggeri"*.

1.1 Metodik

Fastlæggelse af parkeringsnormer er ikke en eksakt videnskab, og de kan fastlægges ud fra flere forskellige kriterier. Helt grundlæggende er formålet at sikre en tilstrækkelig parkeringsdækning, så der ikke opstår trafikale problemer i forbindelse med parkeringssøgende trafik eller ulovligt parkerede biler.

Samtidig er parkeringsnormer et redskab til generelt at begrænse biltrafikken, og de kan dermed anvendes i forbindelse med kommunens transportmål i kommuneplanen om at højst 25 % af alle ture skal ske med bil.

På denne baggrund er der foretaget en vurdering efter følgende metodik:

Først beskrives grundlaget for parkeringsnormer i kapitel 2-8, baseret på følgende forhold:

- > Københavns Kommunes generelle parkeringsnormer
- > Administrationsgrundlag for bilfri byområder
- > Den gældende lokalplan for området
- > De aktuelle udviklingsplaner
- > Tidligere analyser og vurderinger
- > Parkering ved stadions og koncertsale
- > Sammenligning med parkeringsnormer fra sammenlignelige steder
- > Vurderinger om tilgængelighed, stationsnærhed mv.

Dernæst beskrives den aktuelle parkeringssituation og -belægning i kapitel 9.

Endelig gives i kapitel 10 en vurdering af mulighederne for en ændret parkeringsnorm.

2 Københavns Kommunes parkeringsnormer

De generelle parkeringsnormer for Københavns Kommune er angivet i tabel 1.

Funktion/ Bydel	Centrum	Tætby & byudviklingsområder (0)	Øvrigby
Bolig (1,6)	1:357	1:250	1:214
Erhverv (2,6)	1:214	1:214 (3)	1:143
Grundskole (4,5,6)	1:714	1:607	1:464
Daginstitutioner (4,6)	1:286	1:286	1:179
Kollegie- og ungdomsboliger (6)	1:857	1:857	1:857
Plejecentre/ plejeboliger (6)	1:714	1:714	1:714
Butiksformål (6,7)	1:143	1:143	1:143

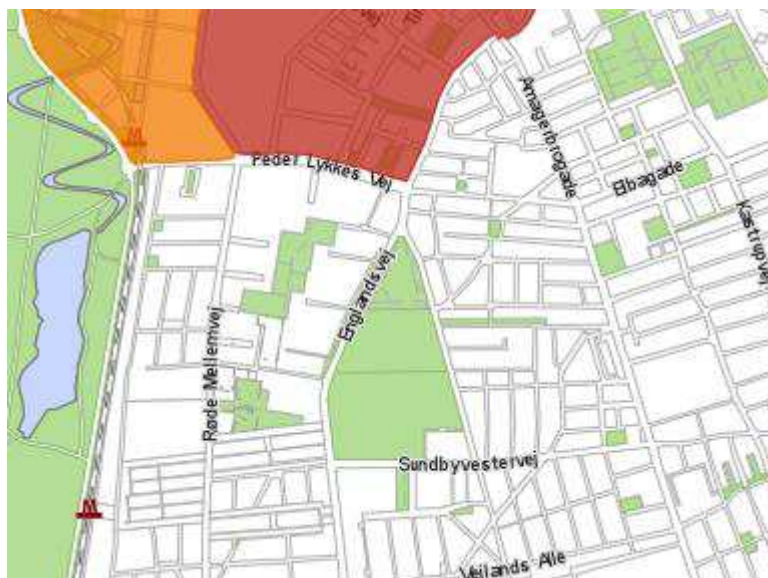
Tabel 1: Generelle parkeringsnormer i Københavns Kommune. Tallene angiver p-pladser i forhold til etageareal (i m²). Kilde: Københavns Kommuneplan 2019

For en nærmere beskrivelse af normerne og de tilhørende noter henvises til kommuneplanen.

Københavns Kommune har i sin kommuneplan 2019 udpeget en række områder som udviklingsområder, hvor der kan defineres særlige p-normer. Af figur 1 ses, at Sundby Idrætspark ikke ligger i et udviklingsområde.

Udviklingsområderne er i kommuneplanen beskrevet som områder, der er kendetegnet ved at have god kollektiv trafikbetjening og/eller at være områder, hvor der satses på en tæt, funktionsblandet og bæredygtig byudvikling.

Som udgangspunkt skal der i Sundby Idrætspark derfor anvendes de generelle parkeringsnormer i tabel 1, men kommuneplanen giver også mulighed for at definere særskilte parkeringsnormer.



Figur 1: Udpegede udviklingsområder i nærheden af Sundby Idrætspark (fra Københavns kommuneplan 2019¹)

3 Administrationsgrundlag for bilfri byområder

Kommunens administrationsgrundlag for bilfri byområder² beskriver igangværende byudviklingsområder, hvor bilparkeringen kan reduceres på grund af stationsnærhed.

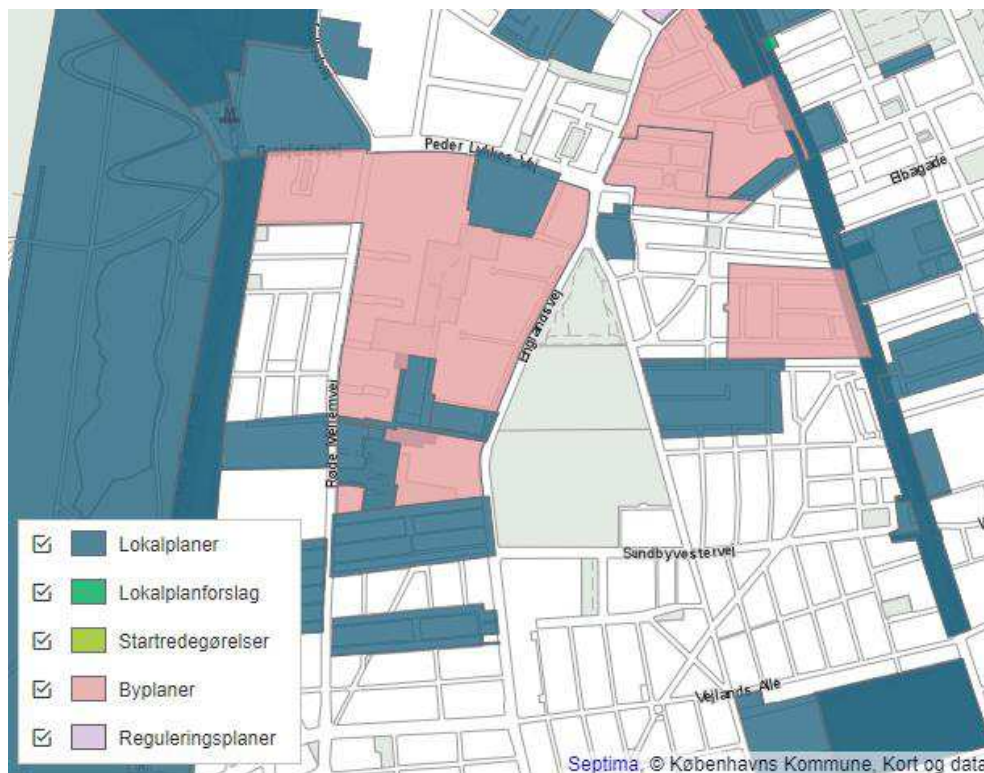
Sundby Idrætspark ligger lidt over 1 km fra nærmeste metrostation (Sundby), og området er således ikke stationsnært, hvorfor kriterierne i administrationsgrundlaget ikke umiddelbart er relevante.

4 Gældende lokalplan for området

Status for lokal- og byplaner ses i Figur 2. For selve Sundby Idrætspark foreligger ikke en lokalplan, men for de omkringliggende områder er der flere lokalplaner.

¹ <https://kp19.kk.dk/retningslinjer/trafik/parkering>

² [Administrationsgrundlag for bilfri byområder 2020 \(itera.dk\)](https://www.itera.dk/Adm-og-Byplaner/Adm-og-Byplaner/Adm-og-Byplaner)



Figur 2: Lokalplaner, byplaner mm. i lokalområdet

Øst for Irlandsvej er området omkring Tomatvej omfattet af Lokalplan nr. 451 (Sundbyvang, 21.12.2010), som anfører en parkeringsnorm på 1 p-plads pr. 100 m² etageareal til boliger samt 1 p-plads pr. 5 plejeboliger.

I den nordlige ende af Irlandsvej er der i juni 2020 vedtaget en lokalplan nr. 592 for Englandsvej 51 og Ulrik Birchs Alle 47 i forbindelse med et ønske om at opføre en boligbebyggelse på et areal, hvor der tidligere har været en bilforhandler. I lokalplanen er anført en parkeringsnorm på 1 p-plads pr. 214 m² for boliger og 1 p-plads pr. 857 m² for ungdomsboliger, svarende til tallene for "Øvrig by" i Tabel 1.

Vest for Englandsvej foreligger lokalplan nr. 361 (Bastiansminde, februar 2003) for et område, der er udlagt til parcelhuse med en norm på 1,0 p-plads pr. bolig.

Endelig er der umiddelbart vest for Sundby Idrætspark en lokalplan nr. 233 (Remisevænget Syd, december 1993) med en norm på 1 plads pr. 100 m² etageareal.

5 Aktuelle planer for området

Københavns Kommune har i 2017 udgivet publikationen "Sundby for alle", som beskriver visionerne for Sundby med beskrivelser af kvarterplan og områdefornyelse. Publikationen beskriver bl.a. en visionsplan for Sundby Idrætspark, som skal moderniseres til et tidssvarende niveau.

Planerne er beskrevet på et overordnet niveau og indeholder ikke detaljerede forslag til parkeringsnormer eller trafikafvikling i øvrigt.

Den konkrete udformning af området – herunder etagearealerne – har naturligvis betydning for det endelige antal parkeringspladser, men ikke for selve parkeringsnormen, der udtrykker behovet pr. etageareal eller antal tilskuerpladser.

Ved byggeri med forskellige funktioner bør der opstilles en række forskellige parkeringsnormer for de forskellige funktioner – boliger, erhverv, butikker, idræt osv. – og antallet af parkeringspladser kan derefter beregnes ud fra etageareal og p-norm for hver funktion.

6 Sammenligning med andre områder

De fleste danske kommuner har parkeringsnormer, som er offentligt tilgængelige i kommuneplaner og lokalplaner.

For etageboliger er normen typisk mellem 1,0 og 1,5 plads pr. bolig. For kontorer anvendes normer på mellem 1,0 og 2,5 pladser pr. 100 m² etageareal. Normen afhænger bl.a. af tilgængelighed til kollektiv trafik og af områdets beliggenhed i forhold til centrale byområder.

For idrætsanlæg og stadions er der kun få kommuner, der har specifikke normer, men f.eks. Glostrup og Aalborg Kommune opererer begge med en norm på 1,0 parkeringsplads pr. 10 tilskuerpladser.

I Tyskland anvendes parkeringsnormer på 1 plads pr. 5-10 tilskuerpladser, afhængigt af beliggenhed, stationsnærhed mm. Man skal dog være varsom med at overføre disse tal til danske forhold, da Tyskland har et højere bilejerskab og en lavere andel af cykeltrafik end Danmark.

Til sammenligning har COWI i 2019 undersøgt parkering ved Farum Park, som er hjemmebane for superligaklubben FC Nordsjælland. Her var behovet ca. 1 parkeringsplads pr. 5 tilskuerpladser. Hertil skal bemærkes, at stadion ikke er stationsnært, da der over 1½ km til nærmeste station. Desuden er FC Nordsjælland ikke et "lokalt" hold, men har tilhængere fra et meget stort opland i Nordsjælland, hvorfor mange kommer i bil. Endelig kan der konstateres en høj belægningsgrad i bilerne med gennemsnitligt 3 personer pr. bil.

Sundby Idrætspark har nogle forhold, der er væsentligt anderledes end de nævnte steder, f.eks. en bedre kollektiv trafikbetjening, og desuden har København generelt en høj andel af ture på cykel. Disse ting peger i retning af en lavere parkeringsnorm, hvilket også kan fremme kommunens transportmål om andelen af ture med bil, cykel og kollektiv trafik.

7 Parkering ved stadions og koncertsale

Stadions, koncertsale og lignende funktioner med mange tilskuerpladser udgør en særlig problemstilling, da der er tale om store, men kortvarige parkeringsbehov i forbindelse med begivenheder med mange tilskuere. Som nævnt opereres der i flere kommuner med en norm på 1 p-plads for hver 5-10 tilskuerpladser.

At fastsætte behovet ud fra antallet af tilskuerpladser kan dog give urealistisk høje normer i de tilfælde, hvor de faktiske tilskuertal er mindre end kapaciteten. Det nuværende stadion, som er hjemmebane for Fremad Amager, har en tilskuerkapacitet på ca. 7.200 tilskuere, men i sæsonen 2018/19, som var sidste hele sæson før Corona-epidemien, var det gennemsnitlige tilskuertal ca. 1.200 pr. kamp.

Til sammenligning var der ved superligakampene i 2018/19 (sidste fulde sæson uden Corona) et gennemsnitligt tilskuertal på ca. 5.000 pr. kamp, når man ser bort fra de største klubber (FCK, Brøndby, AGF og FC Midtjylland).

I den aktuelle sammenhæng vil det derfor være hensigtsmæssigt at sætte parkeringsnormen i forhold til et faktisk forventet tilskuertal og ikke det teoretisk maksimale. I analysen for Sundby Idrætspark opereres med 3 scenarier, der i større eller mindre grad forbedrer forholdene for tilskuerne, og som estimeres til at medføre følgende gennemsnitlige tilskuertal:

- > Scenarie X: 2.700 tilskuere
- > Scenarie Y: 3.100 tilskuere
- > Scenarie Z: 3.500 tilskuere

Derudover vil det være realistisk at anvende en lavere norm end den tidligere nævnte norm på 1 p-plads pr. 10 tilskuere, ikke mindst fordi stadion ligger i et byområde, og fordi Fremad Amager vurderes at være en lokalt forankret klub, hvor tilskuerne kommer fra det nære opland.

Hvis der er tre personer pr. bil (som det er registreret i Farum), og hvis kommunens transportmålsætning skal opfyldes om at højst 25 % af turene skal ske i bil, kan normen sættes til 1 p-plads pr. 12 tilskuere. Der er imidlertid et potentiale for bedre cykelforhold (f.eks. cykelparkering) og bedre stiforbindelser på tværs og igennem Englandsparken. Hvis det realiseres, vurderes det at parkeringsnormen kan reduceres til 1 plads pr. 16 tilskuere.

Hvis der skabes yderligere forbedringer i form af cykelstier på Sundbyvestervej, afsætningspladser på Engelsvej og bedre krydsningsmuligheder samt restriktioner for biltrafikken (færre kørespor), vurderes det at parkeringsnormen kan reduceres yderligere til 1 plads pr. 20 tilskuere.

Da forudsætningerne på dette trin i udviklingen fortsat er usikre, anbefales det, at der ikke beregnes ét fast antal pladser, men at der opereres med et spænd baseret på ovenstående scenarier for tilskuertal og tilgængelighedsforhold. Københavns Kommune har til det formål udviklet en model for en beregningsmetode, som er beskrevet i Bilag A.

I regneeksemplet er der beregnet antal p-pladser baseret på den lavest opnåelige parkeringsnorm (1 plads pr. 20 tilskuere) for de tre forskellige tilskuertal. Antallet af pladser beregnes således til:

- > Scenarie X: 2.700 tilskuere / 20 = 135 parkeringspladser
- > Scenarie Y: 3.100 tilskuere / 20 = 155 parkeringspladser
- > Scenarie Z: 3.500 tilskuere / 20 = 175 parkeringspladser

Stadion anvendes i dag ikke til koncerter eller andre arrangementer, der kan tiltrække tilskuere fra et større opland.

8 Tilgængelighed

Området er ikke stationsnært, da der som tidligere nævnt er lidt over 1.000 meter til Sundby metrostation. De nærmeste togstationer er Ørestad og Tårnby, der begge ligger lidt over 2 km fra idrætsparken.

Der er lokalbusser på Englandsvej og Irlandsvej med frekvenser på 15-30 minutter i dagtimerne.

Der er gode vejforbindelser for biltrafik, da området ligger mellem Englandsvej og Irlandsvej, som af Københavns Kommune er klassificeret som henholdsvis fordelingsgade og bydelsgade. Der er kort afstand (ca. 2,5 km) til Øresundsmotorvejen og dermed det overordnede vejnet.

9 Nuværende parkering

I parkeringsundersøgelsen i oktober-december 2021 er antallet af offentligt tilgængelige parkeringspladser i området opgjort til 880 pladser, ud fra en optælling i området. Et kort over tælleområderne og en tabel med tallene er vist i Bilag B.

Som det ses, omfatter tællingen områder uden for idrætsparkens område, hvor en væsentlig del af de parkerede biler må antages at være relateret til boligområderne og ikke til idrætsparken.

Af kortet i Bilag B fremgår, at områderne A, B, C og D ligger inden for idrætsparkens område med tilsammen 114 pladser. Af disse, er det på hverdage ofte kun område A, der er offentligt tilgængeligt, hvilket svarer til ca. 50 pladser. Samtidig er flere af disse pladser ofte optaget af parkerede påhængsvogne mv.

De resterende 766 pladser ligger på den anden side af vejene rundt om idrætsparken (Englandsvej, Irlandsvej og Sundbyvestervej), primært i tilknytning til boligområderne på vejene. Den største sammenhængende plads er område O med 267 pladser, som betjener boligblokke vest for Englandsvej.

Ved parkeringstællingerne i 2021 er der maksimalt registreret 639 samtidigt parkerede biler, svarende til en belægningsgrad på 73 %. Den maksimale belastning forekommer lørdag den 20. november i forbindelse med en hjemmekamp i fodboldklubben Fremad Amager.

Hvis man alene ser på områderne inden for Idrætsparken (A-D) er der registreret 155 parkerede biler på de 114 pladser, hvilket vil sige, at der er tale om betydelig overbelægning på 136 %, hvoraf en del holder ulovligt uden for afmærkede båse.

På en hverdag uden hjemmekamp er der registreret op til 491 samtidigt parkerede i hele området, svarende til en belægningsgrad på 56 %. Heraf holder 47 biler i område A-D, svarende til en belægningsgrad på 41 % i idrætsparken.

Den samlede belægning er højest sidst på eftermiddagen (kl. 17:00) og lavest (ca. 40 %) midt på dagen.

Inden for idrætsparkens område er der en række klubhuse og idrætsbygninger med et samlet etageareal på ca. 5.600 m². Kommunen har ikke en p-norm specifikt for denne type bebyggelse, men hvis man f.eks. anvender normen for erhverv på 1 plads pr. 143 m², fås et behov på 40 pladser, hvilket er i god overensstemmelse med de 47 registrerede parkeringer på en hverdag uden hjemmekamp. Hertil skal så lægges behovet i forbindelse med en fodboldkamp, der ved en kamp med 5.000 tilskuere kan vurderes til 500 pladser.

Umiddelbart tyder tallene på et overskud af p-pladser, men som nævnt betjener p-pladserne også boliger, hvor belægningen er højest om natten. I den aktuelle sammenhæng er der ikke foretaget nattællinger, men det er sandsynligt at belægningen om natten vil være højere end de 56 %. Erfaringer fra andre boligområder i København tyder på, at natbelægningen i det aktuelle tilfælde vil være i størrelsesordenen 70-80 %, hvilket vil sige, at der stadig er en vis overkapacitet, og at der derfor kan benyttes lave parkeringsnormer for den fremtidige udbygning af området.

10 Oplæg til reviderede p-normer

Som nævnt bør der opstilles parkeringsnormer for de forskellige funktioner. I princippet kan området også opdeles i mindre områder med differentierede parkeringsnormer, men det vurderes ikke at være hensigtsmæssigt i den aktuelle sammenhæng, blandt andet fordi området er relativt lille og fordi hele området kan betegnes som ikke-stationsnært.

Området lever ikke op til kriterierne for tætby og byudviklingsområder, og der er derfor ikke basis for at benytte de særlige p-normer for dette.

Der er heller ikke andre forhold, der giver anledning til at afvige fra de generelle normer for "øvrig by", hvorfor det anbefales at benytte disse fra tabel 1.

For faciliteter med tilskuere (stadion) foreslås, at normen sættes til 1 p-plads pr. 20 tilskuere ud fra forudsætninger om bedre forhold for cyklister og fodgængere. Desuden anbefales det, at man i beregningen af antal p-pladser sætter normen i relation til det faktiske antal tilskuere i tre scenarier med henholdsvis 2.700, 3.100 og 3.500 tilskuere pr. kamp, og ikke til den totale kapacitet på stadion (7.200 pladser).

Til sidst skal det nævnes, at det samlede antal parkeringspladser kan reduceres på grund af dobbeltudnyttelse, hvilket vil sige, at en parkeringsplads f.eks. kan bruges af kontoransatte på hverdage og af fodboldtilskuere i weekenden. Dette er dog en justering, der foretages efter beregningen af p-pladser for hver funktion. Potentialet for dobbeltudnyttelse afhænger af den konkrete sammensætning af arealanvendelse (bolig/erhverv/butikker mv.). I de gunstigste tilfælde kan behovet reduceres med op til 30 %.

Retningslinjer for dobbeltudnyttelse kan findes i notatet "Registrerede parkeringsbehov i byer" (2009)³, som er et bilag til Vejregler om parkeringsanlæg i byer.

³ [Registrerede parkeringsbehov i byer \(lovportaler.dk\)](https://lovportaler.dk)

Bilag A Beregningsmetode for parkeringspladser til fodboldtilskuere

08-04-22

Bekim Maksuti

Beregningsmetode

Parkeringspladser i Sundby Idrætspark



Københavns Kommune

Sidehoved

Beregningsmetode



Antal parkeringspladser =

Gennemsnit tilskuer antal

Parkeringspladser pr tilskuer

Københavns Kommune

Sidehoved

Gennemsnit af tilskuerantal



Nuværende stadionkapacitet = 7.200 tilskuer
Gennemsnit tilskuerantal i dag (1 division) = 1.200 tilskuer

Gennemsnit tilskuerantal (Superligaen) = 5.000 tilskuer
Gennemsnit tilskuerantal oprykker (Superligaen) = 2.000 - 4.000

I analysen for Sundby Idrætspark er der 3 scenarier, der i større eller mindre grad forbedrer forholdene for stadion og fansene. Disse forbedringer estimeres til at have en effekt i forhold til gennemsnits tilskuerantal.

- Scenarie X : 2.700 gen. tilskuer
- Scenarie Y : 3.100 gen. tilskuer
- Scenarie Z : 3.500 gen. tilskuer

Københavns Kommune

Sidehoved

Parkeringspladser pr tilskuer



Fodboldstadions i mellemstore byer: 1 plads pr. 10 tilskuer.

Fodboldstadions med større opland af tilskuer: 1 plads pr. 10 tilskuer.

Bedre transportmuligheder for andre transportformer, kan have en betydning for mobilitetsforståelsen og parkeringsnormen.

(A) Fodboldstadiions i København generelt: 1 plads pr. 12 tilskuer.

(B) Bedre cykelforhold: Bedre stiforbindelser på tværs og gennem Englandsparken, flere nærliggende cykelparkeringspladser. = 1 plads pr. 16 tilskuer.

(C) Bedre cykelforhold + bedre lokalt vejnet: Cykelstier på Sundbyvestervej, færre køresport samt flere afsætningspladser på Englandsvej, flere krydsningsmuligheder. 1 plads pr. 20 tilskuer.

Det antages desuden, at de fleste tilskuere vil være mere end 1 person pr. bil.

Københavns Kommune

Sidehoved

Antal parkeringspladser

Antal parkeringspladser = $\frac{\text{Gennemsnitlig tilskuerantal}}{\text{Parkeringspladser pr tilskuer}}$



Scenarie X+C = $2.700/20 = 135$ bilparkeringspladser

Scenarie Y+C = $3.100/20 = 155$ bilparkeringspladser

Scenarie Z+C = $3.500/20 = 175$ bilparkeringspladser

Parkeringsbehovet for Sundby Idrætspark samlet set beregnes som:

Parkering til stadion + parkering til nye byfunktioner (fx bolig og detailhandel)

Det antages, at parkering til øvrig idræt kan håndteres på de pladser, der er krævet til stadion.

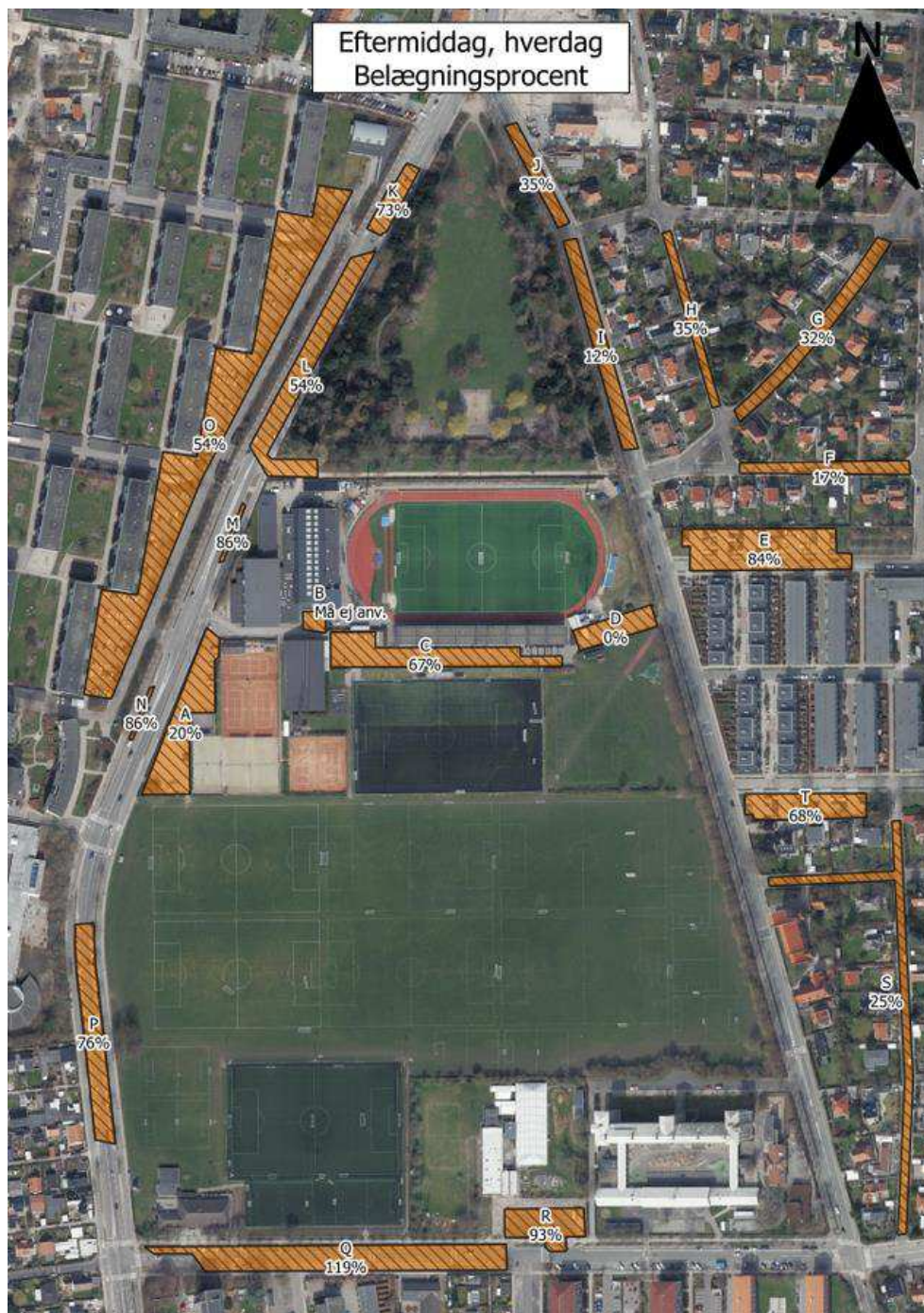
Bilag B Registrering af parkering i Sundby Idrætspark



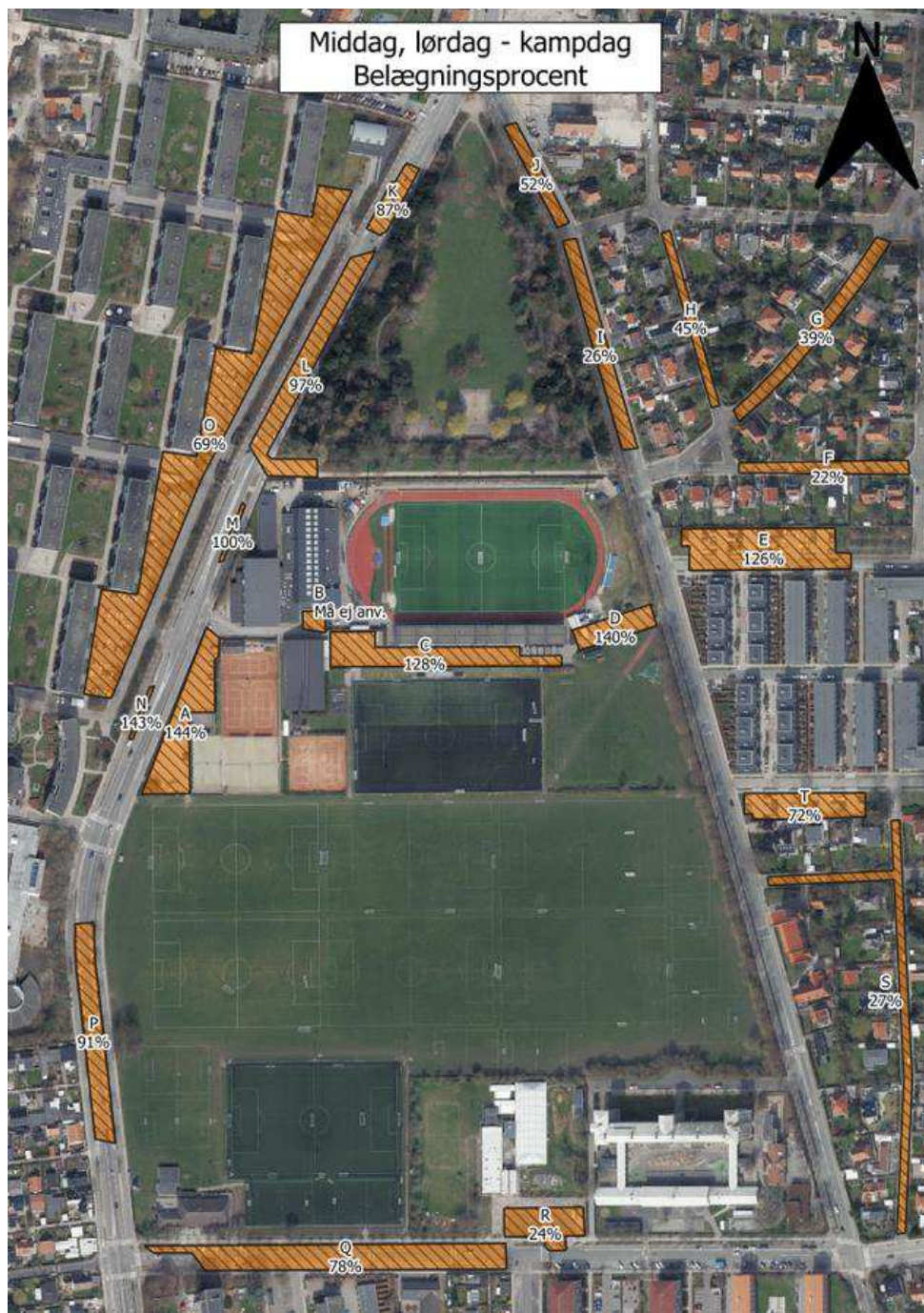
Figur 3: Tælleområder



Figur 4: Belægningsprocenter, hverdag midt på dagen



Figur 5: Belægningsprocent, hverdag eftermiddag



Figur 6: Belægningsprocent, lørdag med fodboldkamp

P-område	Pladser 1)	13-10-2021, EFTERMIDDAG (Hverdag)				20-11-2021, MIDDAG (Lørdag, kampdag)						02-12-2021, MIDDAG (Hverdag)			
		16:30		17:00		11:45		12:15		12:45		12:00		12:30	
A	50	5	10%	10	20%	57	114%	65	130%	72	144%	2	4%	1	2%
B	0	0	#DIV/0!	1	#DIV/0!	0	#DIV/0!	1	#DIV/0!	0	#DIV/0!	1	#DIV/0!	1	#DIV/0!
C	54	9	17%	36	67%	56	104%	69	128%	69	128%	21	39%	15	28%
D	10	0	0%	0	0%	12	120%	12	120%	14	140%	0	0%	0	0%
E	38	32	84%	29	76%	48	126%	46	121%	44	116%	28	74%	29	76%
F	18	2	11%	3	17%	4	22%	4	22%	4	22%	5	28%	5	28%
G	28	9	32%	9	32%	11	39%	10	36%	10	36%	4	14%	4	14%
H	20	5	25%	7	35%	5	25%	9	45%	8	40%	7	35%	6	30%
I	42	5	12%	4	10%	5	12%	11	26%	10	24%	5	12%	5	12%
J	23	0	0%	8	35%	5	22%	9	39%	12	52%	10	43%	10	43%
K	15	8	53%	11	73%	8	53%	13	87%		0%	7	47%	5	33%
L	59	32	54%	32	54%	19	32%	57	97%	49	83%	20	34%	19	32%
M	7	6	86%	6	86%	6	86%	7	100%	7	100%	4	57%	4	57%
N	7	6	86%	5	71%	6	86%	9	129%	10	143%	7	100%	8	114%
O	267	129	48%	145	54%	156	58%	139	52%	183	69%	106	40%	113	42%
P	45	24	53%	34	76%	28	62%	41	91%	40	89%	34	76%	32	71%
Q	69	77	112%	82	119%	43	62%	39	57%	54	78%	59	86%	56	81%
R	29	27	93%	24	83%	6	21%	5	17%	7	24%	8	28%	7	24%
S	52	12	23%	13	25%	14	27%	13	25%	13	25%	10	19%	10	19%
T	47	30	64%	32	68%	33	70%	34	72%	33	70%	25	53%	25	53%
Samlet	880	418	48%	491	56%	522	59%	593	67%	639	73%	363	41%	355	40%

Figur 7 P-registrering.

Notat om ejermodeller og lejefastsættelse for stadions

Juni 2022

 58768

UNDER
CONSTR



Indholdsfortegnelse

1. Opdrag.....	2
1.1. Baggrund og formål.....	2
1.2. Anvendt materiale	2
2. Ejermodeller	3
2.1. Kommunalt ejerskab.....	3
2.2. Privat ejerskab	4
2.3. Hybridmodeller	6
2.3.1. Ejerlejlighedsmodel	6
2.3.2. Selskabsmodel.....	8
3. Lejefastsættelse for stadions	10
3.1. Metodisk tilgang til lejefastsættelse	10
3.1.1. Kommunalt ejerskab	10
3.1.2. Privat ejerskab	12
3.2. Afledt lejebetaling.....	13
3.2.1. Opgradering af eksisterende anlæg	13
3.2.2. Nyt stadion til 250 mio. kr.	14

1. Opdrag

Cushman & Wakefield | RED (herefter omtalt RED) har af Chefkonsulent Esben Haarder Paludan, Københavns Kommune, Center for Byudvikling fået i opdrag at udarbejde dette notat vedr. modeller for ejerskab af stadions samt tilhørende lejefastsættelse.

1.1. Baggrund og formål

Københavns Kommune har igangsat forundersøgelser af udviklingsmulighederne for områderne omkring Sundby- og Valby Idrætspark.

Forundersøgelserne omfatter en række forhold, herunder planmæssige, tekniske, økonomiske og organisatoriske vilkår og forudsætninger. Som en del af forundersøgelsen er der opstillet tre scenarier for hvert af områderne, der går fra en opgradering af eksisterende stadionanlæg til nybyggeri af nye stadions med op til 10.000 tilskuerpladser.

I forundersøgelsen indgår der samtidig en analyse af finansieringsmulighederne for opgraderingen eller nybyggeriet. Her er det relevant at se på mulige modeller for ejerskabet af disse anlæg, herunder hvilke forhold som gør sig gældende i forbindelse med fastsættelsen af lejen for et stadion, når det bruges af fodboldklubber i en selskabsstruktur.

Dette notat har til formål at belyse mulige ejermodeller for de opgraderede eller nyetablerede stadions fuldt kommunalt ejerskab, over hybridmodeller til fuldt privat ejerskab. Notatet rummer ligeledes en gennemgang af metoder for fastsættelse af lejen for stadions, der er helt eller delvist ejet af en kommune.

Notatet tager ikke afsæt i de konkrete stadions eller projekter, herunder de forventede omkostninger til opgradering eller nybyggeri. De præsenterede beregninger anvendes derfor alene til at illustrere sammenhænge og afledte lejeniveauer ved nogle givne investeringsniveauer og tilhørende forudsætninger.

Det skal bemærkes, at der indgår et betydeligt juridisk element i fastsættelsen af lejen for stadions helt eller delvist ejet af en kommune. Nærværende notat giver alene en overordnet beskrivelse af rammerne for lejefastsættelsen og det anbefales, at der inddrages fagspecifikke juridiske kompetencer i det efterfølgende arbejde.

1.2. Anvendt materiale

Til brug for notatet er der anvendt følgende baggrundsmateriale:

- Kommunal udlejning af idrætsanlæg – analyse, Konkurrencestyrelsen 2003
- Når en kommune udlejer idrætsanlæg og stadion, Horten 2018
- Notat om nuværende og beregnet leje, Haderslev Kommune 2015
- Bilagsmateriale ifm. godkendelse af leje for Silkeborg Stadion, 2015

2. Ejermodeller

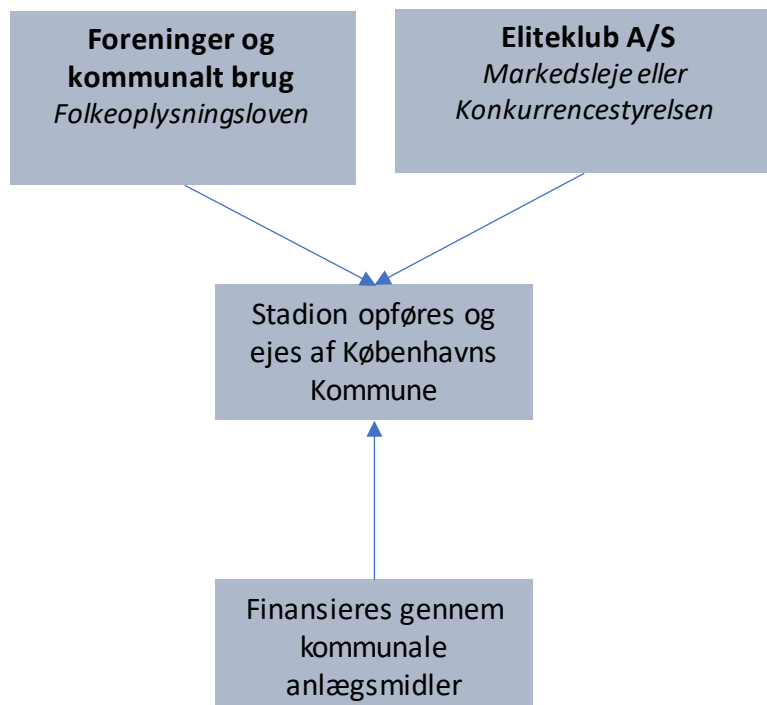
Etablering af et nyt stadion eller opgradering af eksisterende kan ske under forskellige ejermodeller. Den mest udbredte model er et fuldt kommunalt ejerskab, men der er også eksempler på stadions, der er 100% privatejede – eksempelvis Brøndby Stadion og Parken. Ved etableringen af nye stadions er der også eksempler på hybridmodeller med delt ejerskab, som det kendes fra Silkeborg Stadion. I afsnittene herunder beskrives den overordnede struktur for de enkelte modeller, herunder leje- og driftsforhold ligesom der beskrives overordnede fordele og ulemper. Lejefastsættelsen behandles selvstændigt i afsnit 3.

2.1. Kommunalt ejerskab

Kommunalt ejerskab af stadions – uanset om der er tale om eksisterende anlæg eller nybyggeri, er den mest udbredte ejermodel. Ved kommunalt ejerskab etableres stadionet af kommunen og finansieres med kommunale anlægsmidler eventuelt med tilskud fra fonde eller offentlige puljer (se figuren herunder).

Betalingen for brugen af stadionet og de tilhørende faciliteter afhænger af brugerens status – primært i forhold til om der er tale om en kommerciel aktør. Er der tale om foreninger eller kommunale funktioner såsom skole og institutioner m.v. sker betalingen for brugen via reglerne i Folkeoplysningsloven, hvor betalingen relaterer sig til driftsomkostningerne.

Er der derimod tale om en kommerciel aktør eksempelvis en professionel fodboldklub i selskabsregi (A/S eller ApS m.v.) fastsættes lejen som markedsleje eller med afsæt i Konkurrencestyrelsens redegørelse fra 2003 om kommunal udlejning af idrætsanlæg.



Følgende fordele og ulemper vurderes at være gældende ved kommunalt ejerskab af stadion ved opgradering eller nybyggeri.

Fordele

- Fuld styring af projektet uanset om der er tale om opgradering eller nybyggeri.
- Fuld indflydelse på dimensionering og funktionsmix.
- Modellen er kendt internt i Københavns Kommune.
- Københavns Kommune har ret til brug ud over de kampdage og træningspas, som aftales med den professionelle klub.
- Flere (superliga) klubber kan benytte faciliteterne, hvis de ønsker det.
- Mulighed for dobbeltudnyttelse af øvrige funktioner, såsom omklædningsrum, mødelokaler og træningsfaciliteter.

Ulemper

- Kommunen løfter hele finansieringen, og det påvirker anlægsrammen under normale omstændigheder.
- Ikke mulighed for kommunal udlejning til selvstændige kommercielle aktiviteter såsom café og fitnesscenter m.v.
- Den afledte lejebetaling kan være høj i forhold til klubbernes betalingssevne. Betalingssevnen afhænger af klubbens placering i rækkerne og deres finansielle styrke.
- Der er stor risiko for lejetab for Københavns Kommune, hvis klubben rykker ned i en af de lavere rækker.
- Fremtidige nye DBU-krav til stadions kan medføre et løbende investeringsbehov.
- Hvis muligheden for dobbeltudnyttelse er begrænset, er der tale om en meget stor investering til én kommerciel aktør. Dette er en del af den politiske diskussion omkring forholdene for breddeidræt vs. elite.

2.2. Privat ejerskab

Privat ejerskab af eksisterende eller nye stadions er ikke så udbredt i Danmark. Det skyldes formentlig en blanding af historiske forhold og økonomien i professionel fodbold i Danmark, hvor den underliggende drift kun i meget få tilfælde kan understøtte etablering eller køb af stadions på kommercielle vilkår.

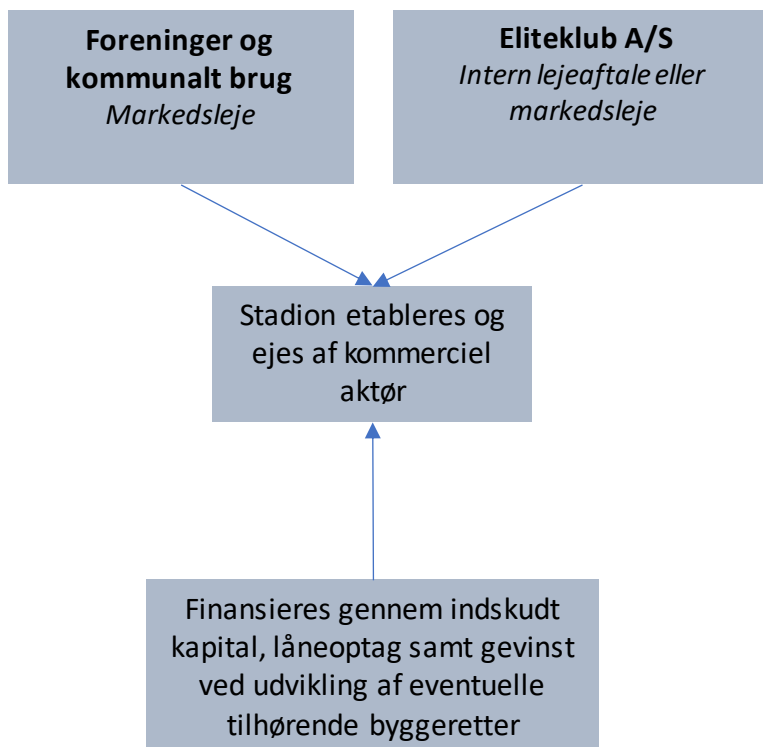
På trods af den begrænsede udbredelse af privatejede stadions i Danmark er det relevant at belyse modellen. Det skyldes bl.a., at der ikke nødvendigvis er politisk opbakning til etablering af stadions eller at klubberne rent faktisk selv er i stand til at finansiere etableringen af et nyt stadion eller en opgradering af de eksisterende faciliteter.

Byggeriet eller opgraderingen af stadionet finansieres via de traditionelle finansieringskilder såsom banker eller realkreditinstitutter samt indskudt kapital fra den investorgruppe, som er tilknyttet klubben.

Eliteklubbens eventuelle lejebetaling for brug af stadionet og de tilhørende faciliteter aftales internt mellem ejer og klubben. Betalingen af lejen vil afhænge af, hvilken juridisk struktur som stadion placeres i – eksempelvis i et selvstændigt ejendomsselskab eller i selve eliteklubbens driftsselskab.

Hvis Københavns Kommune eller andre eksterne aktører ønsker at bruge faciliteterne, skal der betales en markedsleje. For nogle dele af stadionet – eksempelvis mødelokaler, træningsfaciliteter og omklædningsrum kan der fastsættes en markedsbaseret leje.

En simpel model for privat ejerskab er vist i figuren herunder.



Følgende fordele og ulemper vurderes (set fra kommunens side) at være gældende ved 100% privat ejerskab af et stadion ved opgradering eller nybyggeri.

Fordele

- Ingen eller meget lav belastning af den kommunale økonomi ved etablering.
- Fuld armslængde mellem Københavns Kommune og den pågældende eliteklub.
- Ingen lejerisiko for Københavns Kommune ved nedrykning til lavere rækker.
- Sikring af eventuelle fremtidige DBU-krav til stadion påhviler den private ejer.

- Der kan stilles krav om håndtering af parkering (evt. i konstruktion) i forbindelse med udbuddet af de nødvendige byggeretter til stadionet.
- Privat ejerskab muliggør kommercielle aktiviteter, som ikke lovligt kan tilbydes af Københavns Kommune eksempelvis konferencefaciliteter, fanshops og caféer m.v.

Ulemper

- Reduceret kommunal indflydelse på anvendelse og funktionsmix. Dette skal styres gennem lokalplanlægningen og udbuddet af byggeretter til stadionet.
- Kommunal brug af anlæg og faciliteter sker ved betaling af markedsleje, der kan være højere end det normale niveau for ejendomme der drives af Københavns Kommune.
- Ved salg af jord og tilhørende byggeretter mistes fremtidige anvendelsesmuligheder til idrætsformål.
- Pres for tilladelse af kommercielle funktioner til understøttelse af driften i anlægget, men samtidig kan være konkurrere med andre faciliteter i byen (eksempelvis spillesteder)
- Københavns Kommune løber en vis risiko på ejeren og finansieringskilderne i forhold til social ansvarlighed m.v. (ESG og CSR).
- Københavns Kommune løber en aktørrisiko i forbindelse med driften af de byrum, som er en del af stadionet (ejendommen).

2.3. Hybridmodeller

Mellem de to ejermæssige yderpunkter – kommunalt- og privat ejet findes en række hybrider, hvor ejerskabet er delt – enten via en opdeling af ejendommen i et antal ejerlejligheder eller via en selskabskonstruktion med kommunalt medejerskab.

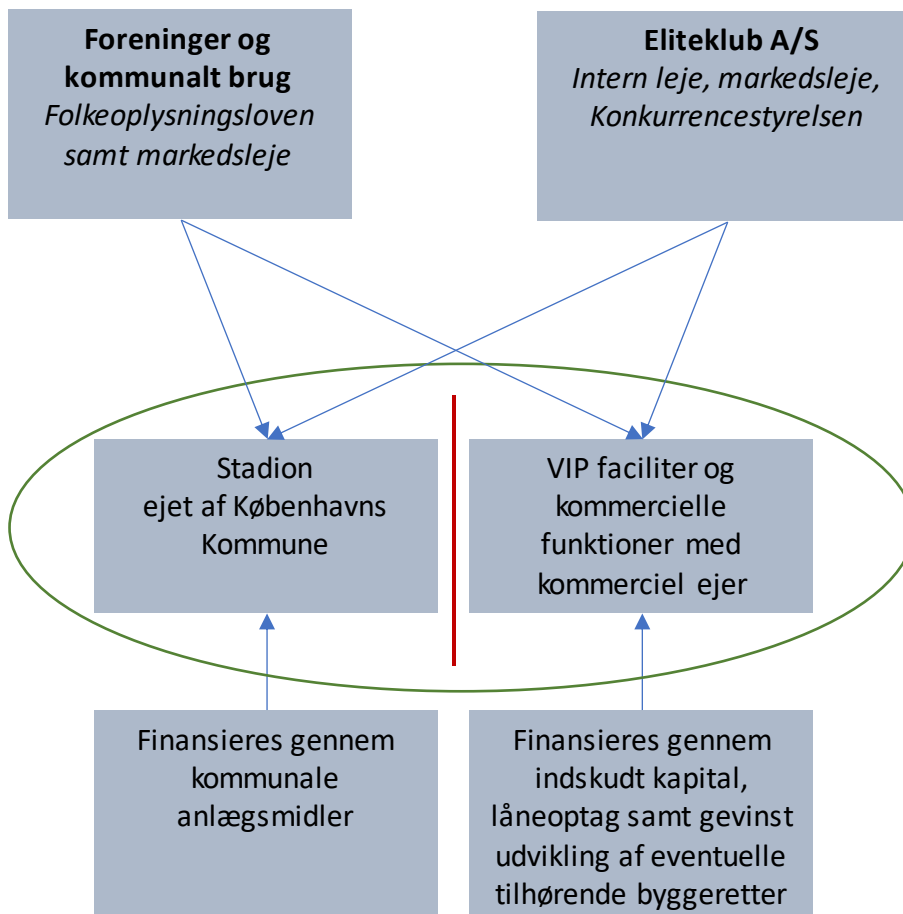
2.3.1. Ejerlejlighedsmodel

I ejerlejlighedsmodellen er stadionet opdelt i to eller flere ejerlejligheder med forskellige ejere, og denne model er bl.a. kendt fra Silkeborg Stadion. Modellens styrke ligger i et reduceret investeringsbehov for begge parter samtidig med, at der opnås en høj grad af indflydelse på design og drift. Modellen kan også anvendes i forbindelse med en opgradering af stadionet, hvor eliteklubben finansierer de nødvendige nye faciliteter – eksempelvis VIP-faciliteter, omklædning og træningsfaciliteter.

I figuren herunder er der skitseret en model, hvor kommunen ejer stadiondelen, der omfatter opvisningsbane, tribuner og øvrige funktioner som knytter sig til driften heraf. VIP-faciliteter, mødelokaler og øvrige kommercielle funktioner ejes af klubben eller ejerkredsen bag. Omklædningsrum m.v. kan placeres enten hos kommunen eller i den private del.

Hele stadionet er samlet i en hovedejendom med tilhørende ejerforening, hvor alle forhold omkring drift og vedligehold, herunder fordelingen heraf er specificeret.

Den kommunale del finansieres med kommunale anlægsmidler eventuelt med tilskud fra fonde eller offentlige puljer, mens den private del finansieres via de traditionelle finansieringskilder såsom banker eller realkreditinstitutter samt indskudt kapital fra den investorgruppe, som er tilknyttet klubben.



Betalingen for brugen af stadionsdelen (kommunens del) afhænger af brugerens status - primært i forhold til om der er tale om en kommerciel aktør. Er der tale om foreninger eller kommunale funktioner såsom skole og institutioner m.v. sker betalingen for brugen via reglerne i Folkeoplysningsloven, hvor betalingen relaterer sig til driftsomkostningerne.

Er der derimod tale om en kommerciel aktør eksempelvis en professionel fodboldklub i selskabsregi (A/S eller ApS m.v.) fastsættes lejen som markedsleje eller med afsæt i Konkurrencestyrelsens redegørelse fra 2003 om kommunal udlejning af idrætsanlæg.

Klubbens eventuelle lejebetaling for brug af de private faciliteter aftales internt mellem ejer og klubben. Betalingen af lejen vil afhænge af, hvilken juridisk struktur som stadionet placeres i – eksempelvis i et selvstændigt ejendomsselskab eller i selve eliteklubbens driftsselskab.

Hvis Københavns Kommune eller andre eksterne aktører ønsker at bruge de private faciliteter, skal der betales en markedsleje.

Følgende fordele og ulemper vurderes (set fra kommunens side) at være gældende ved hybridmodellen.

Fordele

- Reduceret anlægsinvestering pga. opsplitning af ejerskab og finansiering.
- Mulighed for adskillelse af kommercielle og kommunale interesser fsv. VIP-faciliteter og kommercielle funktioner.
- Høj sikkerhed for adgang til faciliteter for foreninger og Københavns Kommune gennem ejerandel og initiale aftaler.
- Lejerisikoen ved nedrykning kan reduceres, men afhænger af hvilken fordeling af ejerskabet der anvendes.
- Det delvise private ejerskab muliggør kommercielle aktiviteter som ikke lovligt kan tilbydes af Københavns Kommune eksempelvis konferencefaciliteter, fanshops og caféer m.v. (hvis placeret i den private del af stadion)

Ulemper

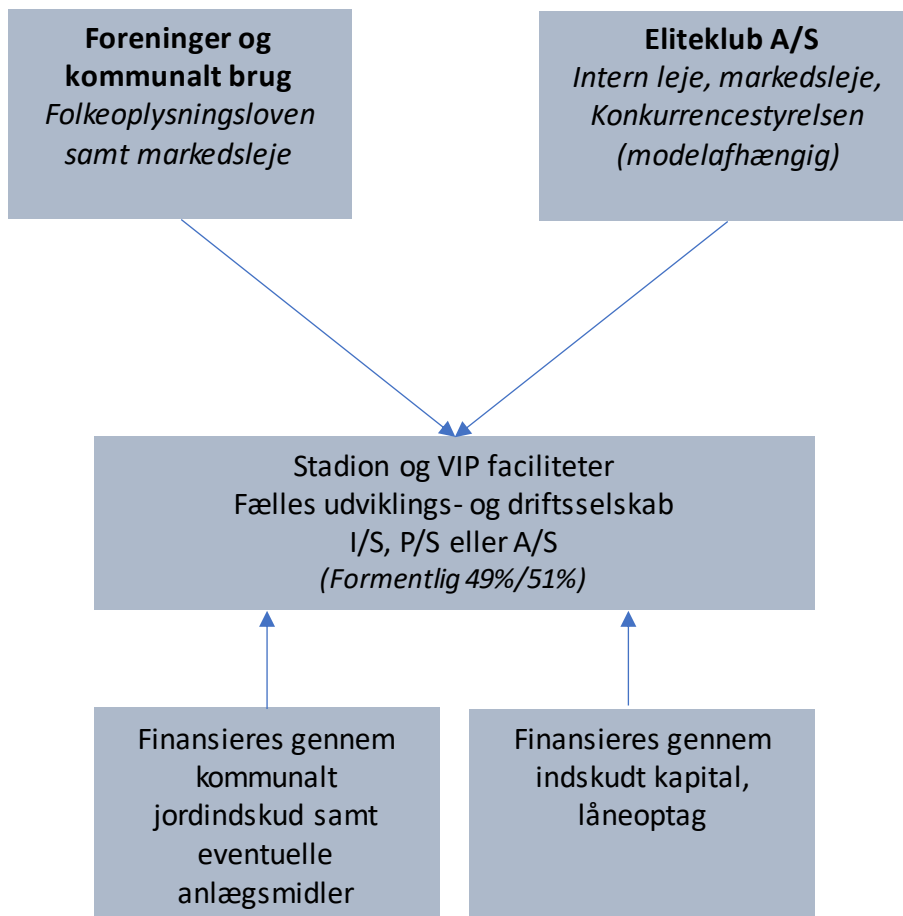
- Der er tale om en kompleks model med mange snitflader mellem kommune og privat aktør. Disse skal håndteres ved projektstart og omfatter juridiske-, tekniske- og økonomiske problemstillinger, herunder skat og moms m.v.
- Hvis salget skal i udbud, vil der være tale om et særdeles komplekst udbud og med en meget begrænset skare af potentielle bydere.
- Kræver fuld enighed om strategi for at sikre et godt langsigtet samarbejds-klima.
- Pres for tilladelse af kommercielle funktioner til understøttelse af driften i anlægget, men samtidig kan være konkurrere med andre faciliteter i byen (eksempelvis spillesteder)
- Københavns Kommune løber en betydelig risiko på ejeren og finansieringskilderne i forhold til social ansvarlighed m.v. (ESG og CSR).

2.3.2. Selskabsmodel

I selskabsmodellen er der også tale om et delt ejerskab, men ikke opsplittet i ejerskab af selvstændige enheder (ejerlejlighederne). Her er hele anlægget ejet af et fælles selskab med en passende ejerfordeling – formentlig en kommunal ejerandel på op til 49%.

De juridiske forhold omkring dannelse og efterfølgende drift af et delvist kommunalt ejet selskab skal undersøges, idet nærværende notat ikke behandler juridiske forhold eller problemstillinger.

Fastsættelsen af lejen for kommunal anvendelse og eliteklubbens anvendelse, vil formentlig og afhængig af den valgte juridiske struktur, blive en kombination af markedsleje og en leje baseret på konkurrencestyrelsens model.



Finansiering af stadionet må forventes at blive en kombination af kommunalt jord- og kapitalindskud samt privat kapitalindskud.

Fordele og ulemper ved denne model vurderes at være i tråd med de skitserede forhold under ejerlejlighedsmodellen.

3. Lejefastsættelse for stadions

Markedet for stadions - både investor- og lejemarkedet, er yderst smalt, og der findes ingen opdaterede tilgængelige data for leje- og afkastniveauer for stadions, som drives på kommercielle vilkår. Der er desuden meget få stadions i Danmark, som drives på kommercielle vilkår og med privateje. På den baggrund er det derfor vigtigt at belyse Københavns Kommunes mulighed for at opkræve en lovlig leje for brug af et stadion, når der er tale om udlejning til en professionel klub.

3.1. Metodisk tilgang til lejefastsættelse

3.1.1. Kommunalt ejerskab

Advokatfirmaet Horten har udarbejdet et kort notat omkring udlejning af stadions og tilsvarende faciliteter til professionelle klubber. Hovedpointerne fra notatet er beskrevet herunder.

Indenrigsministeriet fastslog i 2001, at kommuner kan udleje idrætsanlæg til professionelle fodboldklubber med hjemmel i kommunalfuldmagten på betingelse af, at det sker på markedsvilkår. Konkurrencestyrelsen udgav i 2003 en redegørelse om kommunal udlejning af idrætsanlæg, hvor styrelsen angiver en metode til beregning af markedsprisen, når der ikke er et marked med udbud og efterspørgsel. Denne redegørelse danner grundlag for beregningerne i afsnit 3.2.

Markedsprisen skal ifølge redegørelsen opgøres som de nødvendige omkostninger til drift af idrætsanlægget med tillæg af et beløb til dækning af forrentning og afskrivning af den investerede kapital.

Drifts- og vedligeholdelsesomkostninger omfatter drift af anlægget og vedligeholdelse af baner, tilskuerpladser, omklædningsrum samt udgifter til opsyn, strøm, varme, vand og reparationer.

RED bekendt med, at driften for det eksisterende Lyngby Stadion udgør ca. 1,5 mio. kr. årligt, ca. 3,7 mio. kr. for Farum Stadion og ca. 3,6 mio. kr. for Silkeborg Stadion.

Kapitalomkostninger for nye anlæg omfatter beregnede afskrivninger og forrentning svarende til de årlige ydelser på et 25-årigt annuitetslån med en rente, som er højere end kommunens renter, hvor der tages højde for de markedsforhold, en privat investor er underlagt.

Ifølge redegørelsen er løbetiden på lånet sat til 25 år med afsæt i bestemmelserne i § 11, stk. 1 i lånebekendtgørelsen (Indenrigs- og Sundhedsministeriets bekendtgørelse nr. 1102 af 12. december 2002 om kommunernes låntagning og meddelelse af garantier mv.), der indebærer, at kommuner maksimalt kan optage annuitetslån og serielån for en periode på 25 år.

I beregningen af kapitalomkostningen anvendes der en rente på 7%. Ved begyndelsen af 2003 lå renten på 30-årige lån på ca. 5,5% og med den noget højere rentesats tages der højde for, at det ikke vil være muligt for en privat udlejer at finansiere hele ombygningen ved et 25-årigt annuitetslån. I redegørelsen står der ligeledes, at en privat udlejer vil indregne en vis avance i lejen.

Det er RED's vurdering, at den anvendte rente på ca. 7% således udgør en kombination af en traditionel finansieringsrente og et markedsbaseret afkastkrav. I dag udgør den 30-årige real-kreditrente for et fastforrentet lån ca. 3,5% plus bidrag – svarende til en samlet rente på 4,25 til 4,5%. Med afsæt i dette kan den anvendte rente fastsættes i spændet ca. 5,5% til 7%.

Det er samtidig RED's vurdering, at en kommerciel investor vil kræve en forrentning af den investerede kapital, der er højere end de anførte 5,5% til 7% som følge af den risiko, der knytter sig til lejers betalingsevne og muligheden for at finde en ny lejer. I de efterfølgende beregninger anvendes der derfor den høje sats på 7%.

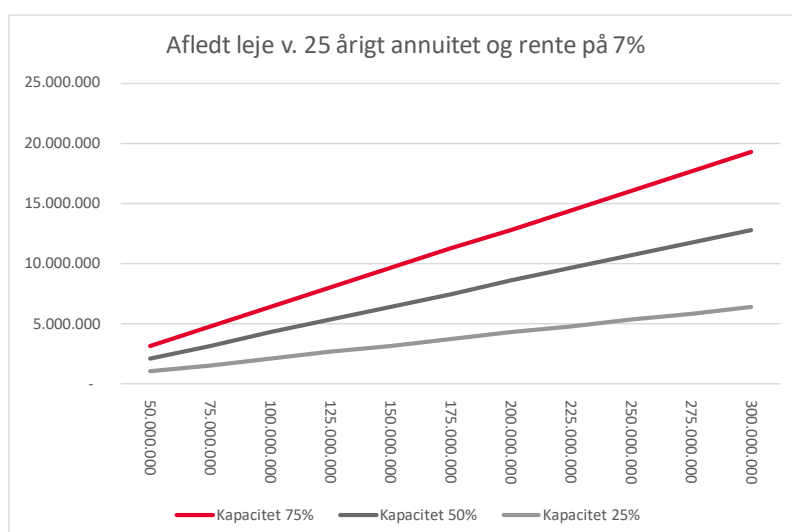
Korrektion for kapacitetsudnyttelse

Idet kommunen har dimensioneret anlægget under hensyntagen til det lokale behov, har kommunen ansvaret for, at anlægget udnyttes rationelt og økonomisk forsvarligt. Et af hovedelementerne i Konkurrencestyrelsens opgørelse af markedsprisen er derfor, at den professionelle sportsklub skal betale de nødvendige omkostninger forbundet med klubbens brug af anlægget.

Klubbens brug af anlægget - eksempelvis et superligastadion vil i mange tilfælde udgøre ca. 20 hjemmekampe (superligakampe, pokalkampe samt eventuel deltagelse i europæiske turneringer), og den professionelle klubs leje kan derfor beregnes til 20/50 af drifts-og vedligeholdelsesomkostningerne samt kapitalomkostningerne. I de tilfælde, hvor flere klubber anvender stadion, kan der anvendes en fordelingsnøgle på eksempelvis 20/80.

Der kan desuden ske en justering af lejen som følge af, at den nødvendige tilskuerkapacitet ikke nødvendigvis afspejler stadions størrelse som bl.a. defineres af DBU-krav. Der er desuden set eksempler på, at antallet af brugsdage ikke beregnes på baggrund af kampdage, men af potentielle brugsdage for anlægget – eksempelvis 200 eller 300 dage om året. Der er andre steder også set løsninger med forskellige fordelingsstal på opvisningsbane, tilskuertribuner, omklædningsrum m.v.

I figuren herunder vises sammenhængen mellem investeringens størrelse og den afledte leje ved korrektion for kapaciteten på 0,25 til 0,75.



Kilde: Beregninger foretaget af RED på baggrund af Konkurrencestyrelsens redegørelse

Horten anfører i deres notat, at Konkurrencestyrelsen model ikke er retligt normerende, hvilket betyder, at en domstol efter en konkret vurdering kan konkludere, at en anden vurderingsmetode bør lægges til grund.

Det har betydning for de situationer, hvor en klub rykker ned i de lavere divisioner, og dermed ikke har de samme muligheder for at betale leje for brug af stadionet, idet antallet af tilskuere falder og øvrige indtægter fra sponsorater m.v. også reduceres.

Konkurrencestyrelsen vurderede i redegørelsen fra 2003, at en klub derfor næppe vil kunne betale samme leje efter nedrykning, og at det derfor kan overvejes at nedsætte lejen. Konkurrencestyrelsen vurderer tilmed, at en sådan lejereduktion normalt vil være en hensigtsmæssig værdisikring fra kommunens side snarere end støtte.

I dette notat tages der afsæt i Konkurrencestyrelsens model for lejefastsættelse for stadions til brug for klubber der spiller i superligaen og dermed en leje som afspejler omfanget af anlægsudgifter i henhold til DBU-standarder.

Det betyder, at der må forventes situationer, hvor den beregnede leje ikke er relevant/opnåelig for klubber i lavere rangerede rækker, hvor der eksempelvis ikke er behov for varme i banen ligesom der kan være forskelle på det kommercielle grundlag mellem herre- og damefodbold.

Kapitalomkostninger for gamle anlæg

For gamle anlæg uden oplysninger om byggeomkostninger, afskrivninger og værdiansættelse fastsættes en værdi pr. tilskuerplads (vurderet til 1.000 kr. i 2003). Idet der ofte er tale om meget gamle anlæg, som gennemgående er fuldt afskrevet, og hvor der i flere år højst er sket nødvendig vedligeholdelse, anvendes der i styrelsens redegørelse en realrente på 3% p.a.

Det er RED's vurdering, at en værdi på 1.000 kr. pr. plads svarende til en værdi på 2,5 mio. kr. for et anlæg med 2.500 siddepladser er i underkanten af den reelle værdi, som aktiviteten på anlægget kan generere.

3.1.2. Privat ejerskab

En privat ejer af stadionet må forventes at fastsætte lejen for brug af stadionet på baggrund af en markedslejobetragtning. Markedet er dog meget smalt, og der er som nævnt ikke tilgængelige data for så vidt sammenlignelige lejeaftaler.

Markedslejen kan derfor fastsættes med afsæt i en %-vis allokering af den potentielle omsætning, som en klub kan generere gennem aktiviteterne i selskabet. Denne model anvendes bl.a. for hoteller og restaurationer, men også for andre specialaktiver såsom tankanlæg m.v.

Klubbens betalingsevne vil således tage afsæt i de budgetterede (og senere faktiske) driftsforhold, hvor den potentielle leje fastsættes på baggrund af en %-vis allokering af omsætningen fra de aktiviteter, som kan knyttes til stadionet.

Disse omsætningskomponenter kan eksempelvis være:

- Hospitality, der dækker over omsætning fra VIP-aktiviteter og sponsorater.
- Eksponering, der dækker reklameindtægter ifm. kampe og på stadion generelt samt indtægter fra TV-rettigheder
- Game day, der dækker entreindtægter, salg af merchandise samt F&B

Indregningen af transferindtægter, præmiebeløb og betaling fra UEFA kan eventuelt indgå i beregningen, men der findes ikke en entydig model for dette.

Lejen vil også kunne fastsættes på traditionel vis med et forrentningskrav på den investerede kapital plus de faktiske driftsomkostninger, men det vil formentlig resultere i en leje, som overstiger klubbens betalingsevne.

3.2. Afledt lejebetaling

Med afsæt i konkurrencestyrelsens model for lejefastsættelse kan der opstilles beregnings-eksempler til at belyse de afledte lejeforhold for en eliteklub. Der foretages beregning for et opgraderingsscenarie, hvor der investeres 50 mio. kr. og et scenarie, hvor der etableres et nyt stadion til 250 mio. kr. – i begge scenarier med fuldt kommunalt ejerskab.

3.2.1. Opgradering af eksisterende anlæg

Ved et scenarie, hvor det eksisterende stadion opgraderes via en investering på 50 mio. kr. og hvor nogle af de eksisterende faciliteter bevares, kan den afledte leje beregnes som vist herunder.

Der anvendes følgende antagelser og forudsætninger for beregningseksemplet:

- Blivende eksisterende anlæg omfatter 2.500 siddepladser med en værdi på 1.500 kr. pr. plads – i alt 3.750.000 kr.
- Forrentningskravet for det eksisterende anlæg udgør 3%.
- Opgraderingen omfatter nye faciliteter med en totalinvestering på 50 mio. kr.
- Renten for beregningen af ydelsen på en 25-årigt annuitetslån er fastsat til 7%.
- De samlede driftsomkostninger udgør 1,5 mio. kr. årligt.
- Klubbens kapacitetsudnyttelse udgør 20 ud af 80 mulige spilledage svarende til 25%.
- Stadionets kapacitet modsvarer kravene til den liga, som klubben spiller i.

Den samlede årlige leje efter korrektion for 25% benyttelse af stadionet kan beregnes til ca. 1,5 mio. kr. inkl. andel af driftsomkostninger.

	Værdi	Forrentning	Leje/ydelse	Kapacitetsfaktor	Afledt leje
Eksisterende anlæg	3,750,000	3.0%	112,500	0.25	28,125
Opgradering af anlæg	50,000,000	7.0%	4,290,526	0.25	1,072,631
Driftsomkostninger	1,500,000			0.25	375,000
Samlet leje					1,475,756

Hvis kapaciteten på stadion overstiger det nødvendige i forhold til placering i de nationale rækker og tilhørende DBU-krav, kan der eventuelt ske en yderligere reduktion af lejen. Hvis kapaciteten er 10.000 pladser, men det reelle behov/krav er 6.000 pladser kan lejen som udgangspunkt reduceres med en faktor 0,6.

Ovenstående beregningseksempel tager afsæt i de opstillede antagelser og forudsætninger. Det betyder, at der tages forbehold for de juridiske rammer for hvilke dele af de kommunale investeringer i stadionopgraderingen der kan/skal indregnes ved fastsættelse af lejebetalingen, herunder hvordan kapacitetsudnyttelse lovligt kan opgøres m.v.

3.2.2. Nyt stadion til 250 mio. kr.

Ved et scenarie, hvor der bygges helt ny stadion til 250 mio. kr., kan den afledte leje beregnes, som vist herunder.

Der anvendes følgende antagelser og forudsætninger for beregningseksemplet:

- Forrentningskravet for det eksisterende anlæg udgør 3%.
- Renten for beregningen af ydelsen på en 25-årigt annuitetslån er fastsat til 7%.
- De samlede driftsomkostninger udgør 4 mio. kr. årligt.
- Klubbens kapacitetsudnyttelse udgør 20 ud af 80 mulige spilledage svarende til 25%.
- Stadionets kapacitet modsvarer kravene til den liga, som klubben spiller i.

Den samlede årlige leje efter korrektion for 25% benyttelse af stadionet kan beregnes til ca. 6,4 mio. kr. inkl. andel af driftsomkostninger.

	Værdi	Forrentning	Ydelse	Kapacitetsfaktor	Afledt leje
Eksisterende anlæg	-	n.a.	n.a.	0.25	
Opgradering af anlæg	250,000,000	7.0%	21,452,629	0.25	5,363,157
Driftsomkostninger	4,000,000			0.25	1,000,000
Samlet leje					6,363,157

Hvis kapaciteten på stadionet overstiger det nødvendige i forhold til placering i de nationale rækker og tilhørende DBU-krav, kan der eventuelt ske en yderligere reduktion af lejen. Hvis kapaciteten er 10.000 pladser, men det reelle behov/krav er 6.000 pladser kan lejen som udgangspunkt reduceres med en faktor 0,6.

Ovenstående beregningseksempel tager afsæt i de opstillede antagelser og forudsætninger. Det betyder, at der tages forbehold for de juridiske rammer for hvilke dele af de kommunale investeringer i stadionopgraderingen der kan/skal indregnes ved fastsættelse af lejebetalingen, herunder hvordan kapacitetsudnyttelse lovligt kan opgøres m.v.

---oo0oo---

København, juni 2022

Jesper Anderson
Partner, MRICS

Ole Hjorth
Director, cand.silv., MRICS