



KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

Bilag 2

VALBY IDRÆTSPARK

**Rapport om de miljømæssige konsekvenser af lokalplan med
tilhørende kommuneplantillæg for Valby Idrætspark**

30-10-2013

Sagsnr.
2012-78527

Dokumentnr.
2012-78527-10

Sagsbehandler
Annelise Sørensen

Center for Bydesign

Njalsgade 13, 5

Postboks 447
1505 København V

E-mail
ansor@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009482044

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

2. Høring af andre myndigheder

3. Resumé

4. Området og lokalplanens og kommuneplantillæggets indhold

5. Forhold til anden planlægning

6. Alternativer

7. Miljøbeskyttelsesmål

8. Miljømæssige konsekvenser

8.1. Bymiljø og landskab

8.2 Trafik

8.3 Forurening

8.4 Ressourceanvendelse og affald

8.5 Befolkning og sikkerhed

9. Overvågning

Bilag 1 Scoping

Bilag 2 Notat af 7. juni 2012. ViaTrafik

1. Indledning

Københavns Kommune har i forbindelse med udarbejdelsen af lokalplan med tilhørende kommuneplantillæg for Valby Idrætspark-området foretaget en vurdering (screening) af, om planforslagene forudsætter udarbejdelse af en miljørapport i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer.

Det vurderes, at planerne vedrører anlæg, der er omfattet af lovens bilag 4, pkt. 10 "Infrastrukturprojekter, litra b "anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikcentre og parkeringspladser. I henhold til lovens § 3, stk. 1, pkt. 1, skal der derfor udarbejdes en miljøvurdering, idet forvaltningen ikke finder, at undtagelsesbestemmelserne i § 3, stk. 2, gælder, da der ikke er tale om fastlæggelse af et mindre område på lokalt plan.

Der er herved taget hensyn til, at der muliggøres nybyggerier på tilsammen op til ca. 70.000 m² etageareal. Desuden udlægges et område til butikker til særligt pladskrævende varegrupper med en samlet rummelighed og maksimal butiksstørrelse på 20.000 m².

Derfor er denne miljørapport udarbejdet på baggrund af en nærmere vurdering (scoping) af hvilke emner, der bør inddrages i miljøvurderingen. Scopingnotatet er optrykt som bilag 1.

Miljørapporter skal udarbejdes med udgangspunkt i den form for plan, der er tale om. Her er det et lokalplanforslag og et kommuneplan-tillæg. Miljørapporten skal være detaljeret nok til, at det er belyst, hvilke miljøaspekter det er relevant at tage hensyn til som en del af det samlede beslutningsgrundlag.

Miljørapporten vurderer miljøpåvirkningen som følge af lokalplanen og kommuneplantillægget, herunder i relevant omfang miljøpåvirkningen fra de forventelige efterfølgende foranstaltninger i form af anlægs-, nedrivnings- og omdannelsesaktiviteter.

Miljørapporten er baseret på foreliggende viden. Der er herudover udarbejdet en undersøgelse af de trafikale forhold ved den planlagte bebyggelse.

2. Høring af andre myndigheder

I forbindelse med udarbejdelse af rapporten er i henhold til § 7, stk. 4 i lov om miljøvurdering af planer og programmer foretaget høring af følgende myndigheder:

Enheder i Københavns Kommune:
Økonomiforvaltningen

Kultur- og Fritidsforvaltningen
Børne- og Ungdomsforvaltningen
Sundheds- og Omsorgsforvaltningen
Socialforvaltningen
Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen
Center for Miljø
Københavns Museum
Center for Byggeri
Center for Trafik
Center for Park og Natur

Andre:

HOFOR
Dong Energy
Centralkommunernes Transmissionsselskab I/S
Trafikstyrelsen
Kulturstyrelsen
Banedanmark
DSB Ejendomme
Naturstyrelsen
Naturstyrelsen i Hovedstaden
Statens Lufthavnsvæsen

Høringssvar:

Økonomiforvaltningen
Center for Miljø
Københavns Museum

Høringssvarene har givet anledning til en justering af scoping, således at det nu fremgår, at miljøvurderingen også omfatter virkningen af, at der senere kan opføres en bygning i 40 meters højde. Endvidere at der er en vis forurening i området, og at der også er en bevaringsværdig bygning i området.

3. Resumé

Formålet med en miljørapport er at beskrive de miljømæssige konsekvenser ved etableringen og driften af de i lokalplanen og kommuneplantillægget muliggjorte anlæg og eventuelle alternativer. Samtidig er formålet, at offentligheden bliver informeret om planen og konsekvenserne for miljø og mennesker. Miljørapporten skal desuden pege på en række miljøindikatorer, som man vil overvåge, når planen gennemføres.

Overordnet set peger resultaterne af miljøvurderingen af lokalplanen og kommuneplantillægget på, at udviklingen af Valby Idrætspark-området vil være positiv ikke bare for bydelen, men for store dele af byen som sådan. Der vil være en generel positiv effekt af udviklingen, fordi der sikres mulighed for idrætsrelaterede funktioner, der styrker områdets

idrætsidentitet. Samtidig sikres det, at områdets grønne karakter kan opretholdes. Opførelsen af nye byggerier, der kan anvendes til serviceerhverv, herunder en relativt stor butiksrummelighed vil medføre en øget trafikale belastning af området. Endvidere er der i perioder et stort antal besøgende til idrætsanlæggene. Kommunen har, netop for at kunne vurdere trafikforholdene nærmere, fået udarbejdet en trafikanalyse af ekstern konsulent (ViaTrafik).

Derfor er der fastlagt et system af veje og stier, der tager udgangspunkt i, at den trafikale belastning vil blive størst i den nordlige del af området, især hvis der etableres butikker til særligt pladskrævende varer i den nordøstlige del. Her disponeres området, så det bliver så trygt som muligt for gående og cyklister at komme til området fra Spontinisvej. I øvrigt disponeres de indre veje og pladser, så det bliver så trygt som muligt for de bløde trafikanter, at færdes i området.

Bebyggelse og friarealer skal indrettes og placeres, så der ikke er for stor støjbelastning fra jernbaner og veje.

Det vurderes som positivt, at der i planerne arbejdes bevidst med bæredygtighed, herunder bevaring af eksisterende bebyggelse, lavenergi, afledning af regnvand og beplantning.

Anlægsfasen vil medføre støj, luftforurening og tung trafik.

Hvis planerne ikke vedtages, vil der ikke være mulighed for den synergieffekt, der kan opnås ved etablering af idrætsrelaterede funktioner i sammenhæng med idrætten. Stationsnærheden vil ikke blive udnyttet optimalt, og området er det eneste tilbageværende i kommunen, der er velegnet til særligt store butikker til pladskrævende varer. Desuden vil de hidtidige funktioner fortsætte, og der vil ikke umiddelbart være økonomisk mulighed for at opgradere det nedslidte område, så det bliver mere tidssvarende bygningsmæssigt og funktionelt.

4. Området og lokalplanens og kommuneplantillæggets indhold

Valby Idrætspark omfatter et areal på ca. 52 ha., som afgrænses af Ellebjergvej, Spontinisvej, Øresundsforbindelsens godsbane, Valbyparken, Køge Bugt-banen og Blushøjvej.

Der muliggøres op til ca. 70.000 m² byggeri tilsammen i område III A, III B, IV og V. Hertil kommer byggemuligheder til idræt og institutioner i område II.

Lokalplanen er byggeretsgivende for de arealer, der indgår i etape 1 (område II, III A, III B og V), samt rammelokalplan for de arealer, der indgår i etape 2 (område IV).

Der skabes i område III A en unik mulighed for et sted, som samler faciliteter for sportsklubber, idrætsinteresseorganisationer,

sportskollegium, hotel mv., der kan supplere hinanden og udnytte beliggenheden i idrætsområdet. Rummeligheden er ca. 24.000 m².

I område III B i den østlige del af idrætsparken bliver der mulighed for serviceerhverv, herunder en eller flere større butikker til særligt pladskrævende varer med et samlet etageareal og maksimal butiksstørrelse på 20.000 m². Rummeligheden er knap 24.000 m².

I område IV og V bliver der mulighed for serviceerhverv, såsom administration, liberale erhverv, hotel mv. med rummeligheder på henholdsvis ca. 13.000 og 9.000 m².

Gennem hele området er lagt en aktivitetssti, der kan bruges til forskellige former for motion, og som samtidig er en del af stisystemet i området. Endvidere er der fastlagt stiforbindelser til Valbyparken og en tunnelforbindelse under Køge Bugt-banen til Folehaveområdet.

I planen er indarbejdet placering af godt 800 parkeringspladser på terræn primært lang Ellebjergvej og Køge Bugt-banen. Heraf skal 750 dække behovet i idrætsområderne og i område III A. For nybyggeri i område III B gælder, at 75 pct. af parkeringen skal etableres i kælder, hvis hele byggefeltet bebygges. Hvis der bygges i flere etager kan hele eller dele af de 75 pct. etableres på terræn i byggefeltet. I område IV er der ikke taget stilling til placering af parkering, og i område V kan parkering etableres på terræn primært syd for Julius Andersens Vej.

Kommuneplantillæg

For at muliggøre den ønskede lokalplan er der udarbejdet et kommuneplantillæg, der ændrer rammerne i lokalplanområdet og muliggør etablering af serviceerhverv, herunder idrætsrelaterede serviceerhverv og andre funktioner som f.eks. kollegiebyggeri, hotel mv., der kan understøtte udviklingen af en attraktiv idrætsby.

Det store grønne areal med fodboldbaner fastholdes som et område til fritidsformål og institutioner. Den centrale del af Valby Idrætspark med de eksisterende idrætsfaciliteter som f.eks. Vandkulturhus, Valbyhallen, Gl. Valby Hal, Idrætsefterskole, klubhuse mv. fastlægges som et område til fritidsformål og institutioner. I kanterne af og udenfor selve Valby Idrætspark fastlægges arealer til serviceerhverv, og der gives mulighed for at etablere et mere markant og højere byggeri i op til hhv. 24 og 40 meters højde strategiske steder. I den nordøstlige del af idrætsparken muliggøres samtidig opførelse af en eller flere butikker til særligt pladskrævende varer med et samlet etageareal og maksimal butiksstørrelse på 20.000 m².

5. Forhold til anden planlægning

Regional udviklingsplan

Regionsrådet vedtog den 24. juni 2008 den regionale udviklingsplan "Danmarks Hovedstadsregion – en international storbyregion med høj livskvalitet og vækst". Visionen for hovedstadsregionen er, at regionen skal være en af de førende europæiske storbyregioner, kendetegnet ved en grøn profil, effektiv trafikale infrastruktur, uddannelse til alle, attraktive erhvervsvilkår, mangfoldigt kultur- og fritidsliv og internationalt udsyn - en storbyregion, hvor høj livskvalitet og høj vækst går hånd i hånd. Københavns Kommunes planer for Valby Idrætspark er i overensstemmelse med den regionale udviklingsplan.

Fingerplan 2013

I følge Fingerplan 2013, der er Miljøministeriets landsplandirektiv for planlægning i hovedstadsområdet, skal stationsnære kerneområder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Afgrænsningen af det stationsnære område kan her ske som et 1.000 m cirkelslag. Der kan således placeres kontorbygninger over 1.500 m². Lokalisering i de stationsnære områder skal bidrage til en trafikale adfærd, hvor væsentlig flere benytter kollektiv transport. At placere kontorerhverv tæt på Ny Ellebjerg St. er således i overensstemmelse med Fingerplanen.

Fingerplanen 2013 bestemmer også, at kommunernes planlægning gennem rækkefølgebestemmelser bidrager til at sikre, at byudvikling og byomdannelse koordineres med den overordnede trafikale infrastruktur og den kollektive trafikbetjening, at der er et rigeligt og varieret udbud af planlagte byggemuligheder, som dog ikke væsentligt overstiger forventet nybyggeri i hovedstadsområdet i planperioden, og at der sker en balanceret udvikling mellem de forskellige egne i hovedstadsområde. Københavns Kommunes rækkefølgeplan respekterer dette. Rækkefølgeplanen ændres ikke med dette kommuneplantillæg.

6. Alternativer

Planerne skal gøre det muligt at udvikle områdets idræts-, forenings- og kulturelle funktioner. Samtidig muliggøres en udbygning med et større antal etagemeter til udvalgsvarer.

0-alternativ

Hvis planerne ikke vedtages, vil der ikke være mulighed for den synergieffekt, der kan opnås ved etablering af idrætsrelaterede funktioner i sammenhæng med idrætten. Stationsnærheden vil ikke blive udnyttet optimalt, og området er et af det eneste tilbageværende i kommunen, der er velegnet til særligt store butikker til pladskrævende varer. Desuden vil de hidtidige funktioner fortsætte, og der vil ikke umiddelbart være økonomisk mulighed for at opgradere det nedslidte område, så det bliver mere tidssvarende bygningsmæssigt og funktionelt.

7. Miljøbeskyttelsesmål

Københavns Kommune har vedtaget en række målsætninger på miljøområdet.

Borgerrepræsentationen har den vision, at København er CO₂-neutral i 2025. Som et første mål skal København reducere sin CO₂ udledning med 20 % i perioden 2005-2015. Det svarer til en reduktion fra ca. 2.500.000 tons til ca. 2.000.000 tons CO₂. Målet skal nås gennem en række konkrete initiativer, som fremgår af Københavns Klimaplan, herunder nedenstående:

- Flere cykelstier og grønne cykelruter skal få flere til at cykle
- Parkeringsbegrænsninger skal fremme den kollektive trafik
- En tæt by skal mindske transportbehovet
- Nye byområder skal udpeges til lavenergiområder

Københavns Kommune bruger endvidere stationsnærhed som princip for byudviklingen. Dette vil blandt andet sige, at kontorvirksomheder og lignende skal placeres tæt på stationerne for at få flere til at vælge kollektiv trafik frem for bil. Kommuneplanens parkeringsnormer understøtter stationsnærhedsprincippet.

Herudover ønsker kommunen gennem flere grønne områder, grønne tage og forsinkelse af regnvand at sikre byen mod det vejr, der er en konsekvens af klimaforandringerne.

Borgerrepræsentationen har med vedtagelsen af Miljømetropolen opsat 4 miljømål:

- København skal være verdens bedste cykelby
- København skal være centrum for verdens klimapolitik
- København skal være en grøn og blå hovedstad
- København skal være en ren og sund storby

Med lokalplanen og kommuneplantillægget er der taget hensyn til disse miljømål.

8. Miljømæssige konsekvenser

8.1. Bymiljø og landskab

Arkitektur

Valby Idrætsparkes bebyggelse er i dag en samling af enkeltstående lave bygninger i forskellige størrelse, som virker meget usammenhængende. Dog er den gennemgående brug af lyse mursten og beton samt de blå bygningsskilte elementer, som videreføres i lokalplanens bestemmelse om ny bebyggelse for at skabe sammenhæng.

Den Gamle Valby Hal opført i 1941 – 42 er arkitektonisk den mest interessante bygning i Idrætsparken, den er bevaringsværdig og kan kun ombygges efter særlige retningslinjer. Den lange bygning er netop blevet

opgraderet med nye omklædnings- og bedefaciliteter mv., og selve hallen er blevet renoveret. Bebyggelsen skal fortsat tænkes som en central bebyggelse i Valby Idrætspark's udvikling.

Club Danmark Hallen, hvis tag brød delvis sammen i 2010, skal gennemgå en større renovering i 2014. Lokalplanens byrumsplan har taget udgangspunkt i den fremtidige brug af hallen, hvor det bl.a. er planen, at den sydlige ende af hallen åbnes op.

I 2011 blev det ny Valby Vandkulturhus opført for enden af forpladsen.

Flere af de andre bygninger er lidt nedslidte og trænger til renovering.

Forslag til byggefelter og udformning af nybyggeri i Valby Idrætspark i planerne tager udgangspunkt i trafik- og byrumsstrukturen, hvor der bl.a. stilles krav om etablering af udadvendte funktioner i centrale dele af området. I selve boldbaneområdet må der ikke opføres byggeri, bortset fra mindre bygninger i forbindelse med anvendelsen. Ny bebyggelse skal udformes med respekt for den eksisterende bebyggelse, og der skal ved valg af facademateriale, lægges vægt på materialernes patineringssevne.

Generelt fasteholdes en maksimal bygningshøjde på 24 m i kommuneplantillægget, dog må der med et lokalplantillæg bygges i 40 m højde på den gammel Ellebjerg Stations forplads. Planen er udformet, så bebyggelses højde trappes ned fra kanterne ind mod boldbanerne.

Arkitektonisk vil den foreslåede placering af eksempelvis en stor butik i underområde III B kunne indpasses ved de øvrige store idrætsanlæg, der ligger i den del af Valby Idrætspark. Desuden vil en placering langs Øresundsbanen, tilbagetrukket fra Ellebjergvej, minimere det visuelle udtryk af et stort byggeri set fra Ellebjergvej.

Lys og refleksioner

Opførelsen af nye bygninger vil medføre, at der i de mørke timer vil kunne opleves en mere intens lyspåvirkning end tilfældet er i dag.

Lyspåvirkningen vil dog opfattes som en naturlig følge af den udvikling som finder sted. Der er desuden belysning på boldbanerne, som imidlertid ligger i så god afstand til boligerne i naboområderne, at der ikke vurderes at være gener for disse boliger.

Bevaringsværdige bygninger

Valby Idrætspark rummer ikke fredninger, men den nærliggende park "Valbyparken" syd for er fredet. Parkens formål har siden fredningen i 1966 været at give befolkningen et rekreativt sted til sport, leg og afslapning, og nutidens 64,2 hektar store park rummer da også mange tiltag til dette formål.

Den Gamle Valby Hal opført i 1941 – 42, er udpeget i SAVE registeret som bevaringsværdig. Bygningen er både bevaringsværdig med hensyn til dens arkitektur og kulturhistorie. Bebyggelsen skal fortsat tænkes som en central bebyggelse i Valby Idrætsparkes udvikling.

Kulturhistoriske værdier

Valby Idrætspark er noget helt særligt i kraft af, at et meget stort område anvendes til forskellige former for idræt med hovedvægten lagt på boldspil. Der er endvidere en mangeårig tradition for et rigt foreningsliv, hvor forskellige idrætsklubber har klubhuse i området. Valbyhallen og Club Danmark Hallen anvendes udover til idrætsformål også til koncerter og andre kulturelle formål. Senest er området udbygget med Vandkulturhuset.

Planerne muliggør en udvikling af disse aktiviteter. Samtidig gøres det muligt at etablere detailhandel og serviceerhverv i området, som placeres så anvendelsen til idræts- og kulturformål respekteres.

Bebyggelse placeres i den nordlige del af området, og den kommer således ikke til at påvirke den fredede Valbypark.

Grønne områder og landskabelig værdi

I lokalplanen er fastlagt bevaringsværdig beplantning og principper for ny beplantning, således at det sikres, at det nuværende grønne præg opretholdes. Endvidere sikres det, at mulige ændringer af overgangen til og forbindelser til Valbyparken respekterer fredningen. Ved opretholdelse af beplantningen bliver der også mulighed for et rigt dyreliv.

Friluftsliv og rekreative interesser

Helhedsplanen sikrer, at der er den samme andel grønt areal, og at området kun kan omlægges med respekt for friluftslivet og de rekreative interesser.

Vindforhold og skyggevirkninger

Kommuneplantillægget giver mulighed for, at der i den nordvestlige del af området, område IV ved den gamle Ellebjerg Station på længere sigt kan opføres et byggeri i maksimalt 40 meters højde. Lokalplanen er dog ikke byggeretsgivende for denne del, og byggeriet vil derfor kræve supplerende lokalplan.

Byggeriet vil i givet fald komme til at ligge i et område, hvor der ikke ligger beboelse eller andre anvendelser, der vil blive generet af skyggevirkninger, ligesom det skal sikres, at der ikke bliver uhensigtsmæssige vindforhold.

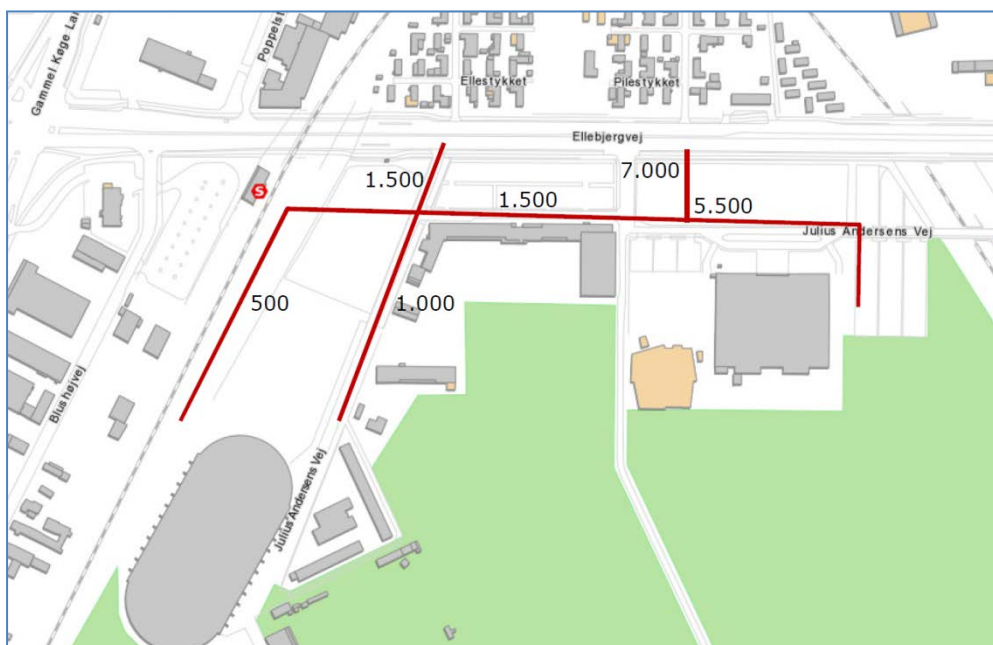
I forbindelse med en supplerende lokalplan for dette område, skal der foretages en ny vurdering af de miljømæssige forhold.

8.2 Trafik

De planlagte arealanvendelser vil medføre en intensiveret biltrafik til og fra Valby Idrætspark. I alt forventes der yderligere ca. 1.100 bilture i både hverdags- og lørdagsspiddstimen, hvis muligheden for butikker med salg af

større udvalgsvarer udnyttes fuldt ud. De eksisterende adgangsveje til Valby Idrætspark fra Ellebjergvej bibeholdes, således at broen over jernbanen fra Spontinisvej fortsat vil fungere som cykel- og gangbro samt til brand og redning. På sigt forventes yderligere to adgangsveje for cykel- og gangtrafik åbnet mod vest under S-banen til Køge, hhv. ved den gamle Ellebjerg station og ved den sydlige del af Blushøjvej (mod Blommehaven).

Den fremtidige trafikbelastning til en fuldt udbygget Valby Idrætspark forventes maksimalt at udgøre ca. mellem 7.000 og 1.500 bilture i døgnet jf. ViaTrafiks analyse fra 2012 (bilag 2). Langt de fleste af disse stammer fra etableringen af en butik til pladskrævende varer (op til 20.000 m²) i den østlige del af Valby Idrætspark. Især i forårsweekender, på helligdage og lørdage vil der være størst trafikbelastning. Størrelsen og karakteren af butikker i byggefeltet med mulighed for salg af pladskrævende varer vil derfor også have størst indvirkning på den samlede biltrafikbelastning af en fuldt udnyttet Valby Idrætspark. Det er derfor også her, at langt den største del af trafikbelastningen forventes at være med op til ca. 5.500 bilture per døgn i gennemsnit. Den forventede overordnede trafikstruktur fremgår af nedenstående principtegning:



Placering af nye byfunktioner i Valby Idrætspark medfører, at anvendelsen af den eksisterende interne fordelingsvej (Julius Andersens Vej) ændrer sig fra fordeling af intern trafik til en fordelingsvej med gennemkørende trafik igen primært, men ikke alene forårsaget af butikker til pladskrævende varer. Derfor foreslås Julius Andersens Vej i givet fald omlagt, således at

den fremtidige primære retning går imod øst til den nye butik, og at signalanlæg og vejprofil tilpasses hertil.

Der foreslås etableret en fælles sti- og gangforbindelse på syd- og østsiden af den kommende vejstruktur, således at bløde trafikanter kan færdes trygt og sikkert på ”parksiden” af det nye vejsystem, når de har bevæget sig ind i Valby Idrætspark via de delvist nye, delvist ombyggede adgangspunkter.

Der vil fortsat være behov for en delt bil- og cykelparkering. I daglig brug vurderes ca. 350-700 bilparkeringspladser til idrætsparken at være tilstrækkeligt. Der vil i byggesagsbehandlingen i forbindelse med renovering og nybyggeri ligeledes blive stillet krav til etablering af cykelparkering i overensstemmelse med lokalplanen.

Ved større arrangementer som koncerter, idrætsbegivenheder, og events mm. bør der arbejdes med muligheder for yderligere fleksibel cykelparkering på de kommende pladser.

Ved samtidig udnyttelse af alle funktioner i Valby Idrætspark (idrætsfunktioner, stævne og lign., ”ny by”, butik til pladskrævende varer mm.) vurderes det fremtidige antal bilparkeringspladser ikke at være tilstrækkeligt. Forventeligt vil dette ske 2-4 gange om året, hvor det i nærområdet vil kunne registreres, at der er ekstra aktivitet i Valby Idrætspark. Det vil i øvrigt blive sikret, at parkering i videst muligt omfang kan dobbeltudnyttes.

Ellebjergvej vil, som eneste biladgangsvej til Valby Idrætspark, blive yderligere trafikbelastet af en mere intens udnyttelse af parkens arealer. Dette vurderes dog, at kunne håndteres i det eksisterende system – evt. med mindre tilpasninger i det tilstødende signalanlæg. Byudvikles der samtidig på området omkring Poppelstykket viser trafikanalysen, at der, dels skal etableres et nyt signalanlæg ved Poppelstykkets udmunding i Ellebjergvej, dels skal signalanlægget Gammel Køge Landevej/Ellebjergvej justeres for at kunne afvikle den fremtidige trafik forårsaget af en mere intensiv byudvikling i nærområdet.

Den øgede trafikmængde vil medføre et øget energiforbrug.

8.3 Forurening

Støj og vibrationer

Trafikstøjniveauet på Gammel Køge Landevej og Ellebjergvej ligger over 75 dB i 1½ meters højde og langs disse mellem 70 og 75 dB. I 4 meters højde ligger trafikstøjniveauet langs Gammel Køge Landevej på Ellebjergvej på 70-75 dB. Trafikstøjniveauet ligger om natten på 60-70 dB.

Trafikstøjniveauet langs Øresundsforbindelsen godsbane ligger på 70-75 dB i 4 meters højde.

Langs jernbanen til Køge ligger støjniveauet på 60-65 dB i 1½ og 4 meters højde.

Lokalplanen stiller krav om, at støjfølsom anvendelse skal indrettes og placeres således, at de vejledende grænseværdier kan overholdes.

Luft

Gennemførelsen af planerne vil medføre en øget trafikmængde, der dog er marginal i forhold til den nuværende trafikmængde på de meget trafikerede veje, langs Valby Idrætspark.

Jord

Området er kun forurennet i ubetydelig grad fra tidligere opfyld, og det vil ikke kunne give gener i indeklimaet. På ubefæstede arealer, skal jorden erstattes med en ½ meter ren jord, så direkte kontakt kan undgås. Ligeledes er jorden overfladeforurennet i lighed med stort set alle øvrige arealer i København, men denne forurening udgør ikke en særlig risiko. Inden salg af grunde foretages prøver for at konstatere, om der er forurening fra tidligere nedgravede olietanke i området.

Overfladevand

Københavns Kommune er ved at udarbejde planer for håndtering af regnvand i forbindelse med skybrud. Det forventes, at der skal ledes forholdsvis store mængder regnvand fra tilstødende områder og fra selve planområdet gennem området til udløb i havet. I planerne er der indarbejdet løsninger, så det bliver muligt.

8.4 Ressourceanvendelse og affald

Arealforbrug

Området udbygges som det fremgår af beskrivelsen ovenfor under pkt. 4.

Energi og vandforbrug

Lokalplanen stiller krav om, at nybyggeri opføres efter laveste energiklasse, således at energiforbruget bliver lavest muligt. Vandforbruget vil være det sædvanlige for anvendelser af denne karakter.

Produkter, materialer, råstoffer

Opførelse af byggeri vil medføre et øget forbrug af materialer og råstoffer. Det vil der ikke være, når planerne er gennemført.

Affald, genanvendelse

Gennemførelsen af planen vil medføre øgede affaldsmængder, men ikke et forbrug, der adskiller sig fra andre lignende områder eller vil få væsentlig indvirkning på det samlede område.

8.5 Befolkning og sikkerhed

Arbejds miljø

Arbejds miljøet påvirkes ikke, bortset fra det, der følger af opførelse af byggeri.

Svage grupper

Udbygningen af området skal ske med hensyntagen til bevægelseshæmmede. Derfor stilles krav om, at indretning af de ubbyggede arealer skal ske, så bevægelseshæmmedes færden på arealerne tilgodeses.

9. Overvågning

Overvågning af planens indvirkning på miljøet vil ske gennem den almindelige kommunale kontrol med overholdelsen af byggelovens og lokalplanens bestemmelser samt tilsyn med større anlægsarbejder.

Håndtering af forurenede jord reguleres af jordforureningslovens bestemmelser, og overvågningen sker gennem det kommunale tilsyn med tilladelser efter denne lov.

Bilag 1: Scoping
Bilag 2 Notat af 7. juni 2012. ViaTrafik

Bilag 1: Scoping

MPP-scoping 22. august 2013	Forslag til lokalplan "Valby Idrætspark" med kommuneplantillæg			
Kort beskrivelse af hvad planen skal muliggøre				<p>Grundlag: Strategi for Valby Idrætspark <u>Kommuneplantillægget:</u> Den del af O2*-området, der ligger indenfor byggefaldt C, ændres til et S1-område til serviceerhverv, der muliggør indpasningen af en række idrætsrelaterede funktioner. Stationsgrunden udlægges til E1-område. Den østlige del af stationsforpladsen, der i dag er udlagt til tekniske anlæg, ændres til E-område til erhverv som resten af pladsen. Byggefaldt D udlægges til S1-område til serviceerhverv, herunder butikker til særligt pladskrævende varegrupper. Erhvervsbyggeriet kan etableres med en bebyggelsesprocent på 110. Butikker med en samlet rummelighed på op til 20.000 m². Ved Ellebjergvej gives mulighed for erhvervsbebyggelse i op til 40 meters højde. Øvrige højder op til 24 meter.</p> <p><u>Lokalplanen:</u> <i>1. Idrætsidentitet</i> Lokalplanen skal sikre opretholdelse af boldbaner og mulighed for bevægelse på kryds og tværs af området, herunder ved en aktivitetssti. <i>2. Trafik, parkering og forbindelser</i> Fastlæggelse af vejes udformning og placering. Indpasning af ca. 700 parkeringspladser. Fastlæggelse af stiforbindelser og passager for cyklister og fodgængere gennem området. <i>3. Byrum og sammenhæng mellem funktioner</i> Stiadgange til området fra de omliggende bykvarterer og byrum i området fastlægges. Placering af udadvendte funktioner og aktive facader. <i>4. Nyt byggeri</i> Der fastlægges en bebyggelsesplan, således at den nordlige del af området kan udbygges med i alt ca. 70.000 etagemeter. <i>5. Lokalisering af detailhandel, herunder butikker til pladskrævende varer.</i> Placering af butikker med en samlet rummelighed på op til 20.000 m².</p>
Kan planen medføre ændringer i eller påvirkninger af:	Væsentlige	mindre betydende	ubetydelige	<p>Bemærkninger Begrundelser for vurdering, henvisning til hvorledes vurdering allerede indgår, eksempelvis andre planer, lovgivning mv. og/eller uddybning af hvad der bør undersøges nærmere.</p>
Bymiljø & landskab				
Byarkitektonisk værdi	X			Bygningsvolumenernes visuelle påvirkning af omgivelserne og den arkitektoniske værdi beskrives.
Bevaringsværdige bygninger		X		Valbyhallen er bevaringsværdig.
Kulturhistoriske forhold	X			Valby Idrætspark har i sig selv kulturhistorisk værdi. Områdets egenart bevares, og det beskrives hvordan. Der sker ikke ændringer af kulturhistoriske forhold udenfor lokalplanområdet.

<i>Grønne områder</i>	X				Lokalplanen kommer til at indeholde en plan for beplantning, herunder for afgrænsningen til de tilgrænsende områder. Det beskrives, hvordan det sikrer og påvirker de grønne områder.
<i>Landskabelig værdi</i>	X				Som ovenfor under Grønne områder.
<i>Friluftsliv/rekreative interesser</i>	X				Det beskrives, hvordan det sikres, at områdets kvaliteter på det område opretholdes og udvikles.
<i>Dyre- og planteliv samt mangfoldighed</i>	X				Indgår som en del af de øvrige beskrivelser. Det vurderes ikke, at der er dyre- eller plantearter, der skal tages særligt hensyn til.
<i>Fredning og naturbeskyttelse</i>	X				Forholdet til den fredede Valby Park beskrives
<i>Vindforhold</i>	X				Byggeri i højder i op til 40 m muliggøres i kommuneplantillægget, men det vil kræve supplerende lokalplan.
<i>Skyggevirksomheder</i>				x	Der udarbejdes ikke skyggediagrammer til brug for lokalplanen. Det forventes ikke, at der vil være væsentlige skyggegener.
Trafik					
<i>Sikkerhed/tryghed</i>	X				Rapporten skal indeholde et udførligt afsnit om de nuværende trafikforhold og, hvordan trafikforholdene bliver efter planens gennemførelse i den beskrivelse indgår trafikmønstre og trafikstøj. Både nybyggeri og udviklingen af idrætsfunktionerne vil medføre mere trafik.
<i>Energiforbrug</i>	x				Energiforbruget vil være det sædvanlige ved udbygning af et område. Det beskrives i rapporten.
<i>Trafikmønstre</i>	X				Se ovenfor
<i>Trafikstøj</i>	X				Se ovenfor
Forurening					
<i>Støj og vibrationer</i>	x				Der er ikke virksomheder i området, der kan bevirke dette, men det beskrives, hvordan støj fra de nærliggende jernbaner påvirker lokalplanområdet.
<i>Lys og/eller refleksioner</i>		x			Indgår i den arkitektoniske vurdering
<i>Luft</i>			x		Planerne påvirker ikke luftforureningen i særligt omfang, bortset fra den øgede trafikmængde. Den er dog marginal i forhold til den nuværende trafikmængde i området.
<i>Jord</i>			X		Der er ikke jordforurening af betydning i området. Det beskrives hvor meget.
<i>Grundvand</i>				x	Der er ikke grundvandsressourcer i området.
<i>Overfladevand</i>	X				I lokalplanen indarbejdes skybrudsstiltag. Det beskrives hvordan
<i>Udledning af spildevand</i>				x	Der udledes ikke større mængder af spildevand.
<i>Indvirkning på eksisterende forurening/miljøbelastning (f.eks. jordforurening, støjbelastning)</i>				x	Der er ingen indvirkning på eksisterende støjbelastning, bortset fra den øgede trafikmængde, som beskrives under trafikforhold.
Ressourceanvendelse					
<i>Arealforbrug</i>	X				Området udbygges. Det beskrives hvordan.
<i>Energiforbrug</i>	X				Normalt for udbygningen. Det beskrives hvordan. Der stilles krav om lavenergi.
<i>Vandforbrug</i>	X				Do.
<i>Produkter, materialer, råstoffer</i>			x		Opførelse af byggeri vil medføre et øget forbrug af materialer og råstoffer. Det vil der ikke være, når planen er gennemført. Det vurderes ikke nærmere.
<i>Kemikalier, miljøfremmede stoffer</i>				x	Der planlægges ikke for funktioner, der vil medføre brug af dette.
<i>Affald, genanvendelse</i>			x		Gennemførelsen af planen vil medføre øgede affaldsmængder, men ikke et forbrug, der adskiller sig fra andre lignende områder eller vil få væsentlig indvirkning på det samlede billede. Det vurderes ikke nærmere.
Befolkning og sikkerhed					
<i>Arbejds miljø</i>			x		Arbejds miljøet påvirkes ikke, bortset fra det, der følger af opførelse af byggeri.
<i>Svage grupper (f.eks. handicappede)</i>		x			Det beskrives, hvordan hensyn til disse grupper sikres i lokalplanen.
<i>Brand, eksplosion, giftpåvirkning</i>				x	Der planlægges ikke for funktioner, der vil medføre øget risiko for dette.

Københavns Kommune

Byggemarked ved Valby Idrætspark

Trafikanalyse

NOTAT
7. juni 2012
ph/ms/psa

Indholdsfortegnelse

1	Baggrund	2
2	Sammenfatning	3
3	Området	5
3.1	Ellebjergvej	5
3.2	Krydset Ellebjergvej/Julius Andersens Vej (Valby Idrætspark)	6
3.3	Krydset Ellebjergvej/Gammel Køge Landevej	6
3.4	Valby Idrætspark	7
4	Strukturanalyse	9
4.1	Konsekvenser af nyt byggemarked	9
4.1.1	Vejen mellem Valby Hallen og byggemarkedet	10
4.2	Konsekvenser af byudvikling med idrætsrelaterede funktioner	11
4.3	Konsekvenser af ændringer ved Silvan (Poppelstykket)	11
5	Parkering	13
5.1	Nyt byggemarked	13
5.2	Valby Idrætspark	13
5.3	Ny byudvikling med idrætsrelaterede funktioner	13
5.4	Parkeringsanalyse	14
6	Trafikprognose	15
6.1	Trafikkens fordeling på vejnettet	15
6.2	Eksisterende og fremtidig forventet trafik	16
7	Kapacitetsanalyse	18
7.1	Gammel Køge Landevej / Ellebjergvej	19
7.1.1	Kølægder	19
7.1.2	Forsinkelse	20
7.2	Poppelstykket / Ellebjergvej	20
7.2.1	Kølægder	20
7.2.2	Forsinkelse	20
7.3	Julius Andersens Vej / Ellebjergvej (signal)	21
7.3.1	Kølægder	21
7.3.2	Forsinkelse	21
7.4	Fremkommelighed for busser	21
7.5	Det samlede billede	22

8	Bilag 1 – Trafikprognose	23
8.1	Nyt byggemarked.....	23
8.1.1	Miljøstyrelsens turrater	23
8.1.2	Parkeringsnorm	23
8.1.3	Erfaringstal.....	23
8.1.4	Dimensionsgivende spidstimetrafik	23
8.2	Ny byudvikling med idrætsrelaterede funktioner	24
8.2.1	Beregningsforudsætninger.....	24
8.2.2	Dimensionsgivende spidstimetrafik	25
8.3	Udvidelse af Silvan	26
9	Bilag 2 – Trafik på det interne vejnet.....	27
10	Bilag 2 – Kapacitetsanalyse	28
11	Bilag 3 – Parkeringsanalyse	30
11.1	Spidsbelastning i byggemarkedet.....	30
11.2	Sammenfald i spidsbelastning	30
11.3	Spidsbelastning i idrætsparken.....	31
11.4	Parkeringsmangel på årsbasis	31
11.5	Indsatsmuligheder	31

1

Baggrund

Københavns Kommune har bedt Via Trafik om at udarbejde en trafikanalyse, som belyser de trafikale konsekvenser af at udvikle et område i tilknytning til Valby Idrætspark.

Der har tidligere været forskellige udbygningsplaner, hvor området fortrinsvis var tænkt udlagt til boliger, kontorerhverv mv. Nu forventes det imidlertid, at en del af området skal udbygges med en ny butik til særligt pladskrævende varegrupper. Under denne kategori findes byggemarkeder, der erfaringsmæssigt trækker megen biltrafik. Der er i det efterfølgende derfor benyttet betegnelsen byggemarked, som dimensionerende enhed for trafikbelastningen, om end der ikke er truffet beslutning om etablering af et byggemarked i Valby Idrætspark. Samtidig er der en række andre konkrete projekter, som også forventes at påvirke trafikken.

Københavns Kommune ønsker derfor en detaljeret og kvantitativ analyse af de trafikale konsekvenser, som især skal forholde sig til afviklingen af biltrafikken og parkeringsforholdene. Herudover ønskes en vurdering af den trafikikkerhedsmæssige påvirkning og konsekvenserne for de lette trafikanter.

2 Sammenfatning

De planlagte arealanvendelser vil medføre en intensiveret biltrafik til og fra Valby Idrætspark. I alt forventes idrætsparken at generere yderligere ca. 1.100 bilture i både hverdags- og lørdagsspidsstimen. Denne øgede trafik afstedkommer behov for omstrukturering og udvidelse af veje og kryds.

De nye funktioner vil generelt blive betjent af eksisterende veje og kryds, og der er ikke umiddelbart behov for eller fornuft i at etablere nye vejadgange til det overordnede vejnet.

Det nye byggemarked forventes betjent via det eksisterende signalkryds på Ellebjergvej og den eksisterende interne vej i Valby Idrætspark. På tilsvarende vis forventes de øvrige nye funktioner i idrætsparken ligeledes at anvende de eksisterende vejadgange.

Som følge af, at der placeres nye byfunktioner i idrætsparken, vil anvendelsen af den eksisterende fordelingsvej ændre sig fra at være en intern vej med lokaltrafik til en fordelingsvej med gennemkørende trafik. Derfor skal vejens udformning bringes i overensstemmelse med den fremtidige funktion, og det indebærer bl.a. etablering af fortove og eventuelt cykelstier samt sikrede krydsningsmuligheder og trafiksanering.

Den intensiverede trafik i signalkrydset Ellebjergvej/Julius Andersens Vej medfører kødannelser på det interne vejnet i idrætsparken. Udformningen af det interne vejnet skal derfor sikre en smidig trafikafvikling, hvor der ikke er risiko for tilbagestuvning eller blokering af trafikken. For at opnå dette skal krydset kapacitetsudvides i forhold til den nuværende udformning.

En mulig udvidelse af Silvan (Poppelstykket) vil medføre, at der potentielt kan ske en fordobling af byggemarkedstrafikken fra ca. 430 bilture til 1.000 bilture i lørdagsspidsstimen. Udvidelsen forudsætter, at der etableres et nyt signalkryds ved Poppelstykket, og dette vil isoleret set afvikle trafikken på et acceptabelt niveau. På grund af den korte afstand til krydset Ellebjergvej/Gammel Køge Landevej er der imidlertid konstateret tilbagestuvning imellem disse to kryds i beregningerne, men dette vurderes at kunne løses signalteknisk ved at dosere trafikken på Ellebjergvej øst for Poppelstykket.

Krydset Ellebjergvej/Gammel Køge Landevej er i forvejen tæt på kapacitetsgrænsen, og en yderligere trafikbelastning vil derfor medføre større gener end i dag. Der er i beregningerne konstateret øget forsinkelse og kødannelse i to af krydssets fire tilfartsspor. Etablering af bl.a. bundne venstresving på Ellebjergvej vil imidlertid forbedre trafikafviklingen til et niveau, som er lidt bedre end i dagens situation. Herudover vil de bundne venstresving også have en positiv effekt på trafiksikkerheden i krydset.

Samlet set vil trafikafviklingen og trafiksikkerheden være på et acceptabelt niveau, hvis signalkrydsene udvides som beskrevet i dette notat. Bustrafikken vil dog få forøget rejsetiden med op mod 20 % (ca. 40 sekunder) på Ellebjergvej som følge af bl.a. øget trafikbelastning og det nye signalkryds ved Poppelstykket.

Der planlægges i alt ca. 1.500 parkeringspladser i idrætsparken fordelt ud på den eksisterende anvendelse, det nye byggemarked og den øvrige nye byudvikling. Byggemarkedets og idrætsparkens parkeringsbehov vil imidlertid betyde, at der vil være dage med for lille parkeringskapacitet.

Problemerne kan delvist undgås, hvis der ikke er restriktioner på parkeringsområderne i idrætsparkens byudviklingsområde. Herudover er der mulighed for at etablere/fastholde yderligere parkeringspladser i nærområdet, hvormed der kun vil være en egentlig parkeringsmangel 2-4 dage om året. Alternativt er der mulighed for at tillade parkering i lokalområdet og i områder med parkeringsforbud i forbindelse med udvalgte spidsbelastningssituationer.

3 Området

Vejadgangen til hovedparten af de planlagte arealanvendelser og arealændringer vil ske til Ellebjergvej. Området kan geografisk afgrænses til at omfatte det store signalkryds ved Gammel Køge Landevej og strækningen mod øst hen til vejbroen over jernbanen, jf. figur 1.



Figur 1. Den nordlige del af Valby Idrætspark og de omkringliggende områder.

3.1 Ellebjergvej

Ellebjergvej er en overordnet trafikvej med en årsdøgntrafik på ca. 37.000 køretøjer, hvoraf ca. 5 % er tung trafik. Hastighedsbegrænsningen er 60 km/t. Der færdes dagligt ca. 2.000 cyklister og knallerter langs Ellebjergvej.

Der er to gennemgående kørespor for biltrafikken i hver retning. Derudover er der busbane i det østgående spor, og i det vestgående spor er der parkeringsspor på dele af strækningen. Der er en smal midterrabat, der forhindrer venstresving ind til og ud fra overkørslerne langs vejen. Der må derfor forekomme nogle u-vendinger i signalkrydsene på strækningen. Der er dog u-svingsforbud i østgående retning i signalkrydset ved Valby Idrætspark.

Der er brede cykelstier og flisebelagte fortove. Cykelstierne er de fleste steder afgrænset fra kørebanen med en smal skillerabat, som giver øget tryghed på strækningen, men reducerer cyklisternes trafiksikkerhed ved overkørsler og i kryds.

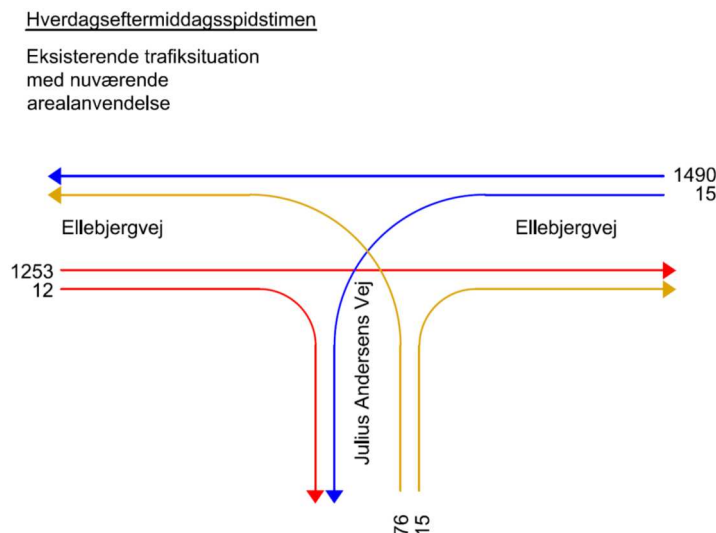
3.2 Krydset Ellebjergvej/Julius Andersens Vej (Valby Idrætspark)

Signalkrydset ved Valby Idrætspark er indrettet med kanaliseringsspor til både højre- og venstresvingende på Ellebjergvej. Inde fra idrætsparken er der et venstresvingsspor og et kombineret højre- og venstresvingsspor til den udkørende trafik. Der er ingen cykelsti og kun et ensidigt fortov i sidevejens vestlige side.

Generelt vurderes det overordnede trafiksikkerhedsniveau at være acceptabelt i forhold til den nuværende anvendelse.

Det bemærkes, at Københavns Kommune har et igangværende projekt, hvor krydset forventes flyttet ca. 40 meter mod øst. I forbindelse hermed tilføjes der desuden fortove og cykelstier på begge sider af Julius Andersens Vej på strækningen op mod Ellebjergvej.

Der er foretaget trafiktælling i det eksisterende kryds, og tællerresultaterne for hverdagsspidsstimen er gengivet i figur 2.



Figur 2. Spidstimetrafik. Der er ikke gennemført tælling af cyklister på grund af vintervejret.

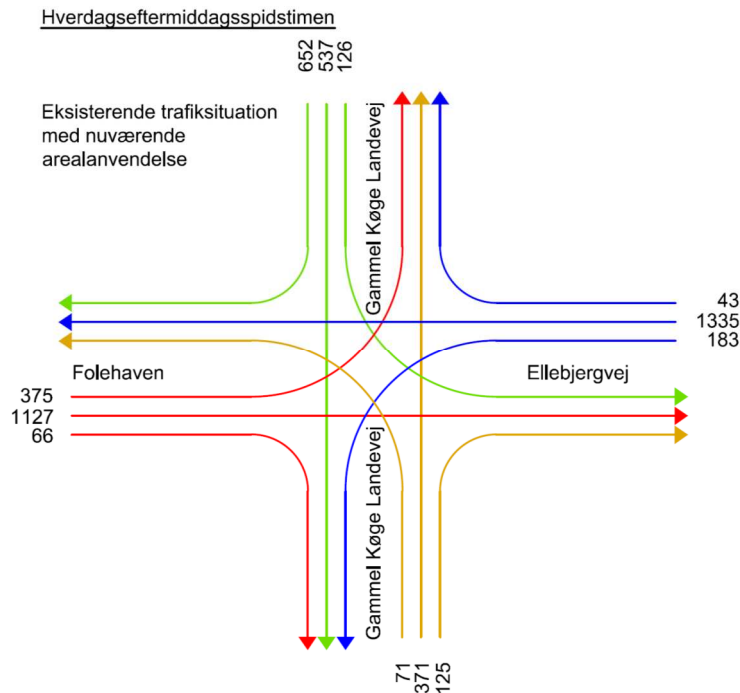
Ved overkørslen vest for signalkrydset blev der talt 76 og 11 henholdsvis ind- og udsvingende biler i spidsstimen.

Trafiktællinger for lørdagstrafikken kan ses i afsnit 6.2.

3.3 Krydset Ellebjergvej/Gammel Køge Landevej

Krydset Ellebjergvej/Gammel Køge Landevej er indrettet med stor kapacitet til at afvikle især den gennemkørende trafik i alle de ligeudkørende retninger. Derudover er krydset også indrettet med to højresvingbaner fra nord og to venstresvingbaner fra vest.

Der er gennemført en trafiktælling i krydset, og hverdagsspidstimetrafikken er gengivet i figur 3.



Figur 3. Spidstimetrafik. Der er ikke gennemført tælling af cyklister på grund af vintervejret.

Trafiktællinger for lørdagstrafikken kan ses i afsnit 6.2.

Det blev ved tællingerne observeret, at trafikafviklingen i krydset fungerer acceptabelt i dag. I forbindelse med hverdagstællingen blev der dog observeret kødannelse i det dobbelte venstresvingsspor fra vest i stort set hele tælleperioden.

Trafiksikkerhedsmæssigt er det værd at bemærke, at der er flere tilfarer uden tilbagetrukken stopstreg. Derudover afvikles de to venstresvingsspor i samme signalfase som den modkørende trafik i ligeudretningen. Det anbefales generelt, at dobbelte venstresvingsspor afvikles i en konfliktfri signalfase af hensyn til risikoen for alvorlige færdselsuheld.

3.4

Valby Idrætspark

Valby Idrætspark har sine primære parkeringsarealer placeret ud mod Ellebjergvej. Der er vejadgang til disse fra hovedadgangen ved signalkrydset samt en overkørsel lidt længere mod vest.

Det er typisk de østlige parkeringspladser umiddelbart nord for Valby Hallen, som er i anvendelse i hverdagen. Her er parkeringen udlagt direkte ud til fordelingsvejen, og der er kun opholdsarealer til lette trafikanter på Valby Hallens side af vejen, jf. figur 4. Åbningen af Vandkulturhuset synes kun at understøtte denne anvendelse.



Figur 4. Fordelingsvejen med Valby Hallen på højre side og parkeringsarealet på venstre side.

Idrætsparkens vestligste pladser langs banen anvendes fortrinsvis af Club-Danmark Hallen, som dog aktuelt er lukket på grund af sammenstyrtning. Det er blevet oplyst, at der ofte er fuld belægning på samtlige 1.100 parkeringspladser ved store arrangementer i idrætsparken.

4 Strukturanalyse

Der er planlagt følgende nye arealanvendelser og arealændringer i området:

1. Nyt byggemarked umiddelbart øst for Valby Hallen med samme vejadgang som Valby Idrætspark.
2. Ny byudvikling med idrætsrelaterede funktioner med samme adgangsforhold som det øvrige Valby Idrætspark.
3. Eventuel udvidelse af det eksisterende Silvan byggemarked med nye ind- og udkørselsforhold via et nyt signalkryds ved Ellebjergvej/Poppelstykket.



Figur 5. De planlagte arealanvendelser og -ændringer.

Via Trafik er blevet oplyst, at Valby Idrætspark fremover forventes at råde over sammenlagt 1.500 parkeringspladser fordelt på:

- 700 pladser til idrætsparkens formål
- 265 pladser til byudvikling med idrætsrelaterede funktioner¹
- 350 pladser til det nye byggemarked

En eventuel udvidelse af Silvan og tilhørende parkeringsarealer er i denne sammenhæng forudsat håndteret internt på Silvans ejendom, og er ikke behandlet yderligere i dette notat.

4.1

Konsekvenser af nyt byggemarked

Etablering af et byggemarked på den pågældende lokalitet giver principielt mulighed for flere forskellige vejtilslutninger til det overordnede vejnet. Det er

¹ Beregningsforudsætningen har dog været 450 pladser, idet der er regnet med et større antal parkeringspladser end Københavns Kommuneplans rammer åbner mulighed for, jf. afsnit 5.4.

foreslået, at vejadgangen foregår via det eksisterende signalkryds ved idrætsparken.

De mulige alternativer er at etablere en ny direkte vejadgang ud til Ellebjergvej, eller at lade vejadgangen foregå via den smalle bro over banen. Det vil imidlertid være vanskeligt at opnå en velfungerende trafikal løsning med disse alternativer. Et nyt kryds ud mod Ellebjergvej vil således ligge tæt på broen over banen, og vil som udgangspunkt kun betjene byggemarkedet, hvorfra der ikke er trafik udenfor åbningstiderne. Den smalle ensporede bro, og signalanlæggene i tilknytning til en vejadgang over denne, er endvidere ikke egnet til afvikling af den øgede trafikmængde.

Trafikken til byggemarkedet afvikles derfor mest hensigtsmæssigt via det eksisterende signalkryds ved idrætsparken.

Det betyder, at der vil forekomme trafik indenfor idrætsparkens område, som ikke udelukkende skabes af idrætsparkens aktiviteter. Der vil endvidere være et tidsmæssigt sammenfald imellem byggemarkedet og idrætsparkens travle perioder, som samlet set vil gøre området mere trafikeret, end det er tilfældet i dag. Fra at være en intern vej med lokaltrafik vil vejen fremover fungere som fordelingsvej med gennemkørende trafik, og derfor vil anvendelsen af vejen også ændre sig.

Fodgængere der færdes imellem parkeringsområdet og idrætsparkens faciliteter vil generelt være mere udsatte på grund af den uklare grænse mellem parkeringsområdet og fordelingsvejen. Der er endvidere risiko for, at kundetrafikken vil køre med et noget højere hastighedsniveau end den nuværende trafik på strækningen. Det er problematisk, fordi der færdes børn og unge på tværs af vejen.

Fordelingsvejens udformning anbefales justeret for at imødekomme disse problemer. Dette kan opnås ved at trafiksanere vejen og anlægge fortove og formaliserede krydsningspunkter. Det bør endvidere overvejes at etablere cykelstier, hvis fordelingsvejen fremadrettet forventes at skabe forbindelse til nye stier.

4.1.1

Vejen mellem Valby Hallen og byggemarkedet

Der er planlagt et vejforløb mellem Valby Hallen og det planlagte byggemarked. Her forventes der at forekomme mange forskellige trafikale funktioner, bl.a.:

- Vejadgang til Valby Hallens varelevering
- Vejadgang til et nyt klubhus for en fodboldklub
- Vejadgang til byggemarkedets varelevering
- Vejadgang til byggemarkedets 'drive-in'
- Rampe til byggemarkedet p-kælder
- Stiadgang til fodboldbanerne
- Stiadgang videre mod Valbyparken

Der er for så vidt ikke noget problem i at kombinere de nævnte funktioner, men det stiller større krav til vejens udformning. Der bør under alle omstændigheder være fortove og cykelstier til de lette trafikanter.

Hvorvidt der skal anlægges dobbeltrettede eller enkeltrettede stier, kanaliseringsspor, fodgængerfelter eller lignende, vil afhænge af en nærmere vurdering af de fysiske forhold og begrænsninger samt placeringen af de enkelte funktioner i forhold til hinanden.

4.2 **Konsekvenser af byudvikling med idrætsrelaterede funktioner**

Der planlægges et nyt byggeri med bl.a. forskellige idrætsrelaterede arealanvendelser. I området forventes der eksempelvis:

- Administrationsdomicil
- Hotel og konferencefacilitet
- Idrætsskollegium, -klinik og -butikker.
- HTX gymnasium og daginstitution

De planlagte arealanvendelser vil fortrinsvis være trafikskabende på hverdage, og aktiviteten i weekenden vil være betydeligt mindre. Samlet set vurderes der derfor ikke at være et væsentligt sammenfald imellem aktiviteterne i idrætsparken og i byudviklingsområdet. I modsætning hertil forventes der på hverdage at være et sammenfald imellem byggemarkedets og kontorbyggeriets trafikskabende aktiviteter i eftermiddagsmyldretiden.

Der er som udgangspunkt ikke behov for særlige trafikale foranstaltninger i forhold til byggeprojektet. Fordelingsvejen skal dog indrettes til at imødekomme en smidig trafikafvikling, hvor byggemarkedets og kontorbyggeriets trafikstrømme mødes.

Med udgangspunkt i, at der planlægges etableret både skoler og institutioner, bør fordelingsvejen indrettes med et lavt hastighedsniveau og fortove. Det bør overvejes at etablere cykelstier langs vejen, hvis der ikke er separate stier til gymnasium og institution. Der bør endvidere være sikrede krydsningspunkter, men dette afhænger af krydsningsbehovet, herunder de enkelte funktioners placering i området. Vejen kan alternativt udformes som sivegade.

4.3 **Konsekvenser af ændringer ved Silvan (Poppelstykket)**

Såfremt der etableres mulighed for et byggemarked i Valby Idrætspark, så kan Københavns Kommune overveje at give Silvan tilladelse til at udvide deres byggemarked på Gammel Køge Landevej på lignende vilkår. Her beskrives de trafikale konsekvenser:

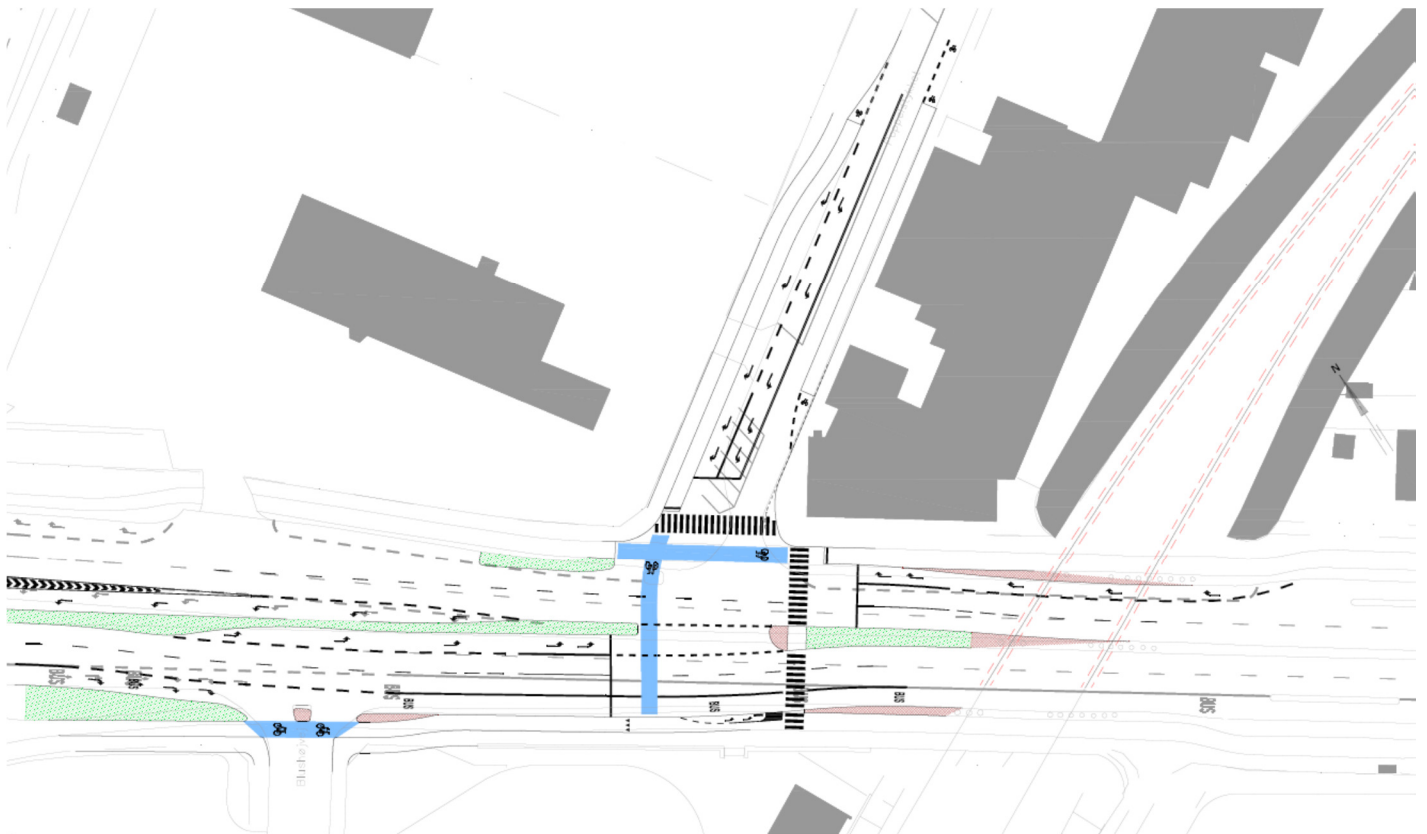
Kommunen forudsætter, at de eksisterende overkørsler langs ejendommen flyttes til Poppelstykket med undtagelse af en enkelt overkørsel på Gammel Køge Landevej, hvorfra det dog kun vil være muligt at foretage højresving ud fra ejendommen.

Krydset ved Ellebjergvej/Poppelstykket vil i denne forbindelse blive ombygget til et signalreguleret kryds, hvorfra alle svingmuligheder kan gennemføres. I dag er krydset udelukkende en overkørsel, hvorfra der kan foretages højresving ind og ud.

Overordnet set vil nedlægningen af de eksisterende overkørsler ved Silvan være positiv, da det bl.a. er trafikikkerhedsmæssigt problematisk at have en almindelig vigepligtstilslutning på en firesporet vej uden kanaliseringsspor.

En udbygning af Silvan og omlægning af overkørslerne vil medføre en ændret belastning på veje og kryds. Konsekvenserne af dette er nærmere beskrevet i kapitel 7.

Der er udarbejdet en idéskitse for krydsets fremtidige udformning. Idéskitsen kan ses på figur 6.



Figur 6. Idéskitse af krydsudformningen ved Poppelstykket.

5 Parkering

I forbindelse med de planlagte arealanvendelser ændres der også på områdets parkeringsarealer. Selve idrætsparken vil i fremtiden have færre parkeringspladser, hvorimod der etableres nye pladser ved byggemarkedet. I dette afsnit er der foretaget en vurdering af parkeringskapaciteten og indsatsmulighederne, såfremt der er behov for et større antal pladser.

5.1 Nyt byggemarked

Der planlægges etableret 350 parkeringspladser ved et eventuelt nyt byggemarked. 100 af disse pladser vil være i terræn og de resterende 250 vil være i p-kælder.

Med 350 parkeringspladser vil der være kapacitet til at betjene trafikken i årets 30. største time. Det vil sige, at der vil være 30 timer i løbet af året, hvor der er behov for flere parkeringspladser. De 30 timer vil fordele sig ud på mellem 10-15 dage hen over kalenderåret, og det vil især være i weekenderne i april og maj måned, at parkeringsbehovet overstiger kapaciteten.

5.2 Valby Idrætspark

I Valby Idrætspark vil der i fremtiden være ca. 700 parkeringspladser. Til sammenligning er der i dag 1.100 pladser.

Københavns Kommune har oplyst følgende anvendelse:

- Mandag til fredag er der behov for omkring 350 parkeringspladser til idrætsbrugerne.
- I weekenden er der behov for ca. 700 p-pladser, da der er stævner eller turneringer hver weekend fra september til maj.
- 8-12 gange årligt bliver der afholdt større stævner eller andre events, hvor der er behov for alle de nuværende 1.100 parkeringspladser.

Parkeringsbehovet ved det nyopførte Vandkulturhus indgår ikke i ovenstående data. Det reelle parkeringsbehov er derfor større. Der er udlagt 27 parkeringspladser ved Vandkulturhuset.

5.3 Ny byudvikling med idrætsrelaterede funktioner

Der forventes etableret 265² parkeringspladser til byudviklingen med idrætsrelaterede funktioner.

Der er mulighed for, at nogle pladser kan få en dobbeltanvendelse. Et teknisk gymnasium og kontorfunktionerne har således kun et begrænset parkeringsbehov i de fleste weekender. Det skønnes, at der til disse to formål skal udlægges ca. 150 pladser, hvis der etableres 450 pladser i området. Disse kan med fordel anvendes til andre formål.

² Beregningsforudsætningen har dog været 450 p-pladser, idet der er regnet med et større antal parkeringspladser end Københavns Kommuneplans rammer åbner mulighed for. Se også afsnit 5.4.

Samlet set vurderes der at være udlagt et tilstrækkeligt antal parkeringspladser til hver ny funktion, hvis der etableres 450 pladser. En eventuel dobbeltanvendelse af pladser vil i den forbindelse skabe overkapacitet.

5.4 Parkeringsanalyse

For at kunne illustrere den fremtidige trafikbelastning med relativ megen udskiftning/dobbeltudnyttelse af de tilgængelige parkeringspladser på det interne vejnet i Valby Idrætspark, er der udarbejdet en parkeringsanalyse, som kan ses i bilag, kapitel 11.

Der er i analysen arbejdet med et større antal parkeringspladser i forbindelse med det fremtidige byggeri end Københavns Kommuneplans rammer åbner mulighed for. Derfor kan der, ved etablering af nybyggeri i Valby Idrætspark, blive behov for yderligere dobbeltudnyttelse end parkeringsanalysen beskriver.

Parkeringsanalysen er desuden en forudsætning for kapitel 6, som behandler området's trafikskabende potentiale.

6 Trafikprognose

I dette kapitel fremgår den forventede trafikbelastning fra hver af de nye arealanvendelser:

- Nyt byggemarked
- Ny byudvikling med idrætsrelaterede funktioner
- Udvidelse af Silvan

Detaljerne i beregningerne fremgår af kapitel 8. De dimensionsgivende bilture er sammenfattet i tabel 1.

Tabel 1. Dimensionsgivende trafik i spidstimen.

	<i>Hverdag</i>	<i>Lørdag</i>
<i>Nyt byggemarked</i>	760	1.020
<i>Ny byudvikling med idrætsrelaterede funktioner</i>	335	110
<i>Silvans samlede trafikgenerering efter udvidelse</i>	760	1.020

6.1

Trafikkens fordeling på vejnettet

For byggemarkedet og Silvan vil trafikken fordele sig ligeligt imellem ind- og udkørende trafik. Dette er baseret på erfaringer fra lignende arealanvendelser.

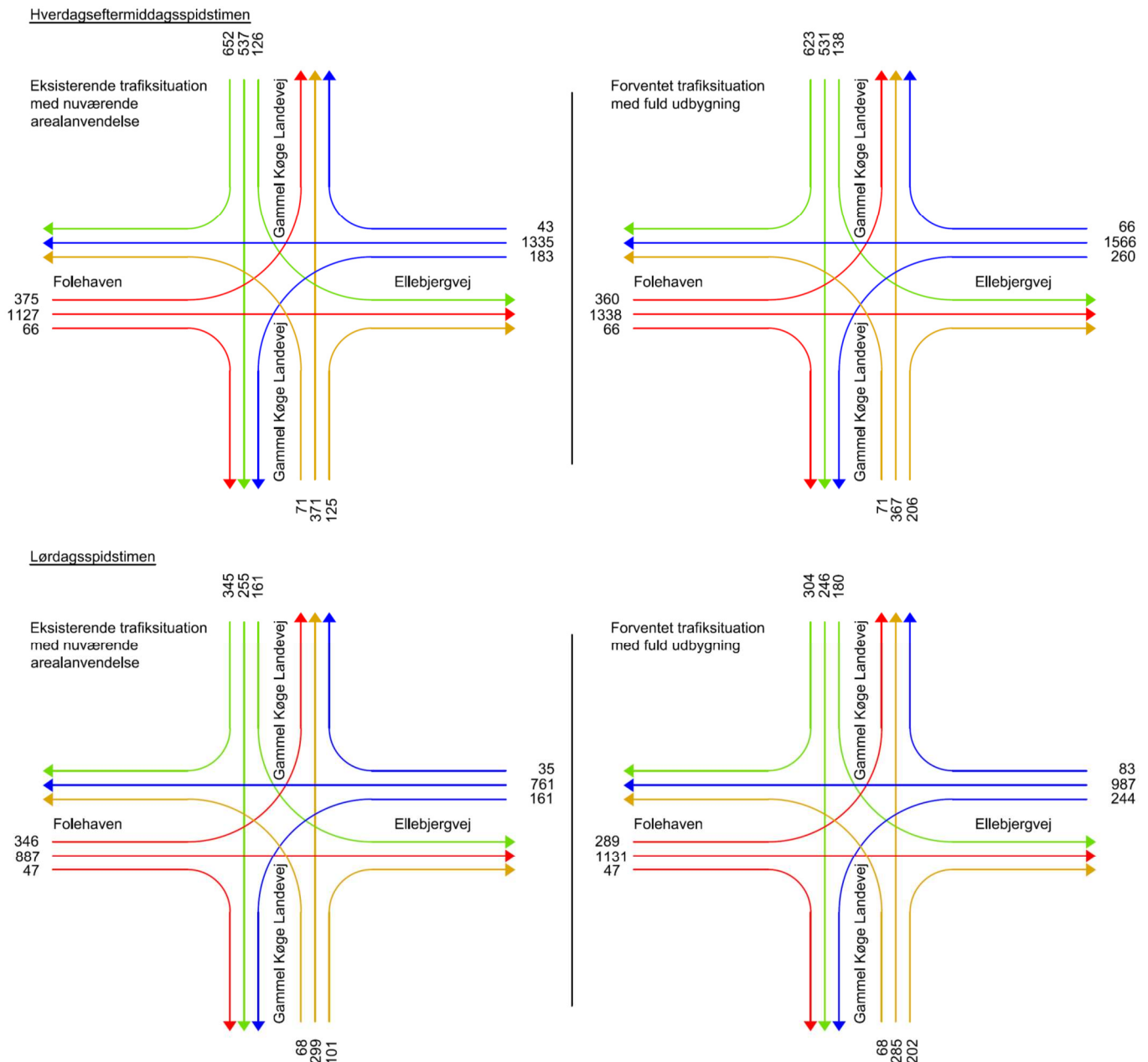
For det nye byudviklingsområde vil der være en større andel, som kører fra området end til det i hverdageftermiddagsspidstimen, da det især er kontorerhverv og konferencefaciliteterne, som er trafikskabende i forbindelse med arbejdsdagens ophør. Det er beregnet, at $\frac{3}{4}$ af trafikken vil køre væk fra idrætsparken, og $\frac{1}{4}$ vil køre til idrætsparken i spidstimen.

Det er ikke umiddelbart muligt at redegøre nøjagtigt for, hvor biltrafikken til samtlige nye funktioner har start og slutmål. Det er derfor antaget, at der er en ligelig fordeling imellem højre og venstresvingende trafik ind til og ud fra de nye funktioner på Ellebjergvej. I krydsene forventes trafikken at følge samme retningsfordeling, som er konstateret i forbindelse med trafiktællingerne.

For Silvan er det desuden antaget at alt trafikken, som kommer til og fra butikken ad Gammel Køge Landevej fra nord vil køre via Poppelstykket og Følager eller anvende den overkørsel som tillader højresving ud fra ejendommen på Gammel Køge Landevej. Dette forudsætter en udvidelse af krydset Gammel Køge Landevej/Følager med øget kanalisering.

6.2 Eksisterende og fremtidig forventet trafik

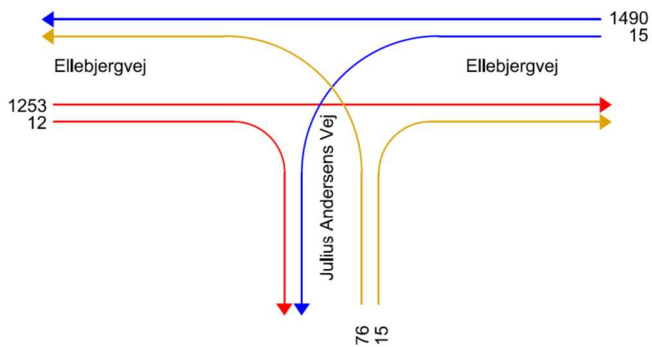
De nuværende og fremtidige forventede trafikmængder i krydsene Ellebjergvej/Gammel Køge Landevej og Ellebjergvej/Julius Andersens Vej fremgår af figur 7 og figur 8.



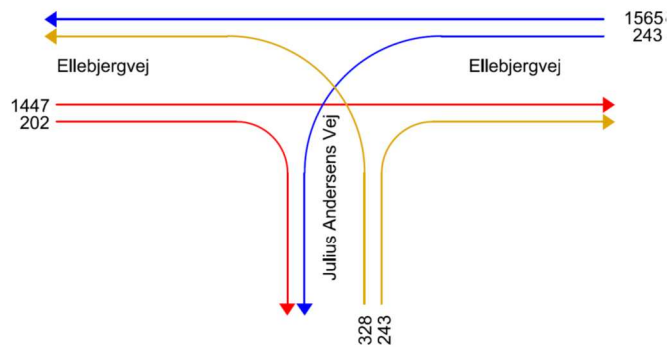
Figur 7. Trafik i hverdagseftermiddagsspidstimen og lørdagsspidstimen for den eksisterende trafikale situation og den fremtidige med fuld udbygning.

Hverdageftermiddagsspidstimen

Eksisterende trafiksituation
med nuværende
arealanvendelse

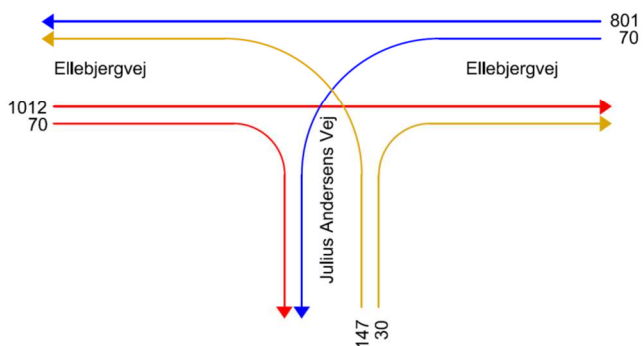


Forventet trafiksituation
med fuld udbygning

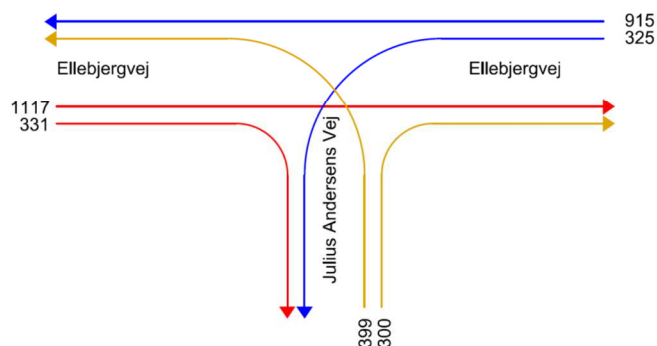


Lørdagsspidstimen

Eksisterende trafiksituation
med nuværende
arealanvendelse



Forventet trafiksituation
med fuld udbygning



Figur 8. Trafik i hverdageftermiddagsspidstimen og lørdagsspidstimen for den eksisterende trafikale situation og den fremtidige med fuld udbygning.

7

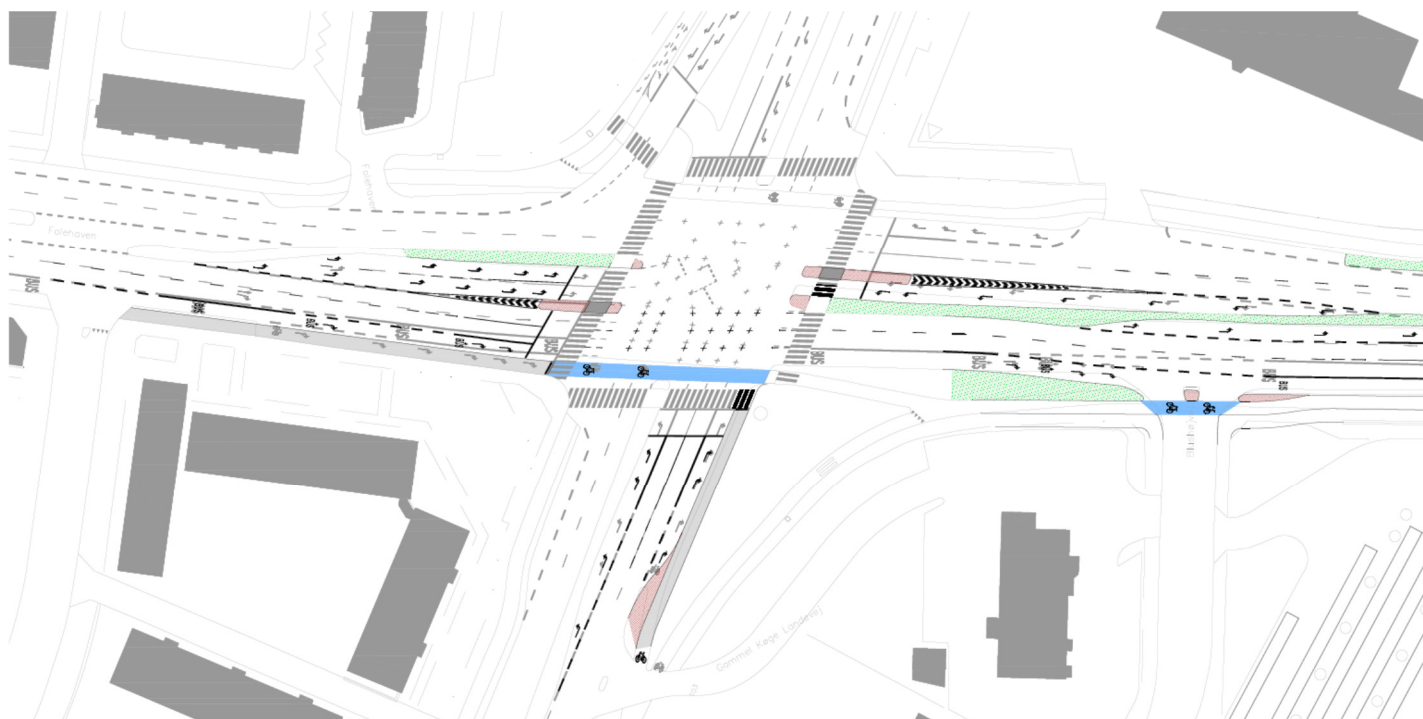
Kapacitetsanalyse

I forbindelse med byudvikling i og omkring Valby Idrætspark, er der foretaget VISSIM-beregninger for:

- Basis scenario - Dagens situation: 2012 uden byudvikling
 - Hverdagseftermiddagsspidsstimer
 - Lørdagsspidsstimer
- Scenario 1 - Fremtidig situation: 2012 med byudvikling
 - Hverdagseftermiddagsspidsstimer
 - Lørdagsspidsstimer
- Scenario 2 - Fremtidig situation: 2012 med byudvikling og krydsudvidelser
 - Hverdagseftermiddagsspidsstimer
 - Lørdagsspidsstimer

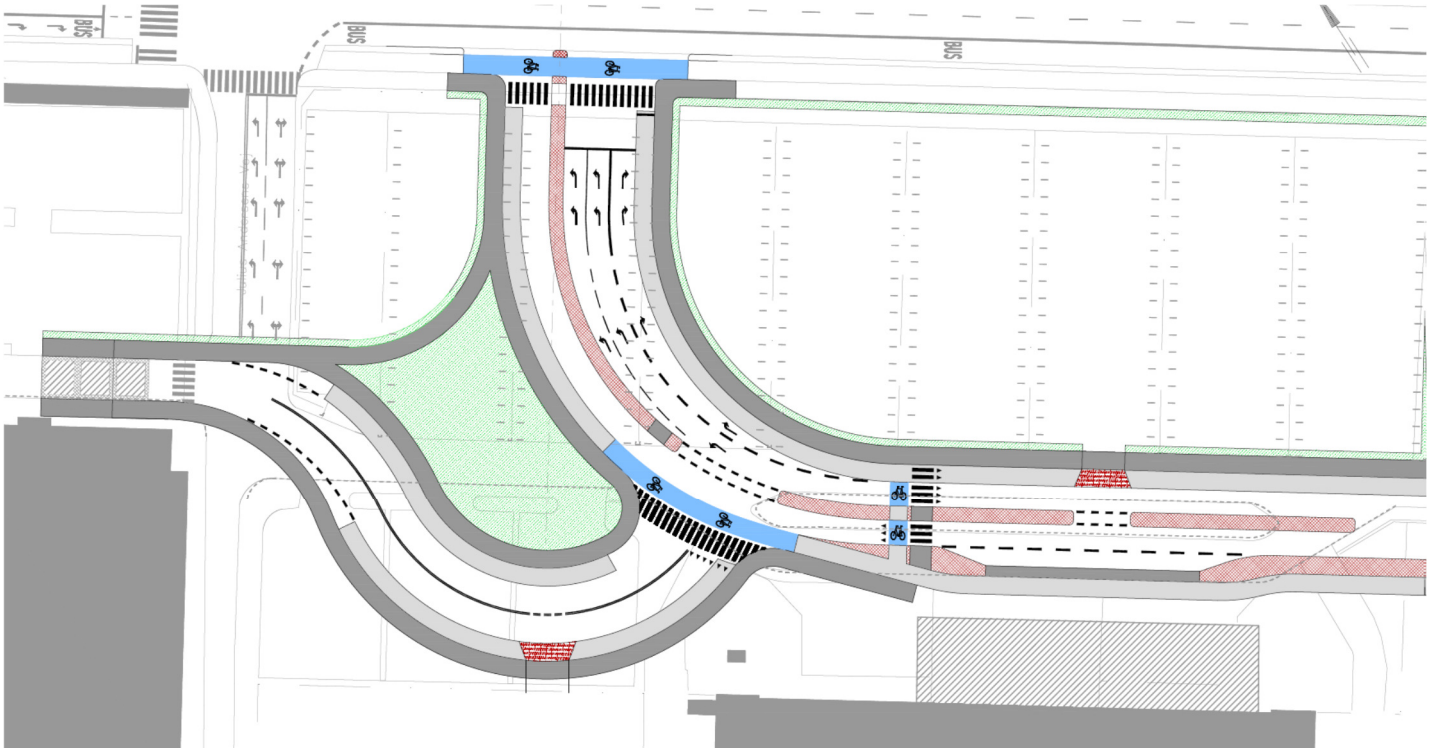
I scenario 1 er vejnettet fastholdt i uændret udformning. Der er dog etableret et nyt trebenet signalkryds ved Poppelstykket, som har både venstre- og højresvingskanalisering på Ellebjergvej og Poppelstykket. Herudover er der kun foretaget små justeringer af signalgruppeplanerne for at imødekomme de ændrede trafikbelastninger i krydsene.

I scenario 2 er der et nyt kryds ved Poppelstykket som er tilsvarende scenario 1. Herudover er krydset Ellebjergvej/Gammel Køge Landevej udvidet med bundne venstresving fra øst og vest samt fremført cykelsti fra syd. Disse ændringer giver anledning til, at krydset kan indrettes med en ny signalgruppeplan, som i højere grad kan afvikle store mængder svingende trafik. På grund af pladskravene til det bundne venstresving er det nødvendigt at kombinere højresvingsbanen og busbanen i den vestlige tilfart, jf. figur 9.



Figur 9. Den ændrede udformning af krydset Ellebjergvej/Gammel Køge Landevej.

I scenario 2 er der desuden to venstresvingsspor og et højresvingsspor fra den sydlige tilfart ved krydset Ellebjergvej/Julius Andersens Vej, jf. udformningen vist på figur 10. I dag er der et venstresvingsspor og et kombineret højre- og venstresvingsspor.



Figur 10. Udformning af Julius Andersens Vejs tilslutning til Ellebjergvej i et nyt signalreguleret T-kryds.

Der er taget udgangspunkt i, at middelforsinkelser mindre end 35 sekunder er acceptable. Det bemærkes imidlertid, at dette oftest anvendes i forbindelse med nyanlæg. Ved eksisterende, trafikbelastede kryds accepteres ofte en større middelforsinkelse. Hvorvidt en kølængde er acceptabel, afhænger af de lokale forhold. Generelt er tilbagestuvning til nærliggende signalkryds uacceptabelt.

Kapacitetsanalysens hovedpointer er beskrevet i de efterfølgende afsnit, og de detaljerede beregningsresultater kan ses i bilag, kapitel 10.

7.1 Gammel Køge Landevej / Ellebjergvej

Krydset er i dag tæt på kapacitetsgrænsen. Det betyder at selv små ændringer i trafikken, kan få store konsekvenser for trafikafviklingen.

7.1.1 Kølængder

Basis scenario:

Kølængderne i krydset for dagens situation viser, at der ikke er større problemer med tilbagestuvning til forrige kryds. Fra vest forekommer der dog forholdsvis lange kødannelser i hverdagen, men ikke egentlig tilbagestuvning til foregående kryds.

Scenario 1:

I den fremtidige situation vil kølængderne stige i mange af krydsets tilfartsspor. Der vil dog kun forekomme problematiske kødannelser i den østlige tilfart, hvor der vil være tilbagestuvning til det nye signalkryds ved Poppelstykket. Det er især den venstresvingende trafik, som er årsag til tilbagestuvningen.

Scenario 2:

Der er ikke problemer med tilbagestuvende venstresvingende i scenario 2, men de ligeudkørende vil fortsat være årsag til nogen tilbagestuvning i løbet af myldretiden. Herudover er kødannelserne generelt reduceret i scenario 2 sammenlignet med scenario 1. Tilbagestuvende ligeudkørende vurderes at kunne forhindres ved at dosere trafikken på Ellebjergvej øst for Poppelstykket.

7.1.2

Forsinkelse

Basis scenario:

Resultaterne for forsinkelse viser i dagens situation, at krydset er belastet til kapacitetsgrænsen. Der er således flere tilfarter, hvor middelforsinkelsen er noget større end 35 sekunder.

Scenario 1:

I den fremtidige situation vil det fortrinsvis være venstresvingende fra nord og øst der oplever øgede middelforsinkelser. Her forekommer der således middelforsinkelser på op til 90 sekunder. De øvrige retninger vil være stort set upåvirkede.

Scenario 2:

I scenario 2 vil middelforsinkelserne i hverdageftermiddagsspilstimen være på et niveau, som er tilsvarende dagens situation og endda lidt bedre. I lørdagsspilstimen kan der dog opleves en længere middelforsinkelse for de venstresvingende fra nord, men dette vurderes at kunne reduceres væsentligt ved at lave en særlig signalgruppeplan for lørdagstrafikken.

7.2

Poppelstykket / Ellebjergvej

I den fremtidige situation ombygges krydset til et signalreguleret t-kryds i stedet for et vigepligtsreguleret kryds. Det er forudsat, at der er både en højre og en venstresvingbane fra Poppelstykket. Fra Ellebjergvej vest er der etableret en venstresvingbane og fra øst en højresvingbane.

7.2.1

Kølængder

Scenario 1 & 2:

Kølængderne stiger i forhold til basis scenariet, da der nu er et signal i stedet for et vigepligtsreguleret kryds. Der er tendens til tilbagestuvning til signalkrydset ved Valby Idrætspark i scenario 1 men ikke i scenario 2. Herudover er kødannelserne på et acceptabelt niveau.

7.2.2

Forsinkelse

Scenario 1 & 2:

Forsinkelserne i krydset er generelt små med undtagelse af de venstresvingende fra Poppelstykket. Det vurderes dog, at forsinkelserne samlet set kan holdes under 35 sekunder i krydset ved at omfordele grøntiderne. Trafikafviklingen er derfor samlet set acceptabel.

7.3 **Julius Andersens Vej / Ellebjergvej (signal)**

Udbygningen i Valby Idrætspark medfører en stor stigning i trafikken til og fra Julius Andersens Vej.

Der er i beregningerne for scenario 1 foretaget justeringer af signalgruppeplanerne i idrætsparkens signalkryds, da der kun er tildelt en begrænset grøntid til idrætsparken i dag.

For scenario 2 er der taget udgangspunkt i, at der er to venstresvingsbaner og en højresvingsbane fra syd, hvilket er en forøgelse i forhold til dagens situation.

7.3.1

Køllængder

Scenario 1:

Køllængderne øges på alle retningerne, og der vil være lange kødannelser inde fra idrætsparken. På tilsvarende vis er der lange kødannelser på Ellebjergvej.

Kødannelse fra vest medfører i beregningerne tilbagestuvning til det forrige signalkryds ved Poppelstykket. Dette vurderes imidlertid ikke at ville forekomme i virkeligheden, da en lang kødannelse på Ellebjergvej vil medføre øget brug af den eksisterende overkørsel midt mellem de to signalkryds. Ved spidsbelastning vil der således forekomme en øget anvendelse af idrætsparkens interne vejnet vest for signalkrydset.

Scenario 2:

Køllængderne er i dette scenario reduceret væsentligt i forhold til scenario 1, hvilket vil være medvirkende til en mere smidig afvikling af trafikken internt i idrætsparken.

7.3.2

Forsinkelse

Scenario 1:

Beregningerne viser, at der opstår større forsinkelser end i dag, men at middelforsinkelserne generelt er tæt på et acceptabelt niveau. Om lørdagen vil venstresvingende fra øst dog opleve middelforsinkelser på op mod 54 sekunder, hvilket er noget højere end normalt acceptabelt.

Scenario 2:

I Scenario 2 er middelforsinkelserne reduceret yderligere på de mest belastede tilfarter, og den middelforsinkelse for de venstresvingende fra øst reduceres fra 54 til 43 sekunder. Trafikafviklingen vurderes overordnet set at være acceptabel.

7.4

Fremkommelighed for busser

Busbanen i østgående retning på Ellebjergvej er opretholdt, men den er dog kombineret med højresvingsbanen i krydset ved Gammel Køge Landevej, hvilket vil være årsag til øget rejsetid. Dette er ligeledes tilfældet for det nye signalkryds ved Poppelstykket. Øget trafik til idrætsparken vil også forsinke bussen, da højresvingsbanen til idrætsparken er kombineret med busbanen.

Disse ændringer medfører samlet set en øget rejsetid i forhold til dagens situation. Dette er især tilfældet på Ellebjergvej i

hverdagseftermiddagsspidstimen. Busserne på Gammel Køge Landevej forventes at få en stort set uændret rejsetid, jf. tabel 2 og tabel 3.

*Tabel 2. Bustrafikkens øgede rejsetid i spidstimen **opgjort i %**.*

	Ellebjergvej		Gammel Køge Landevej	
	Mod øst	Mod vest	Mod syd	Mod nord
Hverdag	16 %	11 %	4 %	1 %
Lørdag	5 %	6 %	6 %	5 %

*Tabel 3. Bustrafikkens øgede rejsetid i spidstimen **opgjort i sekunder**.*

	Ellebjergvej		Gammel Køge Landevej	
	Mod øst	Mod vest	Mod syd	Mod nord
Hverdag	+42	+12	+4	+1
Lørdag	+12	+5	+6	+5

Aktiv busprioritering i signalkrydsene kan medvirke til at reducere påvirkningen på bussernes rejsetid.

7.5 Det samlede billede

Ved at gennemføre de forbedringsforslag, som er beskrevet for scenario 2, vil det i vidt omfang være muligt at skabe en acceptabel trafikafvikling i området.

I krydset Ellebjergvej/Gammel Køge Landevej vil krydsombygningen således medføre et løft i trafikafviklingen i forhold til dagens situation. Her bemærkes det dog, at krydset allerede er belastet til kapacitetsgrænsen i dag. Der er da også konstateret en tendens til tilbagestuvning imellem krydsene ved Gammel Køge Landevej og Poppelstykket. Problemet kan reduceres ved i højere grad at dosere trafikken på Ellebjergvej fra øst. Dette bør derfor undersøges nærmere i forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojekterne.

Det nye signalanlæg ved poppelstykket vil fungere acceptabelt. Ved Julius Andersens Vej kan trafikafviklingen også opretholdes på et acceptabelt niveau, men der vil fortsat forekomme nogen kødannelse på det interne vejnet i idrætsparken. Vejnettet bør derfor indrettes på en sådan måde, at der kan foregå en smidig afvikling af trafikken, da det ellers kan medføre blokering og uhensigtsmæssig tilbagestuvning til eksempelvis Ellebjergvej.

8 Bilag 1 – Trafikprognose

8.1 Nyt byggemarked

Trafikprognosen for byggemarkedet er gennemført på baggrund af flere forskellige metoder:

- Miljøstyrelsens turrater
- P-normer
- Erfaringstal/tællinger fra lignende lokaliteter

Det er oplyst, at det nye byggemarked kan blive mellem 17.000 m² og 20.000 m² stort. Det er i beregningerne forudsat, at det nye byggemarked er 18.000 m² stort.

8.1.1 Miljøstyrelsens turrater

Ifølge Miljøstyrelsens turrater generer et byggemarked dagligt 40 bilture pr. 100 m². Dette giver en daglig turgenerering på 7.200 bilture.

De 7.200 bilture svarer til 3.600 biler der kører til, og 3.600 biler der kører fra byggemarkedet. Spidstimeandelen fra lignende byggemarkeder er erfaringsmæssigt på 10 % i hverdage og 15 % om lørdagen.

Ud fra turraterne genererer byggemarkedet således ca. 720 bilture i hverdagsspidstimen og 1.080 bilture i lørdagsspidstimen.

8.1.2 Parkeringsnorm

Den generelle p-norm i Københavns Kommune er 1 plads pr. 100 m², men denne vurderes ikke at afspejle det reelle parkeringsbehov ved et byggemarked. En almindeligt forekommende parkeringsnorm i forbindelse med byggemarkeder er på 1 parkeringsplads pr. 50 m², hvormed der skal etableres 360 parkeringspladser.

Det antages i denne forbindelse, at parkeringspladsen vil være helt fyldt (100 %) i forbindelse med travle lørdagsspidstimer, men kun delvist fyldt (75 %) i forbindelse med travle hverdagsspidstimer. Ligeledes antages det, at den gennemsnitlige opholdstid i byggemarkedet er på 40 minutter.

På baggrund heraf vil byggemarkedet generere ca. 810 bilture i hverdagsspidstimen og 1.080 bilture i lørdagsspidstimen.

8.1.3 Erfaringstal

Der er gennemført registreringer ved byggemarkeder af nogenlunde tilsvarende størrelse. Her er der talt ca. 760 bilture i hverdagsspidstimen og 1.020 bilture i lørdagsspidstimen.

Der er tale om byggemarkeder i hovedstadsområdet udenfor København. Registreringerne er fra 2006, hvor der fortsat var højkonjunktur. I dag er trafikgenereringen formentlig lavere som følge af den økonomiske afmatning, men dataene udgør alligevel et velfunderet dimensioneringsgrundlag.

8.1.4 Dimensionsgivende spidstimetrafik

I tabel 4 er turgenereringen i afsnit 8.1.1-8.1.3 gengivet.

Tabel 4. Trafikgenerering ved nyt byggemarked i spidstimen afhængig af beregningsmetode.

Metode	Hverdag	Lørdag
Turrater	720	1.080
P-norm	810	1.080
Erfaringstal	760	1.020
Gennemsnit	765	1.060

Det fremgår af tabellen, at der kun er lille variation i de beregnede trafikmængder. Trafikprognoser giver imidlertid sjældent et eksakt billede af virkeligheden. Blandt andet fordi de afhænger af forudsætninger og forventninger til projektet og samfundsudviklingen. I praksis kan udefrakommende forhold påvirke den aktuelle trafikbelastning. Lokale og årstidsbetingede forhold, kan også skabe betydelige variationer.

Det vurderes, at erfaringstallene fra registreringer ved eksisterende byggemarkeder er de mest pålidelige. Den dimensionsgivende trafik er således:

Tabel 5. Dimensionsgivende trafik for hverdags- og lørdagsspidstimen.

Type	Bilture
Hverdagsspidstime	760
Lørdagsspidstime	1.020

8.2

Ny byudvikling med idrætsrelaterede funktioner

Københavns Kommune planlægger en bred vifte af nye arealanvendelser i tilknytning til byudviklingen i området. Der er oplyst følgende forventede nye arealanvendelse:

Tabel 6. Forventet ny arealanvendelse i Valby Idrætspark.

Type	m ²
Administration og konferencefacilitet	2.000
- Kontor (skønnet)	(1.000)
- Konference (skønnet)	(1.000)
Evt. udvidelse af ovenstående	5.000
- Kontor (skønnet)	(3.500)
- Konference (skønnet)	(1.500)
Hotel med 200 værelser, 60 parkeringspladser	6.000
Idrætssklinik	1.500
80 lejligheder (idrætsskollegium)	5.000
HTX-gymnasium	5.000
Sportsbutikker	500
Daginstitution	1.500
Total	26.500

I ovenstående indgår ikke de eksisterende funktioner i Valby Idrætspark. Disse forventes at forblive uændrede.

8.2.1

Beregningsforudsætninger

Den fremtidige trafik fra de nye arealanvendelser er enten beregnet vha. turrater eller med udgangspunkt i vurderinger på baggrund af det forventede parkeringsbehov. For daginstitutionen er der i vidt omfang taget

udgangspunkt i erfaringstal fra Københavns Kommune. Forudsætningerne for beregningerne fremgår af tabel 7, tabel 8 og tabel 9:

Tabel 7. Beregninger på baggrund af turrater.

Type	Turrate pr. 100 m ²	Spidstimeandel, hverdag	Spidstimeandel, lørdag
Kontor	2,5 ³	0,20	0,00
Idrætssklinik	3,9	0,10	0,00
Idrætsskollegium	2,5	0,10	0,10
HTX	2,5 ⁴	0,10	0,00
Sportsbutikker	28,0	0,10	0,15

Tabel 8. Beregninger på baggrund af parkeringsbehov.

	Konference	Hotel
P-behov pr. 100 m ²	6	-
Planlagt antal P-pladser	-	60
Belægning, hverdag	1	1
Belægning, lørdag	0,25	1
Bilture pr. time pr. plads i spidstimen	1	0,5

Tabel 9. Beregninger for daginstitution.

Antal børn pr. m ² i Københavns Kommune	5-10 ⁵
Antal børn der køres i bil	1 af 4 ⁶
Antal ture pr. barn	4
Spidstimeandel, hverdag	0,4
Spidstimeandel, lørdag	0,0

8.2.2

Dimensionsgivende spidstimetrafik

Den dimensionsgivende trafik er beregnet på baggrund af forudsætningerne beskrevet i afsnit 8.2.1, og fremgår af tabel 10:

Tabel 10. Dimensionsgivende trafik for hverdags- og lørdagsspidstimen.

Type	Hverdag	Lørdag
Administration og konferencefacilitet		
- Kontor	5	0
- Konference	60	15
Udvidelse af ovenstående	108	23
Hotel med 200 værelser, 60 parkeringspladser	30	30
Idrætssklinik	6	0
Idrætsskollegium med 80 lejligheder	20	20
HTX-gymnasium	13	0
Sportsbutikker	14	21
Daginstitution	80	0
Sum	336	109

³ Erfaringstal fra Københavns Kommune

⁴ Et HTX forventes som udgangspunkt ikke at generere mere trafik end kontorerhverv. Turraten er derfor fastlagt til 2,5 svarende til kontorerhverv.

⁵ Baseret på en sammenligning af eksisterende daginstitutioner i Københavns Kommune.

⁶ Erfaringstal fra Københavns Kommune

8.3 Udvidelse af Silvan

Der er gennemført trafiktællinger ved Silvan, som er anvendt som udgangspunkt for den øgede trafik til og fra byggemarkedet, hvis det udvides.

Det er lørdagstrafikken, som er dimensionsgivende ved byggemarkedet. Tællingen er gennemført i uge 9, som traditionelt ligger ca. 20 % under den uge, hvor et byggemarked erfaringsmæssigt har sin dimensionsgivende time (30. største time), jf. tabel 11:

Tabel 11. Turrate for Silvan beregnet på baggrund af trafiktælling.

Lørdagsspidstime (tælling)	356
30. største time (beregnet)	427

Det er beregnet, at turraten for Silvan er sammenlignelig med Miljøstyrelsens turrate, som angiver, at et byggemarked generer 40 bilture pr. 100 m². Derfor vurderes det, at Silvan potentielt kan opnå en tilsvarende trafikgenerering, som det nye byggemarked i Valby Idrætspark, hvis det udvides til en tilsvarende størrelse.

Den dimensionsgivende trafik for Silvan er derfor den samme som for det nye byggemarked. Se tabel 12:

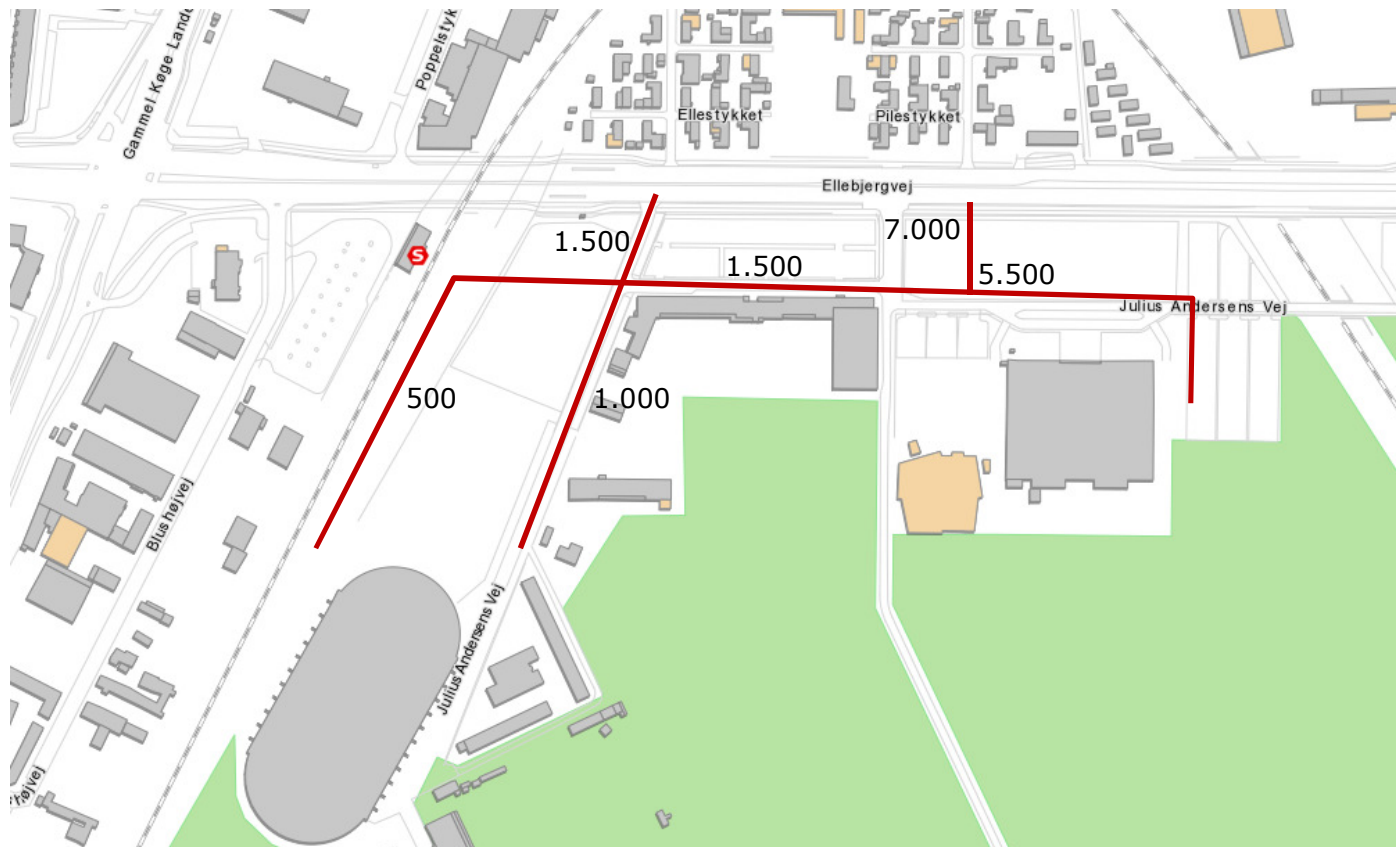
Tabel 12. Dimensionsgivende trafik for hverdags- og lørdagsspidstimen.

Type	Bilture
Hverdagsspidstime	760
Lørdagsspidstime	1.020

9 Bilag 2 – Trafik på det interne vejnet

På nedenstående figur 11 fremgår den forventede årsdøgntrafik på det interne vejnet. Trafikmængderne er opregnet på baggrund af gennemførte timetællinger og trafikprognoser samt forventede placeringer af arealanvendelser.

0



Figur 11. Forventet årsdøgntrafik på det interne vejnet.

10

Bilag 2 – Kapacitetsanalyse

Tabel 13. Middelforsinkelser (sekunder) i de tre signalregulerede kryds for dagens situation med og uden udbygning for både hverdageftermiddagsspidsstimen og lørdagsspidsstimen.

		Hverdag			Lørdag		
		Basis	Sc. 1	Sc. 2	Basis	Sc. 1	Sc. 2
Gammel Køge Landevej / Ellebjergvej	Gammel Køge Landevej N (højre)	24	24	23	21	21	21
	Gammel Køge Landevej N (ligeud)	23	27	34	20	22	29
	Gammel Køge Landevej N (venstre)	40	48	52	42	67	71
	Ellebjergvej Ø (højre)	12	8	17	9	4	13
	Ellebjergvej Ø (ligeud)	11	11	17	11	7	18
	Ellebjergvej Ø (venstre)	34	89	20	19	39	13
	Gammel Køge Landevej S (højre)	26	31	21	25	30	20
	Gammel Køge Landevej S (ligeud)	25	26	30	21	23	29
	Gammel Køge Landevej S (venstre)	31	31	41	25	25	34
	Ellebjergvej V (højre)	19	20	18	18	18	16
	Ellebjergvej V (ligeud)	15	16	18	13	15	17
	Ellebjergvej V (venstre)	75	59	27	22	28	19
Ellebjergvej / Julius Andersens Vej	Ellebjergvej Ø (ligeud)	7	8	6	6	9	7
	Ellebjergvej Ø (venstre)	11	35	36	11	54	43
	Julius Andersensvej (højre)	22	32	34	23	32	30
	Julius Andersensvej (venstre)	23	31	32	24	31	29
	Ellebjergvej V (højre)	6	27	9	5	37	18
	Ellebjergvej V (ligeud)	7	24	5	4	29	10
Ellebjergvej / Poppelstykket	Poppelstykket (højre)	5	24	23	2	16	24
	Poppelstykket (venstre)	-	36	36	-	25	39
	Ellebjergvej Ø (venstre)	0	5	9	0	13	9
	Ellebjergvej Ø (ligeud)	1	6	8	0	9	5
	Blushøjvej (højre)	2	6	5	1	9	5
	Ellebjergvej V (højre)	0	0	1	0	0	1
	Ellebjergvej V (ligeud)	0	2	1	0	4	2
	Ellebjergvej V (venstre)	-	33	27	-	28	16

Tabel 14. Kølængder (95 % fraktile målt i meter) i de tre signalregulerede kryds for dagens situation med og uden udbygning for både hverdageftermiddagsspidsstimen og lørdagsspidsstimen.

		Hverdag			Lørdag		
		Basis	Sc. 1	Sc. 2	Basis	Sc. 1	Sc. 2
Gammel Køge Landevej / Ellebjergvej	Gammel Køge Landevej N (venstre)	50	62	67	69	100	125
	Gammel Køge Landevej N (ligeud)	64	64	83	41	34	39
	Gammel Køge Landevej N (højre)	96	91	92	44	40	40
	Ellebjergvej Ø (venstre)	60	146	51	38	136	54
	Ellebjergvej Ø (ligeud)	89	126	137	52	48	74
	Ellebjergvej Ø (højre)	19	21	63	14	13	25
	Gammel Køge Landevej S (venstre)	32	36	39	33	33	37
	Gammel Køge Landevej S (ligeud)	57	82	71	55	79	61
	Gammel Køge Landevej S (højre)	63	98	62	62	96	62
	Ellebjergvej V (venstre)	177	100	27	33	39	26
	Ellebjergvej V (ligeud)	156	143	161	77	119	111
	Ellebjergvej V (højre)	86	89	34	67	99	27
Ellebjergvej / Julius Andersens Vej	Ellebjergvej Ø (venstre)	12	90	80	27	220	155
	Ellebjergvej Ø (ligeud)	103	99	101	46	59	59
	Julius Andersens Vej	-	158	119	-	278	190
	Julius Andersens Vej	21	-	-	30	-	-
	Ellebjergvej V (ligeud)	86	163	72	43	205	176
	Ellebjergvej V (højre)	20	141	37	20	262	160
Ellebjergvej / Poppelstykket	Poppelstykket (venstre)	-	62	62	-	52	77
	Poppelstykket (højre)	7	39	39	5	40	56
	Ellebjergvej Ø (ligeud)	-	257	118	-	79	58
	Ellebjergvej Ø (højre)	-	22	82	-	52	41
	Blushøjvej (højre)	0	0	0	0	0	0
	Ellebjergvej V (venstre)	-	43	42	-	54	39
	Ellebjergvej V (ligeud)	-	31	24	-	39	27

11 Bilag 3 – Parkeringsanalyse

Parkeringsanalysen er udarbejdet med udgangspunkt i den anvendelse, som er beskrevet i kapitel 5.

Der vil være perioder, hvor både idrætsparken og byggemarkedet har behov for flere parkeringspladser, end der er udlagt specifikt til disse formål. I visse tilfælde forekommer spidsbelastningerne i idrætsparken og byggemarkedet uafhængigt af hinanden, men der vil også være sammenfald.

11.1 Spidsbelastning i byggemarkedet

For byggemarkedets vedkommende vil hovedparten af de 10-15 spidsbelastningsdage forekomme om lørdagen i april og maj. På disse dage, vil der ikke være tilstrækkelig parkeringskapacitet ved byggemarkedet. Det er samtidig dage, hvor det er oplyst, at idrætsparken også vil anvende samtlige 700 pladser.

Enhver restkapacitet i idrætsparken vil forventeligt blive udnyttet af kunder til byggemarkedet, såfremt restkapaciteten forekommer i de parkeringsområder, som er nærmest byggemarkedet. Nogle vil desuden vælge at parkere uhensigtsmæssigt eller ulovligt i nærheden af byggemarkedet. Andre vil måske fravælge at handle i byggemarkedet som følge af manglen på parkeringspladser.

Byggemarkedets kunder forventes ikke at udnytte eventuelle ledige pladser ved byudviklingen, da de ligger for langt væk. Det er imidlertid sandsynligt, at idrætsparkens brugere vil udnytte ledige pladser i byudviklingsområdet, såfremt byggemarkedets kunder optager pladserne, der er udlagt til idrætsparken.

Der vurderes at være tilstrækkelig kapacitet til at imødekomme dette, såfremt parkeringspladserne i byudviklingsområdet ikke udlægges med restriktioner⁷.

11.2 Sammenfald i spidsbelastning

Der afholdes også større stævner og events i idrætsparken. Forudsættes de store events, at være spredt jævnt ud over kalenderåret, vil der 2-4 gange om året være situationer, hvor både byggemarkedet og idrætsparken har sammenfald i spidsbelastningen. Her vil disse to formål have behov for sammenlagt ca. 1.750 pladser, hvilket er ca. 700 mere end der forventes udlagt.

På disse dage vil alt ledig parkeringskapacitet ved byudviklingsområdet blive opbrugt. Der skønnes imidlertid kun at være i omegnen af 150-250 ledige pladser, hvorfor der vil være et underskud på ca. 450-550 pladser 2-4 dage om året.

⁷ Det må forventes at være vanskeligt at udlægge parkeringspladser uden restriktioner til formål som bl.a. hotel og konference. Det skønnes at kun 150-250 af pladserne kan udlægges uden restriktioner.

Et underskud i denne størrelsesorden vil medføre udbredt parkering langs veje i lokalområdet udenfor Valby Idrætspark samt uhensigtsmæssig og formentlig også ulovlig parkering i idrætsparken.

11.3 Spidsbelastning i idrætsparken

De resterende 8-10 større stævner og events i idrætsparken vil forekomme, når byggemarkedet har en restkapacitet på sin parkeringsplads. Idrætsparkens parkeringsbehov vil disse dage være på 400 pladser mere end de 700, som forventes udlagt.

Idrætsparkens brugere vil sandsynligvis vælge at parkere på byggemarkedets parkeringsplads i det omfang, at dette er muligt. Herudover vil de 150-250 ledige parkeringspladser i byudviklingsområdet også blive opbrugt.

Afhængigt af, om byggemarkedets pladser kan anvendes af idrætsparkens brugere, vil der være et parkeringsunderskud på op til 250 pladser.

11.4 Parkeringsmangel på årsbasis

Der forventes at være:

- 2-4 dage om året med et parkeringsunderskud på op mod 550 pladser som følge af større events i idrætsparken og spidsbelastning ved byggemarkedet.
- 8-10 dage om året med et parkeringsunderskud på op mod 250 pladser som følge af større events i idrætsparken.
- 0-12 dage om året med et parkeringsunderskud på op mod 200 pladser som følge af spidsbelastning ved byggemarkedet.

Sidstnævnte er vanskelig at kvantificere nærmere, da det afhænger af, om idrætsparken udnytter samtlige 700 pladser de pågældende dage. Et eksempel herpå blev konstateret ved trafiktællingen d. 3. marts 2012. Denne dag blev der afholdt loppemarked i Valby Hallen, hvor der var ledige pladser på parkeringsarealet øst for Valby Hallen. Der var her et tilstrækkeligt antal ledige pladser til at imødekomme et byggemarkeds ekstra behov.

Langt hovedparten af alle spidsbelastningsdagene vil forekomme om lørdagen.

11.5 Indsatsmuligheder

Der forekommer fire mulige løsninger på parkeringsproblematikken:

1. Dobbeltanvendelse af parkeringspladser i idrætsparken og byggemarkedet.
2. Tillade parkering i lokalområdet og i områder med parkeringsforbud i forbindelse med enkelte spidsbelastningssituationer.
3. Etablere yderligere parkeringspladser.
4. Planlægge at der ikke er tidsmæssigt sammenfald imellem aktiviteterne i idrætsparken og byggemarkedet.

Ad 1) Der er kun en meget begrænset mulighed for at gøre brug af dobbeltanvendelse i forhold til at løse parkeringsproblematikken. Dette skyldes, at der i vidt omfang er et tidsmæssigt sammenfald imellem

spidsbelastningerne i byggemarkedet og idrætsparken. Eventuel dobbeltanvendelse er kun mulig i forhold til parkeringen i byudviklingsområdet.

Ad 2) Det er ikke ualmindeligt, at områder (lokalveje mv.) i nærheden af større stadions og haller anvendes til parkerende gæster, da det ofte er meget vanskeligt at imødekomme parkeringsbehovets pladskrav i bymæssig bebyggelse. Ofte er det endvidere vanskeligt at retfærdiggøre investeringen i den øgede parkeringskapacitet, da behovet endvidere kun indtræffer få gange om året.

Ad 3) Der er kun begrænset mulighed for at etablere nye parkeringspladser i lokalområdet. En oplagt mulighed er dog stationsforpladsen ved den gamle Ellebjerg station. Denne kan for en beskedent investering indrettes med ca. 150-180 parkeringspladser, som dog fortrinsvis vil finde anvendelse ved større events på grund af afstanden fra Valby Idrætspark.

Herudover er der ca. 130 pladser øst for jernbanen på hjørnet af Ellebjergvej og Spontinisvej. Pladserne anvendes i dag i forbindelse med store arrangementer i idrætsparken. De er dog ikke indregnet i den fremtidige anvendelse til hverken byggemarkedet eller idrætsparken. Det er dog usikkert hvilken anvendelse pladserne vil få i fremtiden, da der er mulighed for byudvikling på grunden.

Til sammen er der en mulig ekstrakapacitet på 280-310 parkeringspladser, som i teorien er tilstrækkeligt til at dække behovet hele året på nær de 2-4 dage, hvor der er sammenfald i spidsbelastningen i både idrætsparken og byggemarkedet.

Ad 4) Det kan ikke forventes at byggemarkedets åbningstider kan ændres. Ligeledes er det urealistisk at henføre idrætsparkens aktiviteter til eksempelvis de tidlige aftentimer.

Det er umiddelbart kun løsning 1, 2 og 3, som vurderes at være aktuelle i forbindelse med en udbygning af Valby Idrætspark.