

Til  
**Københavns Kommune**

Dokumenttype  
**Rapport**

Dato  
**oktober 2009**

# TRAFIKPLAN FOR VALBY

## TRAFIKPLAN FOR VALBY

Revision **rev 2**  
Dato **2009-10-30**  
Udarbejdet af **RL, LRT, MAP**  
Kontrolleret af **HDJ**  
Godkendt af **CM**  
Beskrivelse **Trafikplan for bydelen Valby i Københavns Kommune**

Ref. 9651203

## INDHOLD

<b>1.</b>	<b>Indledning</b>	<b>1</b>
1.1	Hvorfor en trafikplan for Valby?	1
1.2	Planens indhold	4
<b>2.</b>	<b>Eksisterende trafikale forhold</b>	<b>4</b>
2.2.1	Vejklassificering	6
2.2.2	Gennemkørende trafik, trafikmængder og trængsel	6
2.2.3	Tung trafik	9
2.5	Uheld	17
2.6	Trafikstøj	19
2.7	Opsamling på eksisterende trafikale forhold	20
<b>3.</b>	<b>Den fremtidige trafiksituation</b>	<b>21</b>
3.1	Byudvikling i Valby bydel	21
3.1.1	Grønttorvsområdet	22
3.1.2	Ny Ellebjerg området	23
3.1.3	Fl. Schmidt området	23
3.1.4	Valby Idrætspark området	23
3.2	Turproduktion fra byudvikling	24
3.2.1	Fordeling på vejnettet	25
3.3	Carlsberg byudviklingen	27
3.4	Generel trafikvækst	27
3.5	Den fremtidige trafik på vejnettet	28
3.5.1	Trafikkens døgnfordeling	30
3.6	Parkeringsdækning og stationsnærhed	30
3.6.1	Parkeringsdækning	30
3.6.2	Dobbeltudnyttelse af parkeringspladser	32
3.6.3	Stationsnærhed og bebyggelsestæthed	33
3.7.1	Ny jernbane København – Ringsted	35
3.7.2	Trængselsafgifter i København	36
3.8	Samlede forudsætninger	37
<b>4.</b>	<b>Fremtidige trafikproblemer i bydelen</b>	<b>37</b>
<b>5.</b>	<b>Forslag til løsninger</b>	<b>38</b>
5.1	Biltrafik	38
5.2	Reducere biltrafikken gennem Valby	38
5.3	Samle trafikken på få store trafikveje	39
5.4	Spredte trafikken på en større del af vejnettet	40
5.4.1	Flytte trafikken væk fra bydelen	40
5.5	Trafikken omkring det centrale Valby	41
5.5.1	Toftegårds Allé	41
5.5.2	Valby Langgade	42
5.6	Kollektiv trafik	43
5.6.1	Justering af eksisterende ruter	43
5.6.2	Nye busforbindelser	43
5.6.3	Indførelse af letbaner	44
5.6.4	Fremkommelighed for busser	44
5.7	Bløde trafikanter	45
<b>6.</b>	<b>Opsummering og anbefalinger</b>	<b>47</b>

## 1. INDLEDNING

Københavns Kommune har anmodet Rambøll med at bistå i udarbejdelsen af et forslag til en Trafikplan for Valby. Baggrunden for arbejdet er at Borgerræpræsentationen i forbindelse med behandling af "Forslag Københavns Kommuneplan 2009" har bedt om, at der udarbejdes en samlet analyse af de trafikale konsekvenser af den store byudvikling, der i disse år foregår i og omkring Valby.

I forbindelse med "Bydelsplan for Valby" der blev vedtaget i Borgerræpræsentationen i juni 2009 har Valby Lokaludvalg udtrykt et ønske om at der udarbejdes en samlet trafikplan for Valby. Valby Lokaludvalg har i 2009 haft trafik og byrum som et særligt tema.

Udarbejdelsen af denne plan er sket med udgangspunkt i eksisterende materiale. Planen er ikke et endeligt forslag til en samlet trafikplan for Valby, men beskriver forskellige muligheder for at håndtere de trafikale udfordringer byudviklingen skaber i bydelen. Det vil fremadrettet være nødvendigt med en fortsat lokal dialog om de konkrete forslag og muligheder.

Valby Lokaludvalg har deltaget i processen med udarbejdelsen af planen men har ikke taget konkret stilling til de enkelte forslag.

### 1.1 Hvorfor en trafikplan for Valby?

Der er i de senere år sat gang i flere større byudviklingsområder i den sydlige del af bydelen Valby. Det gælder især byudvikling på begge sider af Gl. Køge Landevej. Grunden til dette, er at mange af Valbys gamle industri- og engrosvirksomheder flytter ud i disse år og efterlader tomme områder på attraktive bynære grunde, som kan omdannes til nye byområder. Dette er positivt, for der er i København både behov for flere boliger og nye erhvervslokaler til at dække de fremtidige behov. I forslag til kommuneplan 2009 regner kommunen med, at der kan komme op til 45.000 nye københavnere over de næste 10 år. Valby vil kunne huse 10.000 af dem.

En ændret arealudnyttelse vil også komme til at betyde ændringer i trafikmønsteret i bydelen på længere sigt. Dette gælder både antallet af biler og lastbiler på vejene som vil stige, men trafikken vil også fordele sig anderledes på vejnettet over døgnet. De trafikale konsekvenser er blevet vurderet for de enkelte byudviklingsområder, men der mangler en sammenhængende plan som vurderer trafikbilledet og den samlede belastning på vejnettet, når alle områder bliver byudviklet. I Valby er der i dag f.eks. allerede kapacitetsproblemer i de mest trafikbelastede kryds, og derfor er det afgørende at den nye byudvikling ikke vil forværre de eksisterende problemer.

Byudviklingen i Valby skaber dog også helt nye muligheder. Når de gamle industrier flytter ud, kommer der tomme grå pletter på Valbykortet – og det åbner mulighed for at give hele bydelen et løft. Industriområder der tidligere var barrierer i bydelen, bliver nu åbnet for offentligheden, hvilket giver nye forbindelser for blandt andet de bløde trafikanter.

Byudviklingen er opdelt i fire større byudviklingsområder i Valby syd:

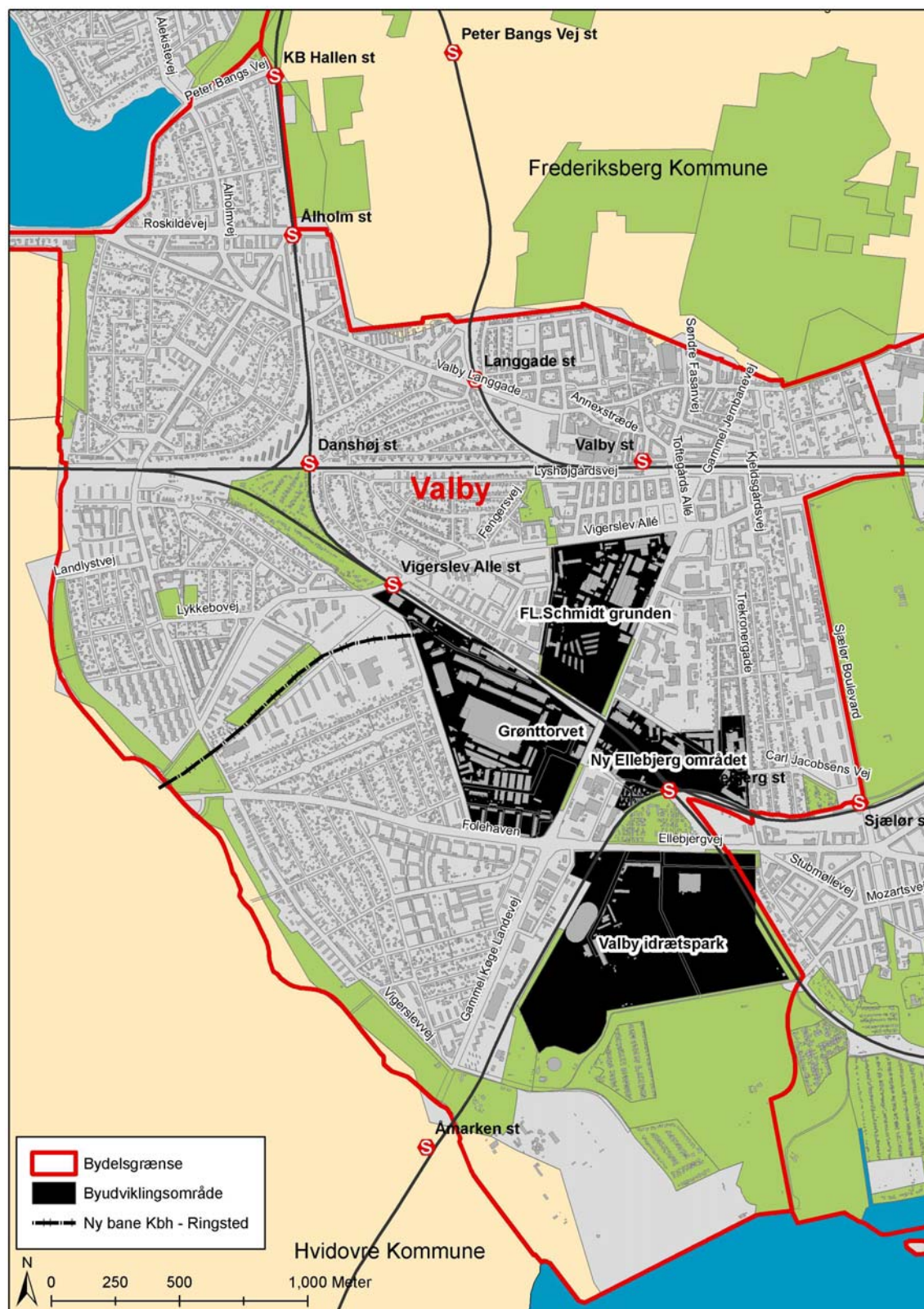
- Valby Idrætspark
- Ny Ellebjerg området
- FL.Schmidt grunden
- Grønttorvet

Udover disse områder vil bydelen påvirkes væsentligt af byomdannelsen på Carlsbergs gamle produktionsarealer ved Valby bakke. Dette område ligger administrativt umiddelbart øst for bydelsgrænsen, men hovedparten af fremtidens trafik til denne grund vil passere gennem Valby bydel.

To øvrige projekter sætter også spor i forhold til fremtidens trafikale forhold. En ny jernbane, København – Ringsted over Køge, vil have tracé gennem bydelen og stop på en udvidet Ny Ellebjerg Station. Dette giver nye muligheder, men kan også give store miljømæssige problemer i fremtiden afhængig af banens forløb. Endelig kan Københavns Kommunes planer om en betalingsring rundt om byen få stor betydning for trafikken i bydelen.

Trafikplanen vil forholde sig til alle de forskellige trafikale påvirkninger der sker i bydelen, og se det i en sammenhæng i forhold til de løsninger der skal ske i fremtiden.

På Figur 1 ses bydelen Valbys afgrænsning og planlagte fremtidige byudviklingsområder.

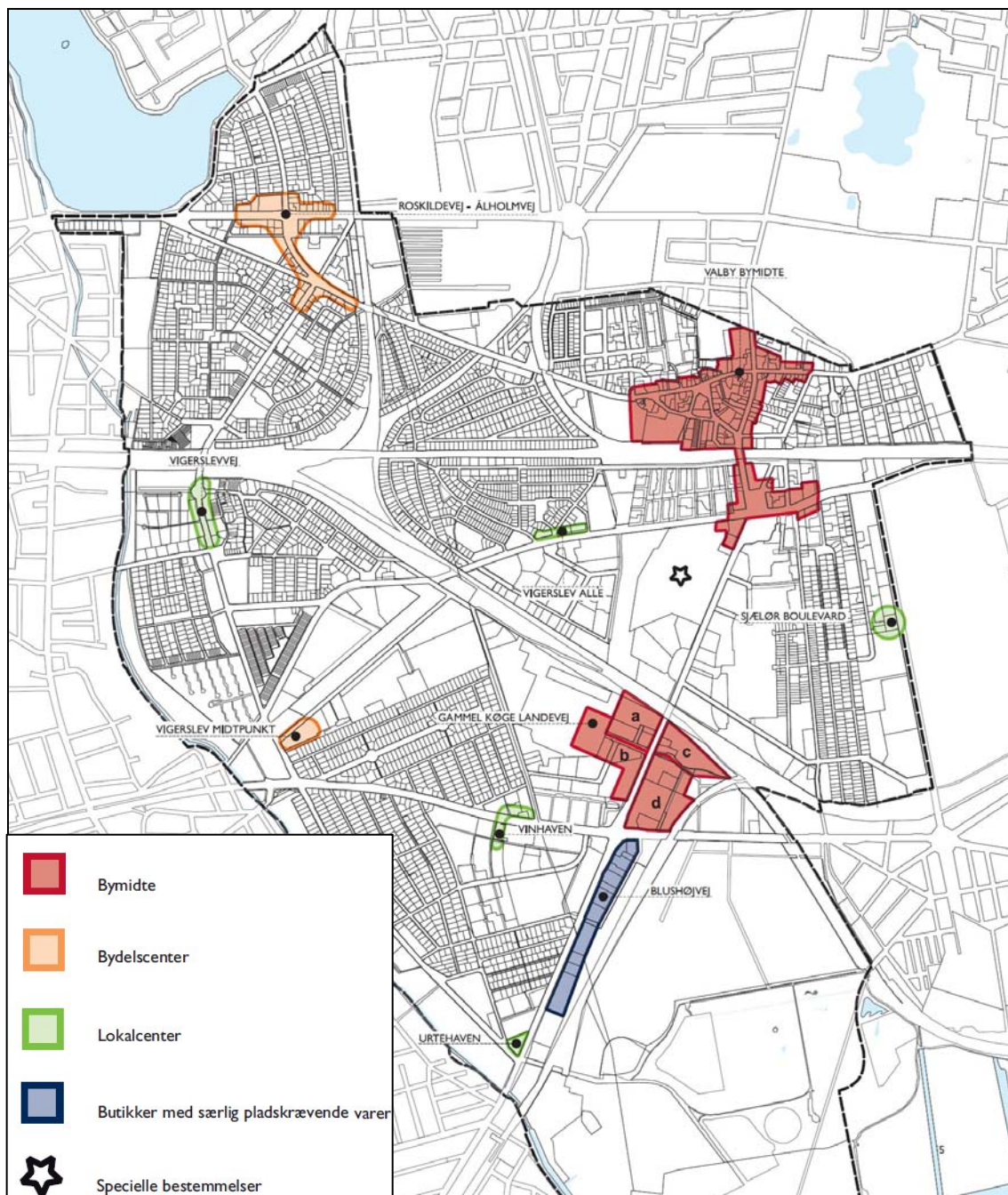


Figur 1. Afgrænsning af bydelen Valby med fremtidige byudviklingsområder.



De nye byudviklingsområder i Valby syd vil være placeret syd for bydelens egentlige bymidte der er centreret nord for Valby Station omkring Valby Langgade og Annexstræde. Området Grønttorvet og Ny Ellebjerg vil ligge i tæt tilknytning til et udpeget bymidteområde, som i forslag til kommuneplan hovedsageligt dækker over butikker med arealkrævende varer. Se Figur 2.

Der ligger en udfordring i at få skabt sammenhæng mellem den nye byudvikling og den eksisterende bymidte uden at der genereres unødvendig ny biltrafik internt i bydelen.



Figur 2. Udpegede bymidteområder i forhold til detalplanlægningen i bydelen Valby.

Kilde: Forslag til kommuneplan 2009 – rammer og lokalplanlægning.

## 1.2 Planens indhold

Forslaget til en trafikplan for Valby kan inddeles i følgende tre overordnede dele.

- Beskrivelse af eksisterende forhold
- Beskrivelse af trafiksituationen i år 2020
- Forslag til overordnede trafikale løsningsmuligheder

Beskrivelsen af eksisterende forhold vil opsummere dagens situation i bydelen Valby på trafikområdet. Det drejer sig om hhv. vejtrafik, kollektiv trafik og bløde trafikanter samt trafikens miljømæssige konsekvenser.

Påvirkningen fra ny byudvikling ses i forhold til dagens trafiksituation. Der foretages en sammenfatning af den fremtidige trafik, hvor det forventes at bydelene er omdannet. Derudover gøres der betragtninger omkring faktorer der spiller ind på transportmiddelvalget, herunder bebyggelsens tæthed, stationsnærhed og parkeringsdækning.

På baggrund af de forudsete konsekvenser, vil planen pege på en række overordnede løsningsmodeller der forventes at kunne løse den fremtidige trafik i bydelen. Forslagene er således konsekvensvurderet på et overordnet plan uden der er foretaget yderligere analyser. Planen vil ikke indeholde forslag til konkrete færdige projekter eller skitser til sådanne.

## 2. EKSI STERENDE TRAFIKALE FORHOLD

I dette kapitel beskrives de eksisterende trafikale forhold i bydelen Valby, se Figur 3.

### 2.1 Bydelens placering i hovedstadsregionen

Ses der på Valbys placering i en større sammenhæng, strækker bydelen sig fra Sydhavnen i syd til Damhussøen i nord og grænser op til Hvidovre, Rødovre og Frederiksberg Kommuner mod vest og nord samt bydelen Kgs. Enghave/Vesterbro mod øst.

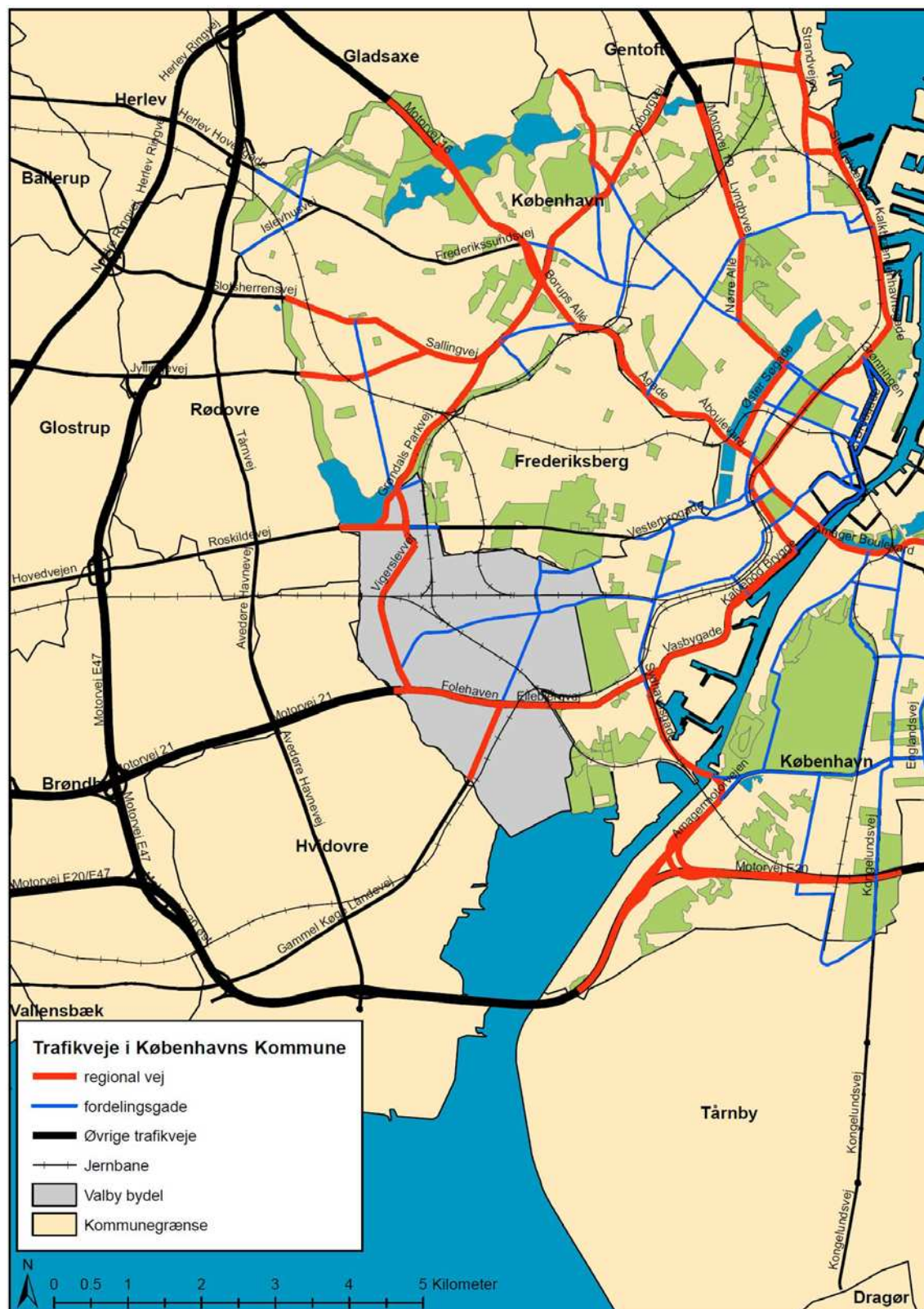
Med dens placering udgør bydelen den trafikale adgang mellem Københavns Centrum og Frederiksberg samt oplandskommunerne vest og sydvest for København. En hel del oplandstrafik passerer således igennem bydelen. Ture med mål på Amager kører over Avedøre og Amagermotorvejen, og belaster dermed ikke vejnettet i bydelen.

I forhold til den kollektive trafik er bydelen kendetegnet ved at en række S-togsforbindelser fletter sammen, hvilket betyder at samtlige S-togslinier passerer gennem bydelen på forskellige jernbanestrækninger, inden de passerer Københavns Hovedbanegård og fortsætter nordpå. Eneste undtagelse er linie F, som kører mellem Ny Ellebjerg Station og Hellerup Station og dermed går igennem bydelen i en omtrentlig nord-syd gående retning.

Bydelen har flere vigtige regionale trafikforbindelser, både på vej- og banesiden, som indgår i hovedstadens overordnede infrastruktur og betjener en høj andel af gennemkørende trafik i bydelen. Dette betyder at Valby har rigtig god overordnet tilgængelighed når trafikanter skal til og fra bydelen, hvilket er vigtigt for at udvikle nye attraktive byområder. De trafikbelastede veje og mange baner har til gengæld en barrierevirkning der medfører omvejskørsel og dårlig tilgængelighed internt i bydelen.

Der findes ikke konkrete tal for transportmiddelfordelingen på bydelsniveau i Københavns Kommune. Det vurderes dog, at en større andel af turene i Valby foregår i bil end for bydelene i tætbym. Dette skyldes ikke mindst den gode tilgængelighed til vejnettet. Derfor kan der forventes et større potentiale i at flytte trafik fra bil til andre transportmidler, men det er de lange bilture som er gennemkørende i bydelen i dag som skal påvirkes.





Figur 3. Overordnet trafikstruktur for bydelen Valby



## 2.2 Trafikken på vejnettet

I det følgende beskrives den overordnede trafikale struktur i bydelen Valby med baggrund i vejklassificeringen og der foretages en vurdering af trafikmængderne.

### 2.2.1 Vejklassificering

Vejstrukturen er inddelt i en hierarkisk vejklassificering. I forslag til Kommuneplan 2009 består vejnettet af regionalveje, fordelingsveje, bydelsgader, strøggader og lokalveje.

Regionalvejene og fordelingsgaderne udgør den primære trafikvejsstruktur. Disse gader indrettes ideelt set til at kunne håndtere den gennemkørende biltrafik og dermed de største trafikmængder. I Valby udgøres regionalvejene af Folehaven - Ellebjergvej, Vigerslevvej – Ålholmvej, Roskildevej, Peter Bangsvej samt den sydlige del af Gl. Køge Landevej. Fordelingsvejene udgøres af Vigerslev Allé, Gl. Køge Landevej – Toftegårds Allé – Søndre Fasanvej samt den østlige del af Valby Langgade. Bydelsgaderne skal skabe forbindelser internt i bydelen. Vigtige bydelsgader er Valby Langgade, den sydlige del af Vigerslev Allé, Sjælør Boulevard samt Retortvej. I forhold til kommuneplanen fra 2005 har Københavns Kommune indført en ny vejklasse kaldet Strøggader. Dette er gader som i særlig grad skal give mulighed for handel og gode opholdsmuligheder for bløde trafikanter. I bydelen er Valby Langgade udpeget som eneste Strøggade mellem Toftegårds Allé og Annexstræde.

### 2.2.2 Gennemkørende trafik, trafikmængder og trængsel

Trafikvejene i bydelen udgør tilsammen en gennemkørselskorridor der betjener trafikken i en hovedsageligt sydvest-nordøstlig akse. De tre indfaldsveje Folehaven, Gl. Køge Landevej og Roskildevej møder bydelen mod vest og sydvest. I alt krydser ca. 107.000 køretøjer bydelsgrænsen af disse veje, mens knap 100.000 køretøjer krydser bydelsgrænsen mod øst og nordøst. Dette indikerer meget tydeligt at der er en væsentlig gennemkørende trafik. Trafikvejnettet i Valby har dermed i høj grad en fordelende funktion for trafikken til de forskellige bydele i det centrale København og Frederiksberg.

For at konkretisere den gennemkørende trafik i bydelen yderligere, er der foretaget modelberegninger for trafikken i bydelen der viser at:

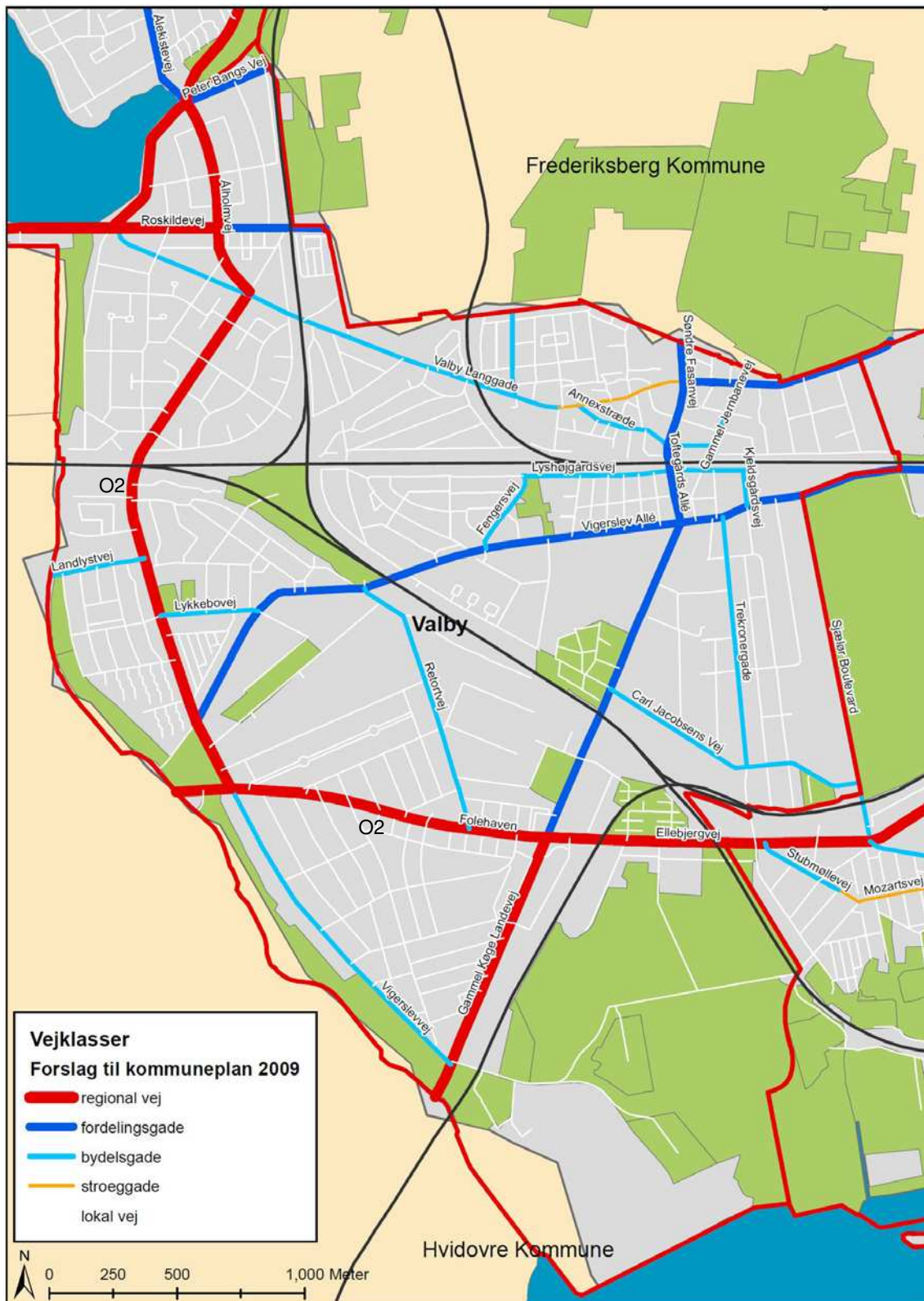
- 30 % af trafikken på Søndre Fasanvej nf. Valby Langgade er gennemkørende i bydelen.
- 50 % af trafikken på Valby Langgade øf. Toftegårds Allé er gennemkørende i bydelen.
- 55 % af trafikken på Vigerslev Allé øf. Toftegårds Allé er gennemkørende i bydelen.
- 1/3 af trafikken på Gl. Køge Landevej kører på Søndre Fasanvej og 1/3 kører på Holbækmotorvejen.
- 2/3 af trafikken på Folehaven vf. Gl. Køge Landevej kører fra Holbækmotorvejen mod centrum via Ellebjergvej.

Forløbet Folehaven – Ellebjergvej betjener primært trafikken mellem Holbækmotorvejen og den Indre By via P. Knudsens Gade – Vasbygade og Kalvebod Brygge. Ca. 35.000-40.000 køretøjer kører på strækningen. For trafik fra Holbækmotorvejen mod Frederiksberg og Vesterbro er der flere rutevalgsmuligheder idet både Gl. Køge Landevej og Vigerslev Allé kan benyttes frem mod krydset ved Toftegårds Plads. Krydset fordeler trafikken over enten Toftegårds Allé – Søndre Fasanvej til Frederiksberg Kommune eller ad Vigerslev Allé mod øst til Vesterbro og Carlsberg. I dag er Gl. Køge Landevej den mest benyttede forbindelse med 24.000 køretøjer mens der kører ca. 16.000 køretøjer på Vigerslev Allé. Over Toftegårds Allé kører 28.000 køretøjer. For trafik mod Vesterbro findes desuden et tredje alternativ der går via Sjælør Boulevard – Vigerslev Allé. Sjælør Boulevard bør i dag ikke bære gennemkørende trafik, da den er klassificeret som bydelsgade med 9.700 køretøjer i døgnnet. Roskildevej berører bydelen i det nordøstlige hjørne. Herfra kører en del trafik til Valby Langgade, der fører til Valby bymidte med ca. 12.500 køretøjer i døgnnet. Desuden har Roskildevej vigtige forbindelser til Vigerslevvej mod syd og Peter Bangs Vej/Ålholmvej mod nord. Her sker udvekslingen mellem Roskildevej, som indfaldsvej, og Vigerslevvej samt Ålholmvej, der udgør ring 2 i Københavns overordnede vejstruktur.

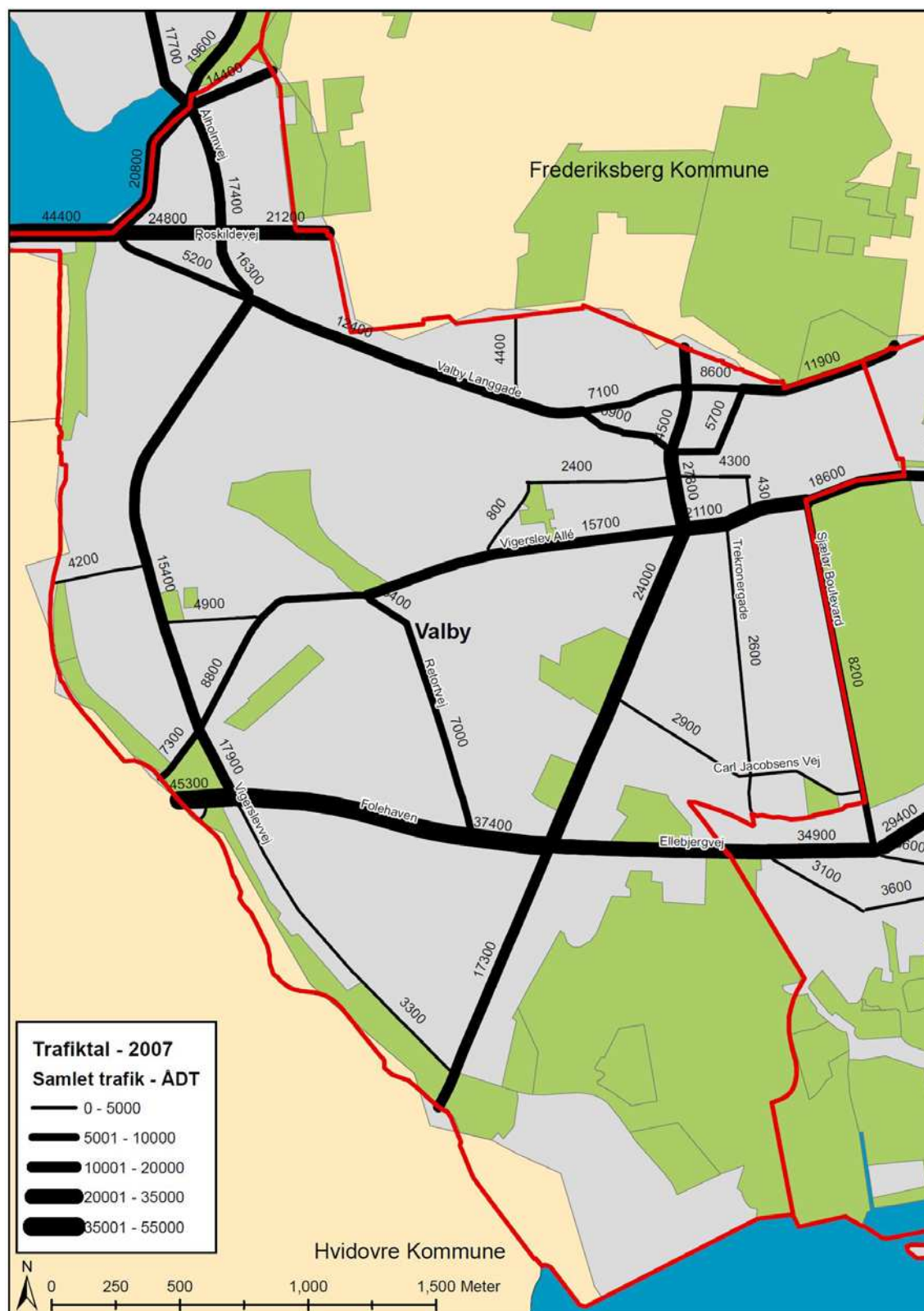
Dagens trafikmængder skaber allerede i dag en nedsættelse af fremkommeligheden på vejnettet. Strækningen Toftegårds Allé mellem Valby Langgade og Toftegårds Plads udgør i dag en flaskehals i vejnettet, hvor kapaciteten er totalt opbrugt i myldretiden med nedsat rejsehastighed til

følge. Derudover er der væsentlige trængselsproblemer ved tilslutningen til Holbækmotorvejen i krydsene Folehaven/Vigerslevvej og Vigerslevvej/Vigerslev Allé. De store trafikmængder betyder samtidig, at tilslutninger foregår i signalregulerede kryds eller ved højre ind/højre ud løsninger som giver ekstra omvejskørsel.

Der er ikke nødvendigvis sammenhæng mellem vejklassificeringen og vejenes anlægsbredde. Regionalvejen Vigerslevvej er på strækningen mellem Folehaven og Roskildevej en forholdsvis smal 2-sporet vej med et snævert gadeprofil der giver begrænsede udviklingsmuligheder for f. eks. større trafikbelastninger i forhold til dagens ca. 15.000 køretøjer. Folehaven er i dag en 4-sporet vej med et meget bredt profil, mens Gl. Køge Landevej er delvis 2-sporet med midterhelle og vejen har mulighed for udbygning til fire spor. Vigerslev Allé er i dag en bred 2-sporet vej uden muligheder for udbygning.



Figur 4. Vejklassificeringen i Valby ifølge forslag til Kommuneplan 2009.



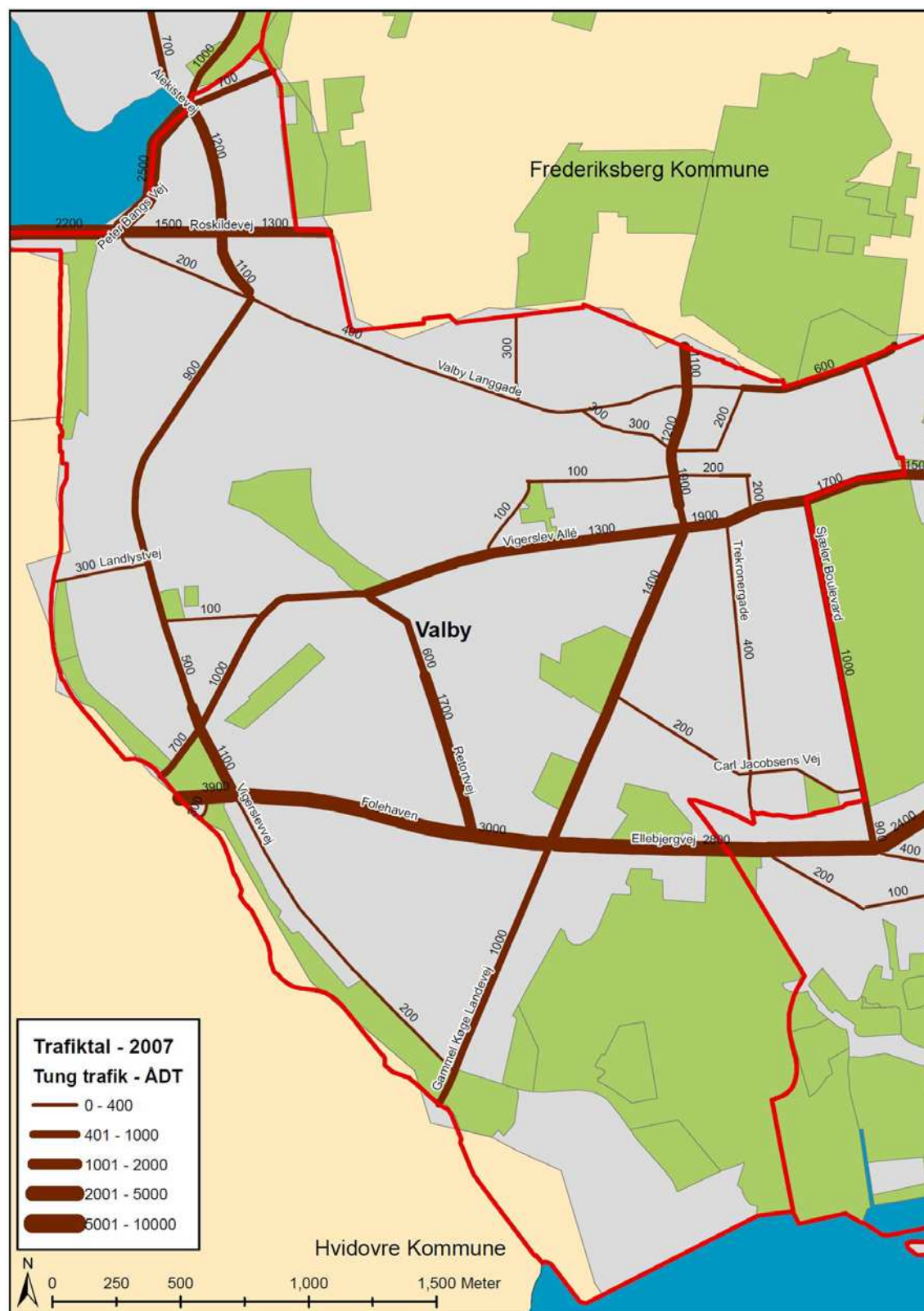
Figur 5. Registrerede trafikmængder målt i årsdøgntrafik (ÅDT) for 2007.

### 2.2.3 Tung trafik

Årsdøgntrafikken for den tunge trafik i bydelen er vist på Figur 6. For den tunge trafik er der et særligt behov for at fastholde den på det overordnede vejnet, idet lastbiler udgør en øget miljøbelastning i forhold til biltrafikken. Figuren viser at den tunge trafik i høj grad fastholdes på regional- og fordelingsvejene. En del tung trafik har i dag ærinde i selve bydelen. Det gælder ikke mindst de fortsatte aktiviteter omkring Grønttorvet, mens mange af de pladskrævende butikker



omkring Gl. Køge Landevej og forsyninger til bymidten også skaber en del tung trafik. Siden september 2008 har Miljøzonen betydet skærpede krav til lastbilernes partikeludledning ved kørsel indenfor Ring 2, hvilket har haft en positiv effekt for Valby. I 2009 udvides Miljøzonen til kommunegrænsen, og dermed bliver hele bydelen omfattet i zonen.



Figur 6. ÅDT for tung trafik i Valby

Der er i 2009 lagt op til øgede restriktioner for den tunge trafik. Med forslag til "Det røde rutenet for lastbiler", ønskes det at flytte lastbiltrafik til bestemte regionalveje. Dette skal dels gøres ved at differentiere hastighedsgrænsen yderligere i forhold til i dag samt foretage en anbefalet rutehenvisning. I Valby bydel indgår Ring 2 og Roskildevej i det røde rutenet. Forslaget vurderes ikke at ændre lastbilernes andele på vejene markant, men kan i tilfælde af jævnbyrdige rutevalg have en indflydelse. Dette kunne f.eks. være med til at flytte tung trafik fra Vigerslev Allé til Folehaven.

### 2.3 Bløde trafikanter

Et vigtigt element i hovedstadens trafikstruktur er trafiksikre og direkte forbindelser for de bløde trafikanter. Det gælder for såvel ture på cykel som korte ture for fodgængere. Gode stiforbindelser er en del af tiltagene for at få flere københavnere til at cykle og gå i stedet for at tage bilen, og dermed arbejde for kommunens målsætninger på området.

Bydelens stinet er i dag karakteriseret ved at alle overordnede stier forløber langs de mest trafikerede veje, se Figur 7. Således er der enkeltrettede cykelstier eller cykelbaner langs alle regional- og fordelingsveje. Bydelen er præget af, at vejtrafik og stitrafik er integreret i det samme net. Der findes enkelte stikrydsninger af banerne og vejnettet ude af niveau, f.eks. ved Danshøj Station og på tværs af Folehaven. Ellers sker krydsning af jernbaner i langt de fleste tilfælde sammen med vejnettet. Dette skal også ses i sammenhæng med de mange jernbaner der gennemskærer bydelen og skaber en barrierevirkning.

Trafikmængderne for cyklister er målt på de større trafikveje, hvor det varierer mellem 3.500-6.000 cyklister i døgnet. Mest cykeltrafik findes på Toftegårdsbroen og Vigerslev Allé mod København. Forholdet cykel/bil er således meget lavere end det ses for andre bydele i København.

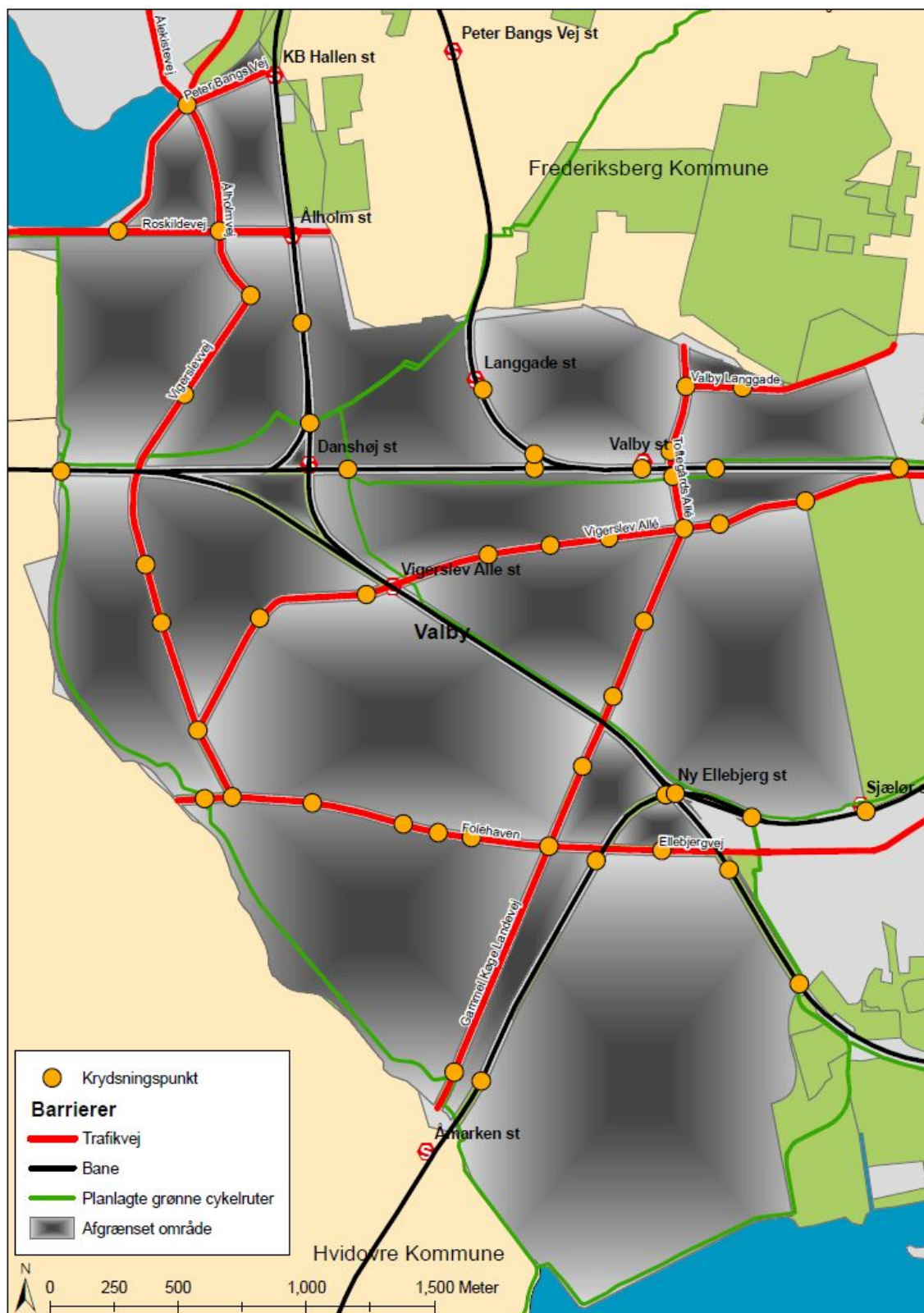
Valby er i dag en meget grøn bydel, specielt i den sydlige del, hvor en række stier i eget tracé går gennem Valbyparken, disse stier har i høj grad en rekreativ værdi, men betjener ikke de store mængder bolig-arbejdsstedstrafik i bydelen. Langs bydelsgrænsen mod Hvidovre Kommune og langs vandet forløber et grønt bælte, hvor der i dag går den grønne cykelrute "Hvidovreruten". Denne rute er færdigetableret, mens Nørrebro-ruten, der går gennem Frederiksberg Kommune, er under færdiggørelse i bydelen. Der er planlagt yderligere to grønne cykelruter gennem bydelen, der begge fører til centrum. Valbyruten går gennem de nye byudviklingsområder med forbindelse til Ny Ellebjerg og Sjælør Station, mens Carlsberg-ruten gør direkte øst-vest gennem bydelen og forbinder Carlsbergområdet med Søndre Boulevard og centrum.

Figur 8 viser de barrierer der findes i bydelen, og som udgøres af jernbaner og trafikvejene. Samtidig er vist krydsningspunkterne for bløde trafikanter, hvad enten det sker i niveau eller ude af niveau. Det fremgår at byen er inddelt i mange små afgrænsede zoner, hvor det er nødvendigt at foretage en væsentlig omvejskørsel som blød trafikant for at krydse en vej eller bane. F.eks. kan banen mellem Vigerslev Allé Station og Ny Ellebjerg Station kun krydses ved de to skærende trafikveje, hvilket afskærer store områder for den direkte rute til bymidten i Valby.



Figur 7. Overordnede stier og ruter til bløde trafikanter, samt oversigt over barrierer og krydsningsmuligheder.

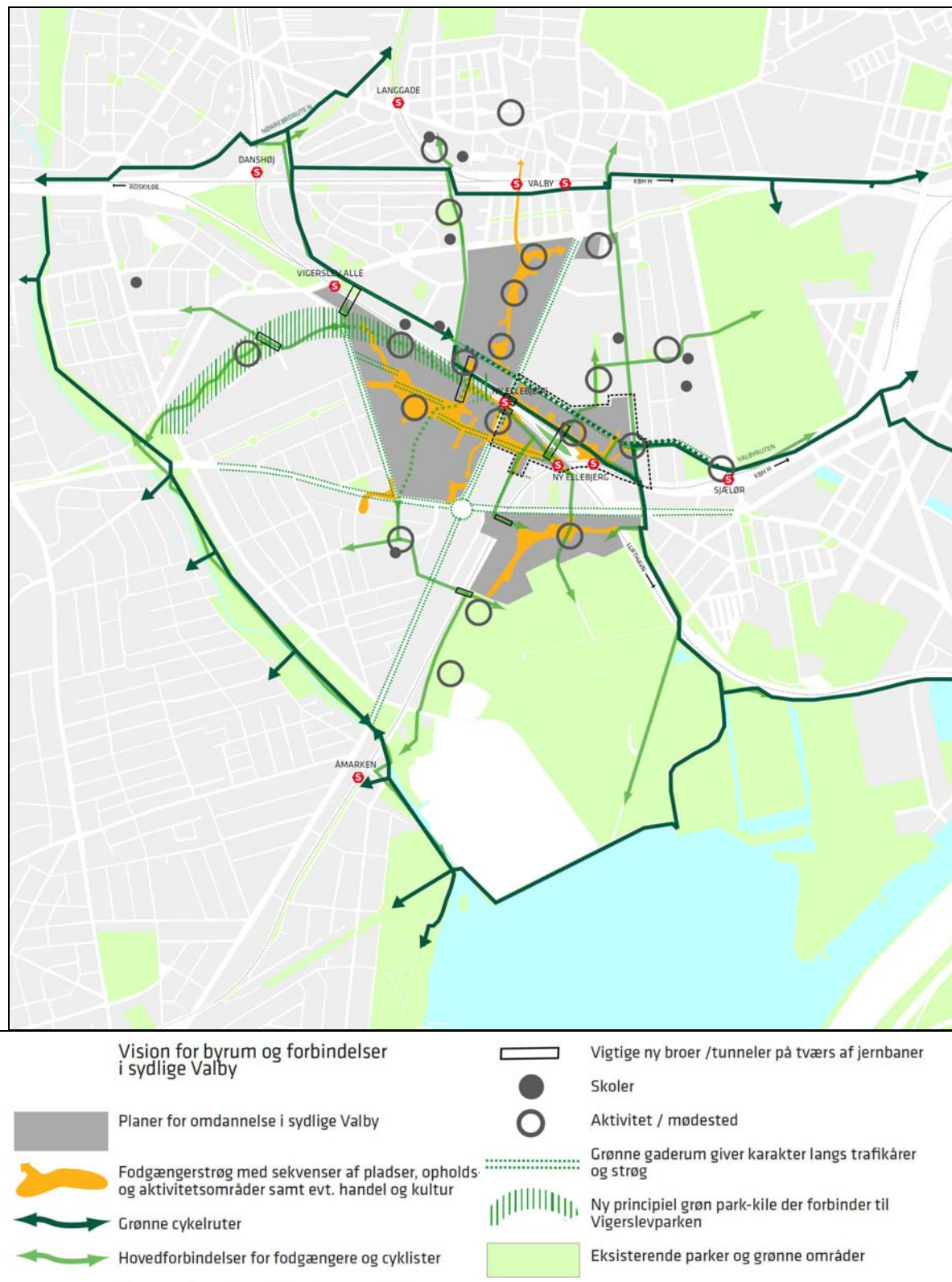




Figur 8. Overblik over barriere og registrerede krydsningspunkter i Valby.

Valby Lokaludvalg har sammen med Københavns Kommune udarbejdet et forslag til en fremtidig trafikstruktur for de bløde trafikanter. Kortet er vist på Figur 9. Heri indgår både nye stier som vil forbedre tilgængeligheden samt stibroer over jernbanerne som vil nedsætte barrieren på tværs af banenettet. De konkrete forslag vil blive yderligere belyst i afsnit 5.7.





Figur 9. Forslag til stiforbindelser i Valby

## 2.4 Kollektiv trafik

Valby råder i dag over 8 stationer, hvoraf Ny Ellebjerg, Valby og Danshøj er skiftestationer mellem toglinier. Samtlige S-togslinier har forbindelse gennem bydelen. Der afgår regionaltog fra Valby Station. På bussiden er bydelen betjent med A-bus linie 1, 3 og 4 samt en række andre buslinier og natbusser, se Figur 10. Bydelen er således meget tilgængelig for rejser til og fra an-

dre bydele i København og byer på Sjælland. Figur 11 viser en oplandsanalyse med hhv. 600 meter og 1000 meter stationsoplande samt 300 meter oplande til busstoppesteder. Oplandsanalysen viser, at der generelt er en god stationsdækning af bydelen, men at væsentlige dele af Folehaveområdet ligger udenfor 1000 meter grænsen for stationsbetjening. Medtages oplande for busserne er denne del af Folehavekvarteret dog dækket.

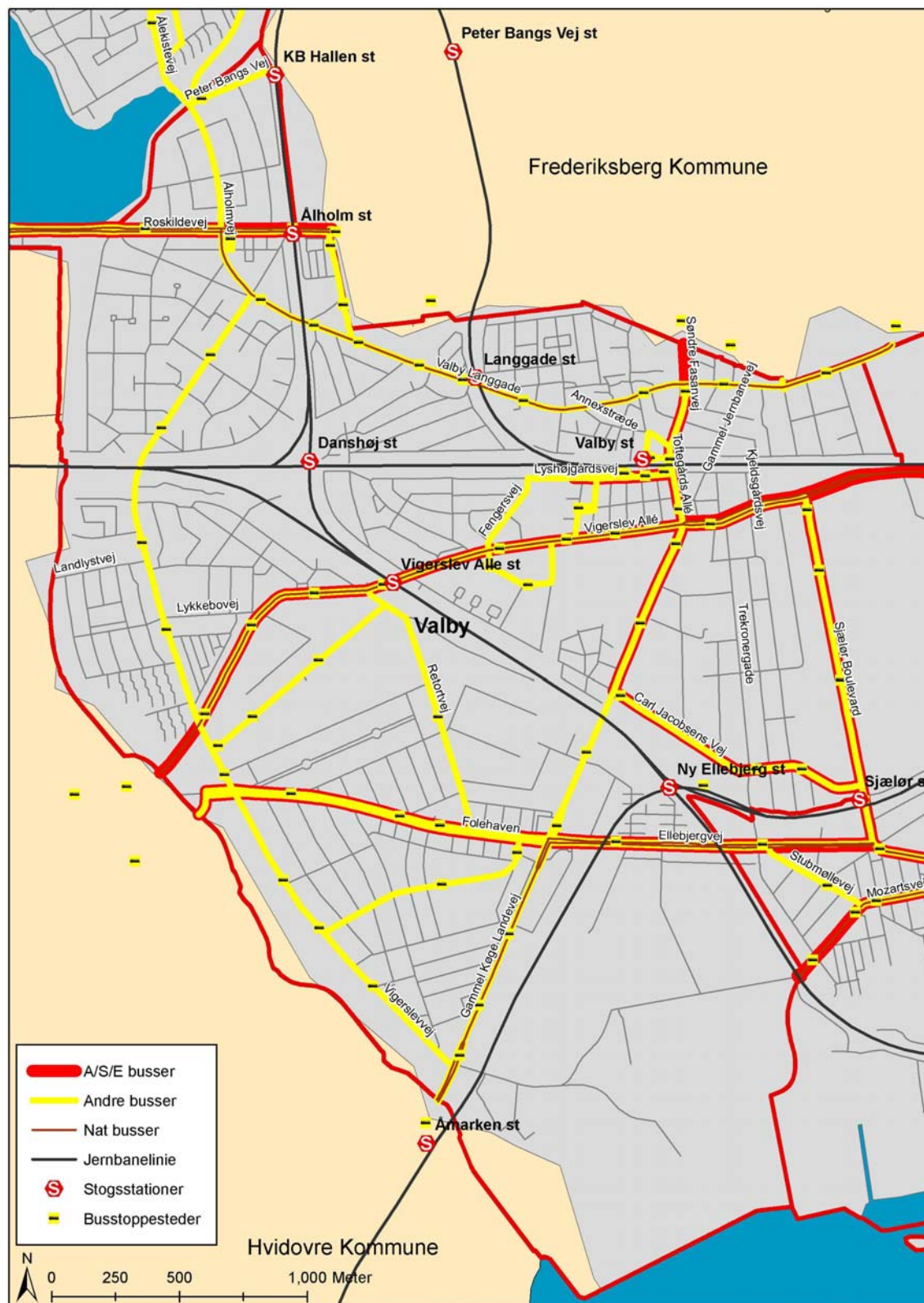
Selvom bydelen er meget velforsynet med kollektive forbindelser, er det svært at komme rundt med kollektiv trafik internt i bydelen. Dette gælder især for rejser der går nord-syd udenom Valby bymidte, hvor der er en nedsat busbetjening. Det hænger ikke mindst sammen med vejstrukturen som udover Vigerslevvej fører mod Valby bymidte og Københavns Centrum. S-togs linie F udgør derfor en vigtig kollektiv korridor mellem nord og syd men kræver typisk omstigning fra bus til tog i begge ender af rejsen, hvilket er et generelt problem i bydelen.

Da omskiftning både er tidsmæssigt krævende og besværlige at foretage, nedsætter det både den generelle fremkommelighed og tilgængelighed for kollektiv trafik i bydelen. Enkelte stationer har en nedsat biladgang. Det gælder først og fremmest Danshøj station der ligger midt i et lokalområde. Ny Ellebjerg Station savner desuden en bedre trafikalt adgang fra Folehaven.

For at styrke den kollektive vil det kræve bedre sammenhæng internt i bydelen og specielt i den nord-syd gående retning. Dette kan både ske ved direkte buskørsel eller ved bedre tilbringerkørsel til omskiftestationerne Valby og Ny Ellebjerg, så den gode banebetjening i højere grad udnyttes.

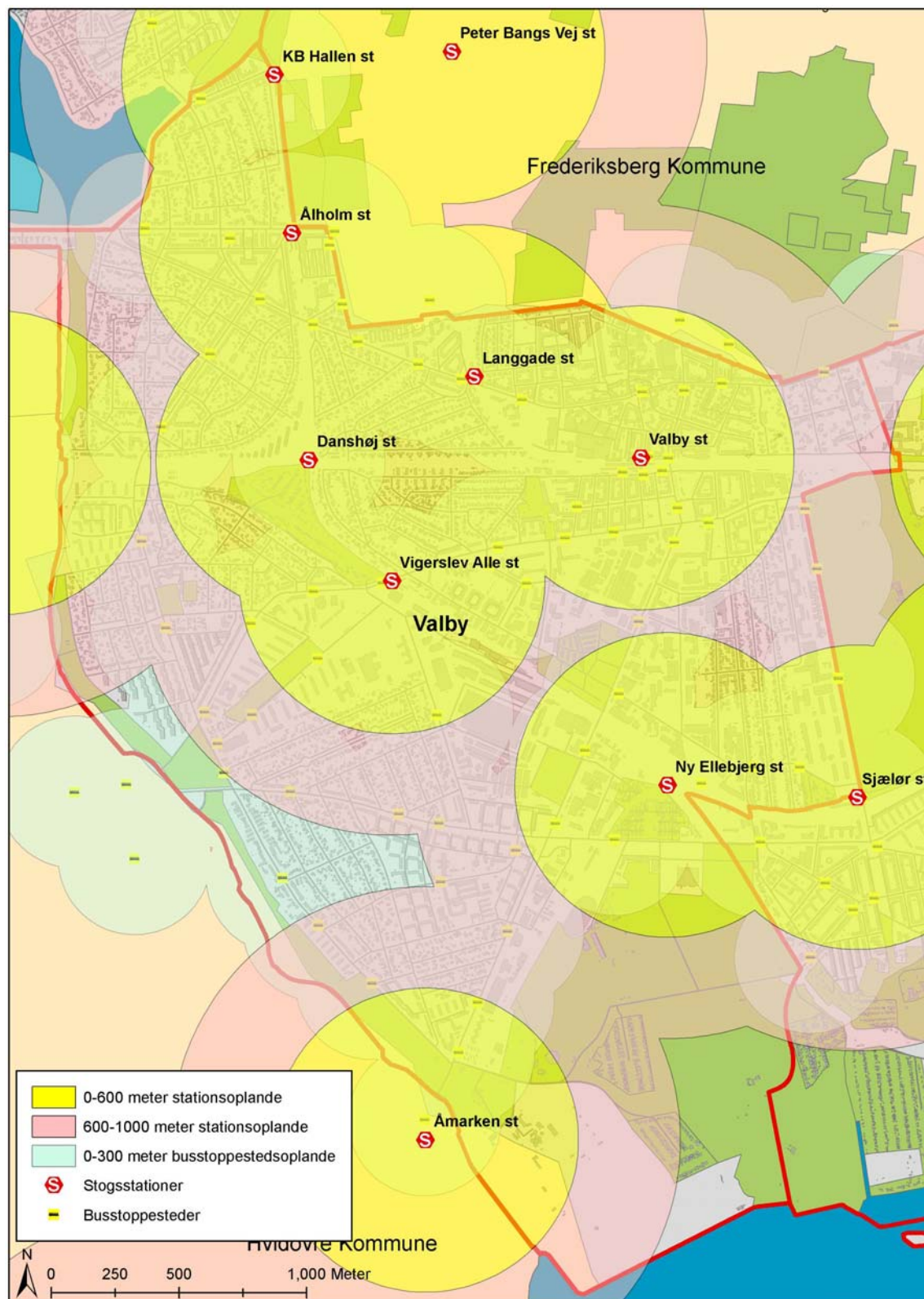
Bedre stier mellem boligområder og stationer/stoppesteder samt gode cykelparkeringsfaciliteter er også nødvendigt for at udnytte potentialet ordentligt.

Det er ikke undersøgt, hvorvidt trængsel udgør et problem for busserne i bydelen i dag. Der findes i dag busbaner på Toftegårds Allé og ved krydset Folehaven/Gl. Køge Landevej mens et vigtigt kryds som Toftegårds Plads ikke har busbaner. Trængsel for busser vil dog generelt blive et problem i fremtiden når trafikken stiger på vejene, og flere busbaner kan derfor udgøre en fremtidig løsning.



Figur 10. Kollektive forbindelser i Valby på vej og bane.





Figur 11. Kollektive linier og afdækkede oplande til stationer og stoppesteder.

## 2.5 Uheld

Der er foretaget en uheldsanalyse for Valby i den 5-årige periode 2004-2008. Uheldsanalysen afdækker om trafiksikkerheden spiller en særlig rolle i bydelen, også set i forhold til prioriteringen af den fremtidige trafikstruktur.

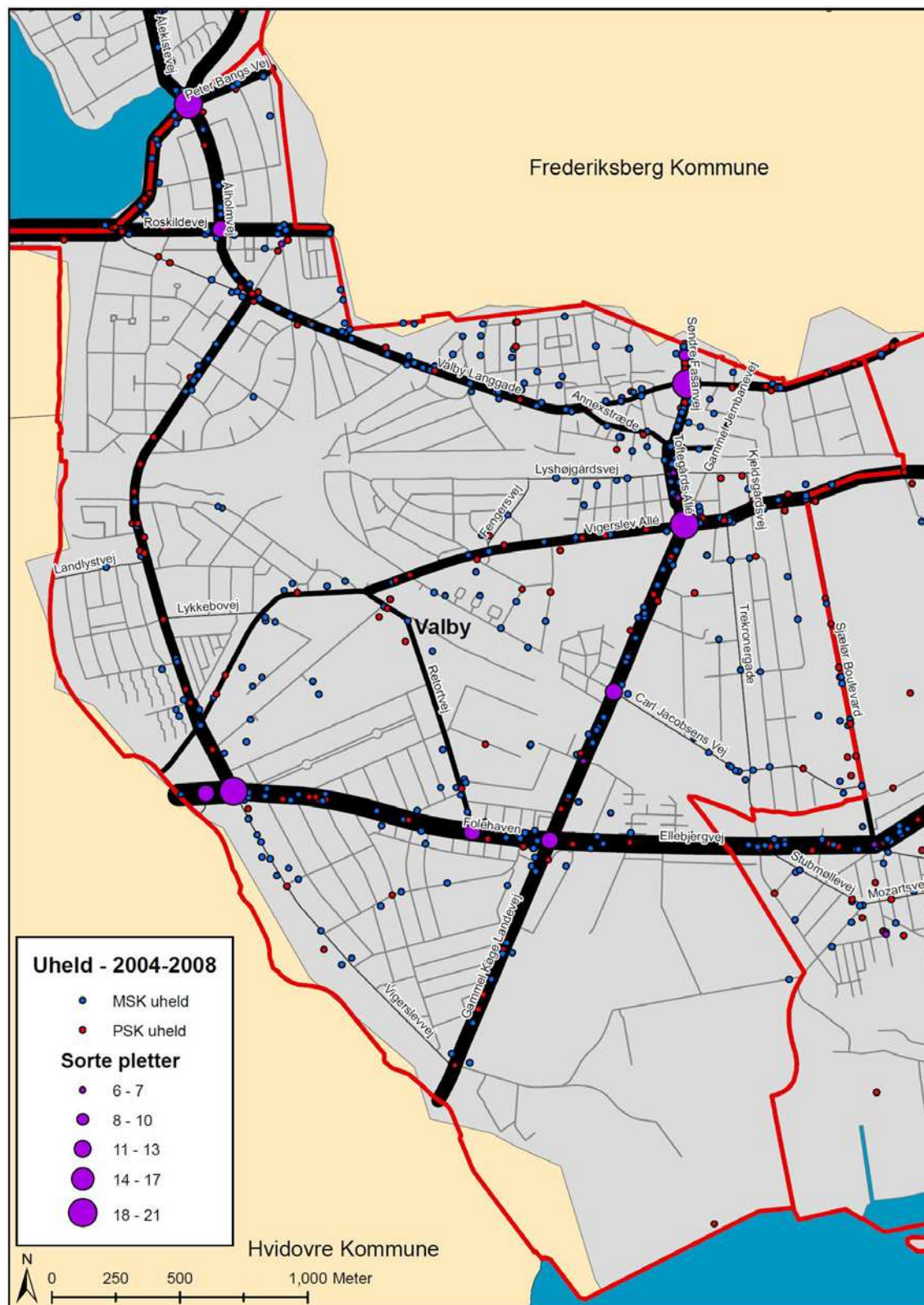


Uhedsbilledet er vist på Figur 12. Det fremgår at de mest uhedsbelastede kryds og strækninger samler sig på lokaliteter med de højeste trafikmængder. For strækninger er det især Vigerslevvej nord for Lykkebovej samt Sjælør Boulevard der skiller sig ud med en høj andel af personskadeuheld. På Vigerslevvej er der de seneste år sket forbedringer med ny afstrikning. Sjælør Boulevard indbyder pga. dens lange lige forløb til høj hastighed, dette til trods for at der er opstillet hastighedsdæmpende foranstaltninger. I krydsene er uheldene også samlet der, hvor trafikken er størst. Det mest uhedsbelastede kryds er dog Valby Langgade/Toftegårds Allé, som langt fra har de største trafikmængder. Derimod færdes mange bløde trafikanter i krydset, hvilket har ført til at bløde trafikanter indgår i næsten hvert andet uheld. I krydset Gl. Køge Landevej/Vigerslev Allé sker der flest personskadeuheld og i alt 13 tilskadekomne og 1 dræbt har der været i den 5-årige periode. De 5 mest uhedsbelastede kryds er vist på Tabel 1.

**Tabel 1. Listen over de 5 mest uhedsbelastede kryds i Valby fra 2004-2008**

	Vejgren 1	Vejgren 2	Antal uheld	PSK uheld	Let tsk	Alv tsk	Dræbte	Antal bløde trafikanter
1	Valby Langgade	Toftegårds Allé	21	7	3	4	1	10
2	Gl. Køge Landevej	Vigerslev Allé	19	9	8	5	1	8
3	Peter Bangs Vej	Ålekistevej	18	3	3	0	0	6
4	Folehaven	Vigerslevvej	18	4	3	1	0	3
5	Gl. Køge Landevej	Carl Jacobsens Vej	12	2	0	2	0	9

Uhedsbilledet for Valby er blevet sammenlignet med det tilsvarende uhedsbillede for hele Københavns Kommune. Denne sammenligning viser, at Valby ikke på nogen måde er overrepræsenteret hvad angår uhedskoncentrationen. Dette kan til dels forklares med rimelig gode sammenhæng mellem vejklassificering og trafikmængder. De overordnede veje og tilhørende kryds er bedre indrettet til at afvikle trafikken på en trafiksikker måde. Dertil kommer at Valby ikke har nær så stor en koncentration af cyklister målt i antal, sammenlignet med andre bydele i Københavns Kommune.

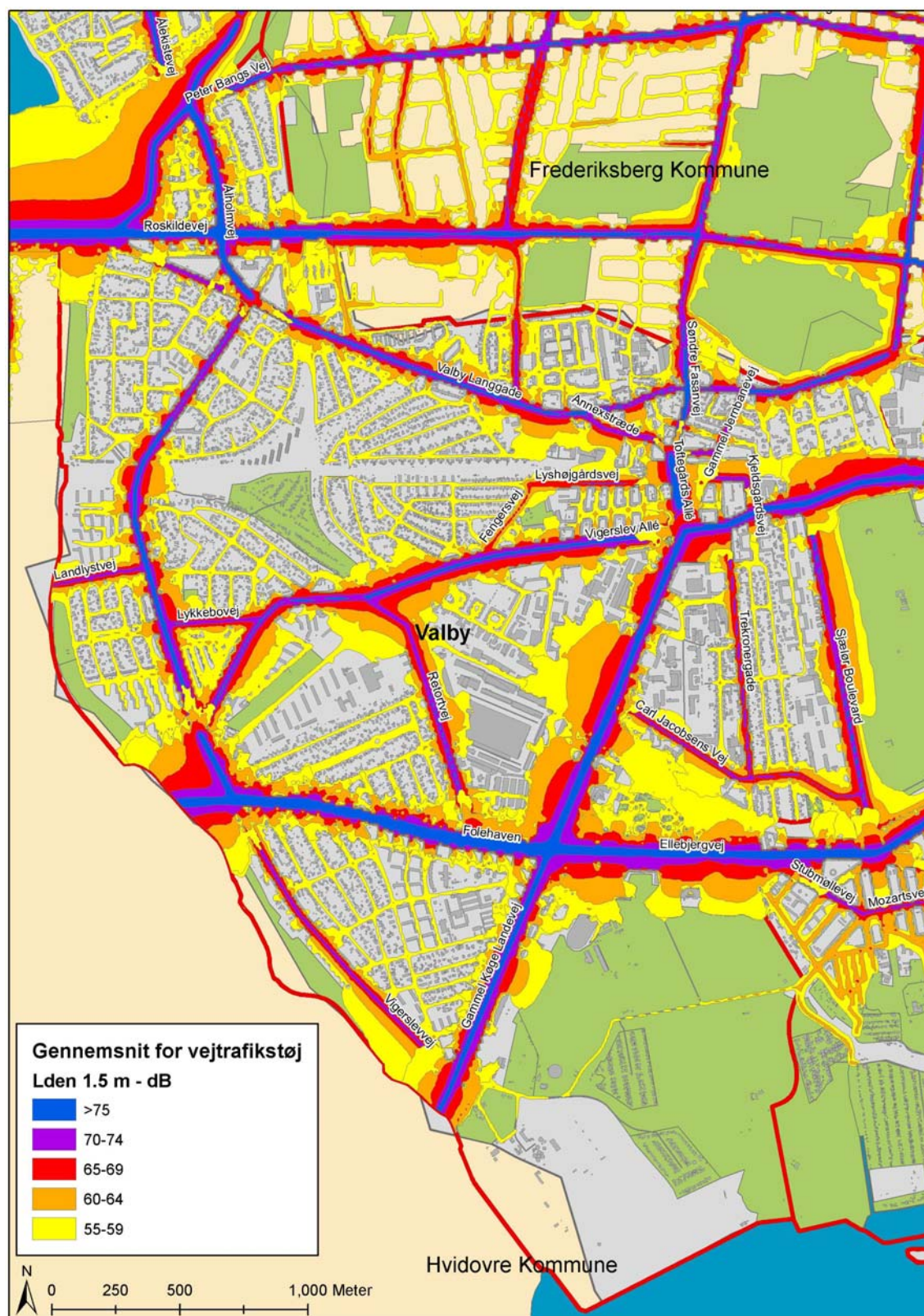


Figur 12. Uheldsbilledet i Valby fra 2004-2008.

## 2.6 Trafikstøj

Støjniveauet fra vejtrafikken er blevet kortlagt for bydelen. Kortlægningen tager udgangspunkt i det gældende EU-støjdirektiv. Støjkortet er vist på Figur 13. De primære støjbelastede veje er Folehaven – Ellebjergvej samt Gl. Køge Landevej.





Figur 13. Støj kortlægning for bydelen Valby.

## 2.7 Opsamling på eksisterende trafikale forhold

Meget af biltrafikken i Valby er gennemkørende og derfor uvedkommende og uønsket for bydelen. En af de store udfordringer i Valby bliver at styre og regulere gennemkørende biltrafik. Denne trafikmængde vil i fremtiden stige voldsomt. Uanset den kommende byudvikling er det samtidig helt nødvendigt at begrænse generne, både for barriere, støj og uheld.

Den gennemkørende trafik der fordeler sig ved Toftegårds Plads og fortsætter ad Toftegårds Allé er helt central i forhold til Valby bymidte. Det er også her der ses de største trængselsproblemer. Hvis Valby skal hænge bedre sammen som bydel skal trafikens barriere her reduceres.

Valby er i dag velforsynet med kollektiv trafik i form af både baneforbindelser og busforbindelser. Bydelens overordnede problem er derfor at få bundet de forskellige områder af bydelen op på det overordnede kollektive net, samt at få bedre sammenhæng i nord-syd gående retning. Gode kollektive trafikforbindelser til skiftestationerne Ny Ellebjerg og Valby er her centralt. Især Ny Ellebjerg vil i fremtiden få en vigtigere rolle som regional skiftestation, og dette skal de øvrige kollektive udbud understøtte.

Stiforbindelserne er i dag anlagt hovedsageligt langs det overordnede vejnet, hvor cyklerne integreres med biltrafikken. Der er i fremtiden et behov for flere separate stier igennem området. Der findes allerede i dag en del krydsningspunkter af baner og trafikerede veje, men der er behov for at få udbygget især det grønne cykelrutenet og få det bundet sammen med lokalveje.

### 3. DEN FREMTIDIGE TRAFIKSITUATION

I det følgende kapitel opstilles et beregningsgrundlag for den fremtidige trafiksituation i bydelen Valby. Den fremtidige trafiksituation påvirkes af:

- Den igangværende og kommende byudvikling i bydelen
- Byudvikling på Carlsberg
- Den generelle trafikvækst i København

Som udgangspunkt for vurderingen af den fremtidige trafik er valgt beregningsåret 2020. Dette årstal er valgt, fordi der er en rimelig chance for at hovedparten af den planlagte byomdannelse har fundet sted. Vælges et senere beregningsår er der flere eksterne faktorer der kan have indflydelse på udviklingen som omlægning af kørselsafgifterne til road pricing, trængselsafgifter mm.

#### 3.1 Byudvikling i Valby bydel

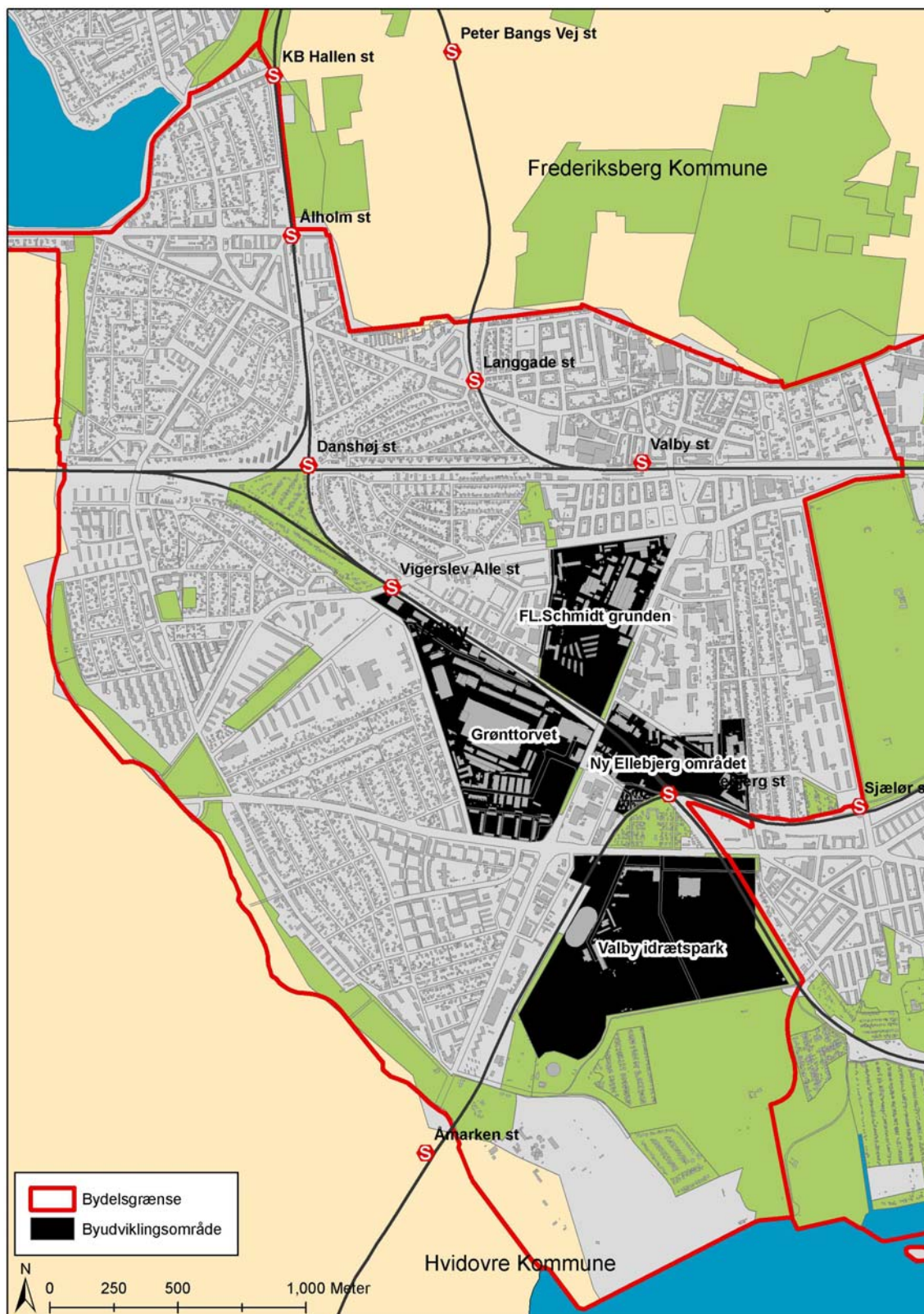
Trafikplanen vil konkret medtage følgende igangværende og kommende byudviklingsområder i Valby:

- Grønttorvet
- Ny Ellebjerg området
- Valby Idrætspark
- FL. Schmidt

Dertil kommer at der indenfor eksisterende lokalplaner fortsat er mulighed for udvidelser i de bebyggede arealer. Dette kan for Valby syd gøre sig gældende for Torveporten (lokalplan 83 "Ellebjerg"), hvor der kan foretages en udvidelse af eksisterende bebyggelse. Denne udvikling vil dog være begrænset, og er derfor ikke medtaget.

I de følgende afsnit er opsummeret de væsentligste trafikale elementer fra de fire byudviklingsområder i Valby på baggrund af den planlægning der er foretaget indtil videre. Der er her taget udgangspunkt i foreliggende startredegørelser, eksisterende lokalplaner og udarbejdelsen af helhedsforslag for områderne. Områder er vist på Figur 14.





Figur 14. De fire byudviklingsområder i Valby Syd

### 3.1.1 Grønttorvsområdet

Københavns Kommune er på vej med en startredegørelse for området. Grønttorvet flytter i 2012 til nye lokaliteter i Høje Tåstrup. Der foreligger i dag et forslag til en helhedsplan for området, hvor der er fastlagt nogle overordnede bebyggelsesvolumener. Der planlægges ca. 370.000 kvm

etageareal fordelt ligeligt mellem bolig og erhverv. Den trafikale adgang til området kan både ske fra Gl. Køge Landevej via Torveporten og fra Retortvej.

### 3.1.2 Ny Ellebjerg området

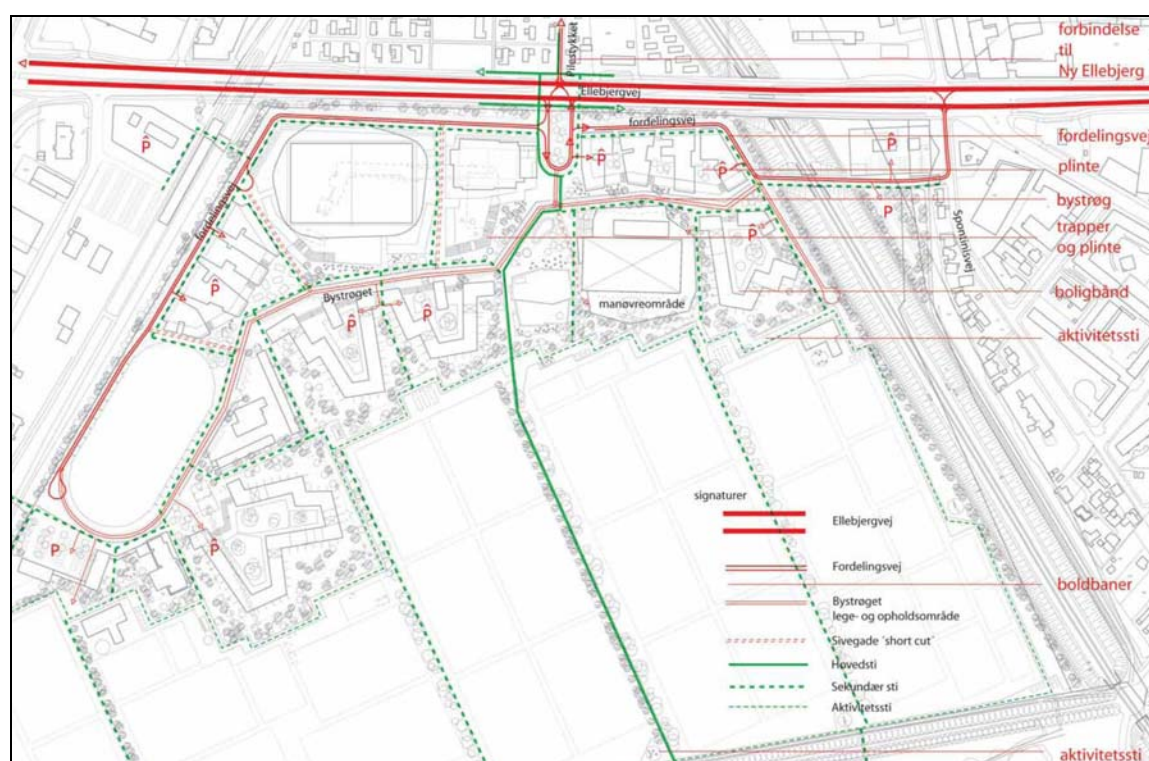
Københavns Kommune er på vej med et lokalplanforslag for området. Området omkring Ny Ellebjerg ønskes omdannet til erhverv og bolig. I alt bebygges området med 120.000 kvm, hvoraf halvdelen allerede er etableret i dag. De resterende 60.000 kvm fordeles med 70 % erhverv og 30 % boliger. Hele området ligger stationsnært indenfor 600 meter zonen og er dermed anvendeligt til regionale erhvervsfunktioner. I helhedsplanen for området lægges der op til en funktionel sammenhæng med Grønttorvsområdet, hvori blandt andet indgår et handelsstrøg på tværs af Gl. Køge Landevej. Trafikalt skal området betjenes fra Gl. Køge Landevej via Carl Jacobsens Vej og Følager samt via Poppelstykket fra Ny Ellebjergvej. Kommunen har her stillet forslag til et nyt signalanlæg i krydset Ellebjergvej/Poppelstykket.

### 3.1.3 Fl. Schmidt området

Området er lokalplanlagt (lokalplan 391 med tillæg) og delvist udbygget med nye boliger. Den samlede bebyggelsesvolumen vurderes at være 210.000 kvm, heraf ca. 125.000 kvm bolig. Ca. 90.000 kvm er allerede bygget i dag. Den trafikale adgang sker fra Ramsingsvej og via Gl. Køge landevej.

### 3.1.4 Valby Idrætspark området

Der er i dag udarbejdet en helhedsplan for Valby Idrætspark der lægger op til 95.000 kvm nybyggeri med 40.000 kvm bolig og 38.000 kvm erhverv samt 17.000 kvm idræt og kulturfaciliteter. Ca. 20.000 kvm idræts- og kulturfaciliteter bevares. Trafikalt betjenes grunden til/fra Ellebjergvej, hvor der i dag er signalanlæg. Figur 15 viser forslaget til en ny trafikal struktur som fastholder den samme vejadgang til Ellebjergvej med tilhørende stistruktur.



Figur 15. Forslag til trafikstruktur for Valby Idrætspark

Den samlede bebyggelse for de fire områder er sammenfattende vist i Tabel 2. Der er tale om et samlet nyt bebyggelsesvolumen på ca. 645.000 kvadratmeter fordelt ligeligt mellem bolig og erhverv/service, der ikke er etableret i dag. Det er ud fra denne bebyggelsessum at der i det efterfølgende gøres vurderinger omkring den fremtidige turproduktion.

Tabel 2. Samlet ny bebyggelsesvolumen for fremtidige byudviklingsområder.

Område	Bolig	Erhverv og service	Kultur/ Idræt	Ny bebyggelse - samlet
	kvm	kvm	kvm	kvm
Grønttorvet	192.400	177.600		370.000
Valby idrætsanlæg	40.000	38.000	17.500	95.000
Ny Ellebjerg området	20.000	40.000		60.000
Fl. Schmidt	75.000	45.000		120.000
<b>Samlet</b>	<b>327.400</b>	<b>300.600</b>	<b>17.500</b>	<b>645.000</b>

### 3.2 Turproduktion fra byudvikling

Byudviklingen i Valby vil bidrage til en forøgelse i antallet af ture både for biler, cykler og kollektive rejser. De primære problemstillinger drejer sig om vejtrafikken, da denne transportform suverænt bidrager mest til trafikkenes negative miljøkonsekvenser og medfører trængsel i vejsystemet. Derfor fokuserer dette afsnit på at beskrive antallet af genererede ture i bil.

Antallet af genererede ture bliver for bydelen Valby fastlagt ud fra bilturrater, som baserer sig på det bebyggede areal og dets anvendelse. På baggrund af vurderinger foretaget for bydelen Valby og erfaringer fra byudviklingen på Carlsberg, er der valgt følgende bilturrater.

- Bolig: 2,0 bilture/100 kvm/døgn
- Erhverv/service: 3,3 bilture/100 kvm/døgn
- Kultur/idræt: 2,0 bilture/100 kvm/døgn

De anvendte turrater er udtryk for en gennemsnitsbetragtning for hele byudviklingen på baggrund af de planer der foreligger. Især kan erhverv/service være svingende afhængig af mængden og typen af detailhandel der placeres i områderne. Turraten for bolig svarer ca. til, at en lejlighed genererer en pendlertur (ud og hjem) hver dag. På den baggrund kan den genererede nye biltrafik beregnes til ca. 17.000 ture pr. døgn.

Som følge af at aktiviteter forsvinder, foretages et fradrag for den eksisterende trafik der kører til og fra områderne i dag. Hertil kommer at der for FL. Schmidt grunden, Ny Ellebjerg og Valby Idrætsanlæg allerede er etableret en bebyggelsesvolumen. Dette er ikke medtaget idet trafikken fra disse områder allerede kører på vejnettet i dag. For Grønttorvet baseres den eksisterende trafik på konkrete tællinger til og fra Grønttorvet som viser at 2.800 køretøjer passerer portene til området hver dag. For Fl. Schmidt grunden sker der fortsat en del aktivitet i områdets nordlige del, hvor Fl. Schmidt koncernes administration fortsat bliver liggende. Her vurderes 1.500 køretøjer at forsvinde pr. døgn ved omdannelsen.

Det fremgår af Tabel 3 at den samlede tilvækst i antallet af bilture bliver på ca. **9.700** biler pr. døgn.

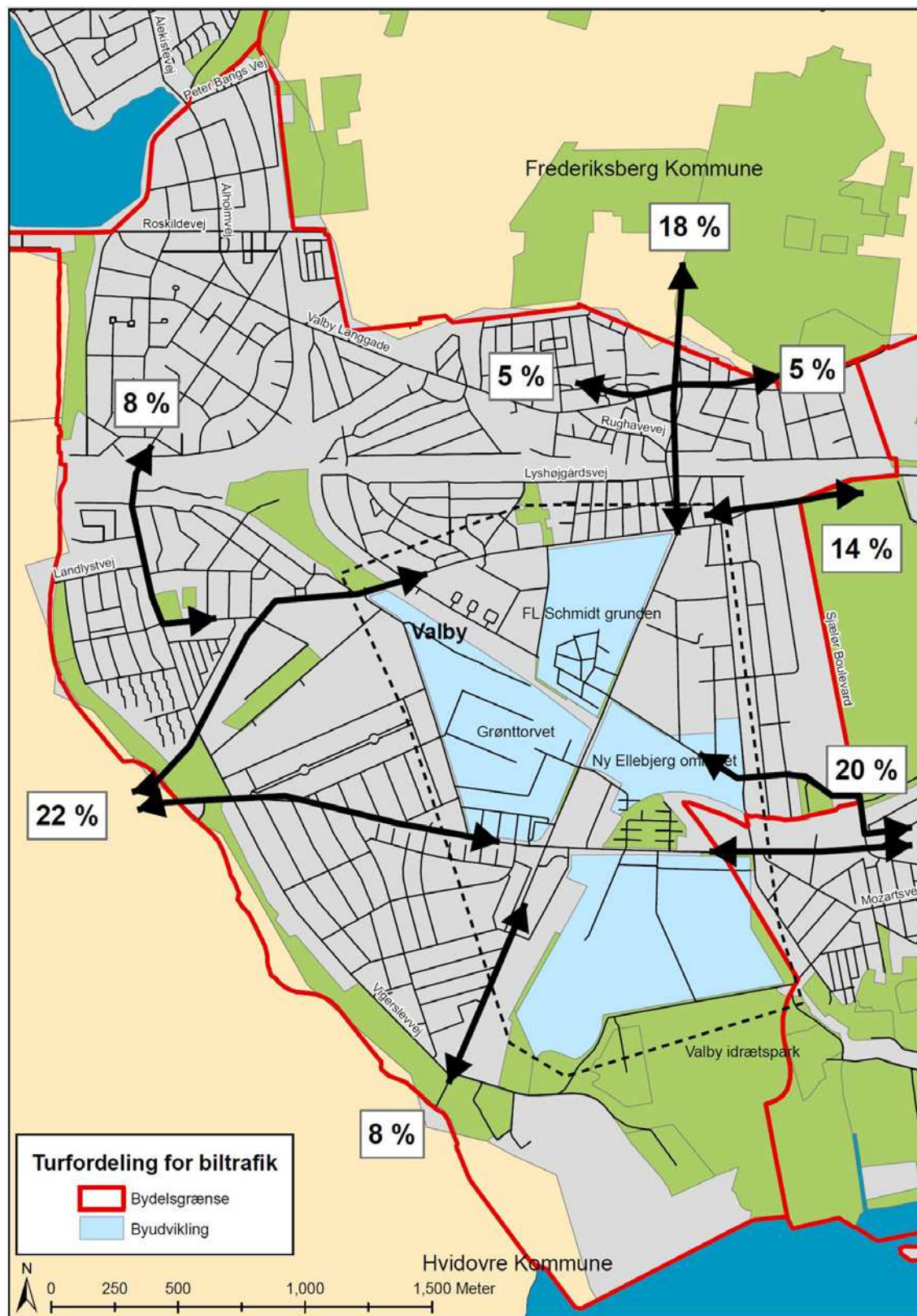
Tabel 3. Samlet antal bilture til og fra nye byudviklingsområder.

Byudviklingsområde	Ny bebyggelse - samlet	P-pladser	Beregnet trafik - døgnture	Eksisterende trafik - døgnture	Trafiktilvækst - døgnture
		Beregnet fra kommuneplan			
Grønttorvet	370.000	2.812	9.708	5.600	4.108
Valby idrætsanlæg	95.000	765	2.404	0	2404
Ny Ellebjerg området	60.000	300	1.720	0	1.720
Fl. Schmidt	120.000	600	2.985	1.500	1.485
<b>Samlet</b>	<b>645.000</b>	<b>4.477</b>	<b>16.818</b>	<b>7.100</b>	<b>9.718</b>

### **3.2.1 Fordeling på vejnettet**

Den beregnede samlede turproduktion af biltrafik der kører til og fra det sammenhængende byudviklingsområde der udgøres af de fire områder, vil fordele sig på vejnettet. En meget lille andel af bilturene vil desuden kunne foregå internt i området. Dette er der set bort fra. Til at kvalificere fordelingen af turene til vejnettet, er der foretaget en trafikmodelkørsel i OTM. Fordelingen af turene til vejnettet er blevet opgjort for de overordnede trafikstrømme til de forskellige verdenshjørner som vist på Figur 16.





Figur 16. Fordeling af nygenererede bilture på vejnettet fra Valby syds byudviklingsområdet (sort stiplede område).

Det bør bemærkes at 28 % af de nye bilture fra Valby syd vil have mål mod nord, hvor banebroen krydses over Toftegårds Allé. Tilsvarende kører kun 22 % mod vest til motorvejsnettet.

Omsat til antal ture giver dette en fordeling som vist i Tabel 4.

Tabel 4. Fordeling af bilture til det overordnede vejnet af ny trafik fra byudvikling.

Vejstrækning	Fordeling	Antal døgnture
Vigerslevvej nf. Lykkebovej*	8 %	780
Toftegårds Allé	28 %	2710
Vigerslev Allé øf. Gl. Køge Landevej	14 %	1360
Folehaven vf. Vigerslevvej	22 %	2130
P. Knudsens Gade øf. Sjælør Boulevard	20 %	1940
Gl. Køge Landevej sf. Folehaven	8 %	780
<b>Samlet</b>	<b>100 %</b>	<b>9700</b>

\*nf: nord for; øf: øst for osv.

### 3.3 Carlsberg byudviklingen

Carlsbergs udflytning af ølproduktionen har givet mulighed for etableringen af en helt ny bydel midt imellem Valby og Vesterbro. Området skal byudvikles med blandet bolig, erhverv og kultur og den nye bydel vil også medføre mere trafik på det omkringliggende vejnet.

I de trafikale beregninger for Carlsberg forventes det at Folehaven og især Gl. Køge Landevej bliver en central adgangsvej med en stigning på hhv. 7000 og 9900 i årsdøgntrafikken, se Figur 17.

I planlægningen af Carlsberg området tages der højde for at trafikken skal ledes til og fra området via Vigerslev Allé, mens mindst mulig trafik kører via Valby Langgade og dermed skal krydse banebroen ved Valby Station. Dette bygger på en planlægning af det interne vejnet på Carlsbergområdet og lokaliseringen af P-husene på grunden. Der er således beregnet en stigning på ca. 2700 køretøjer i døgnet på Toftegårds Allé, mens Vigerslev Allé påvirkes med yderligere 7200 køretøjer.

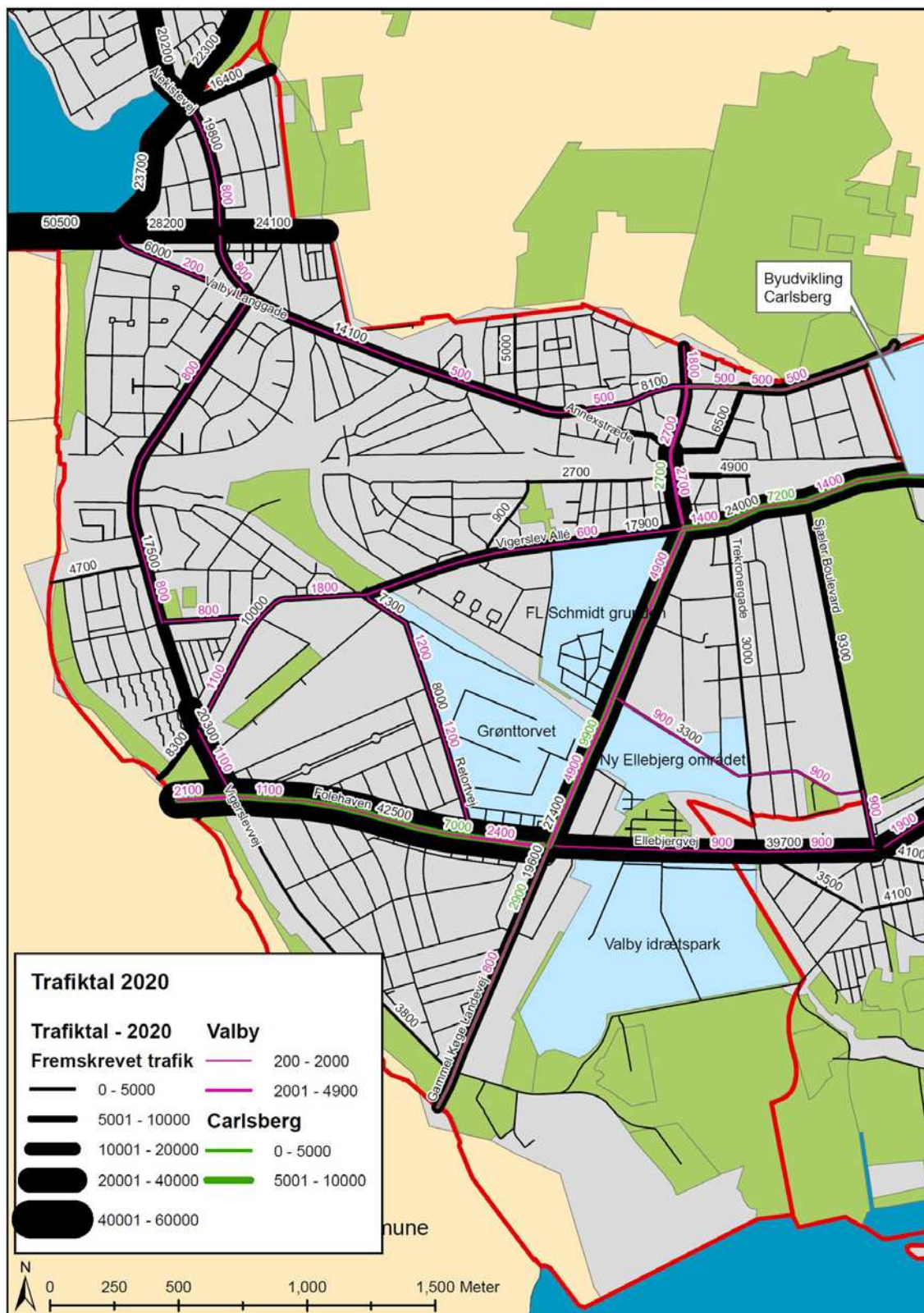
### 3.4 Generel trafikvækst

Tidspunktet for en vurdering af biltrafikken ligger i år 2020. Trafikken vil frem mod dette årstal have en fortsat udvikling som skal indregnes i den fremtidige trafiksituation.

Den generelle tilvækst i biltrafikken vurderes at være på ca. 1 % pr. år frem til 2020. Trafikken på vejene i bydelen Valby vil således være ca. 12 % højere end trafikmængderne i 2009.

Denne vækst er lav i forhold til den generelle trafikudvikling på landsplan, men stemmer godt overens med Københavns Kommunes trafikudvikling som i perioden 2002-2007 steg med 9 % over kommunegrænsen. Gl. Køge Landevej steg med 3,5 % og Folehavevej – Ellebjergvej med 10-12 % mens Vigerslev Allé i samme periode er faldet med 5 %. Dette er sket under høj økonomisk vækst og der må forventes en fladere udvikling fremover pga. lav vækst i samfundet. Dog forventes et stigende bilejerskab i hovedstaden.

Fremskrives udviklingen fra i dag og tillægges der trafik fra byudviklingen på Carlsberg fremkommer de trafikmængder der ses på Figur 17.

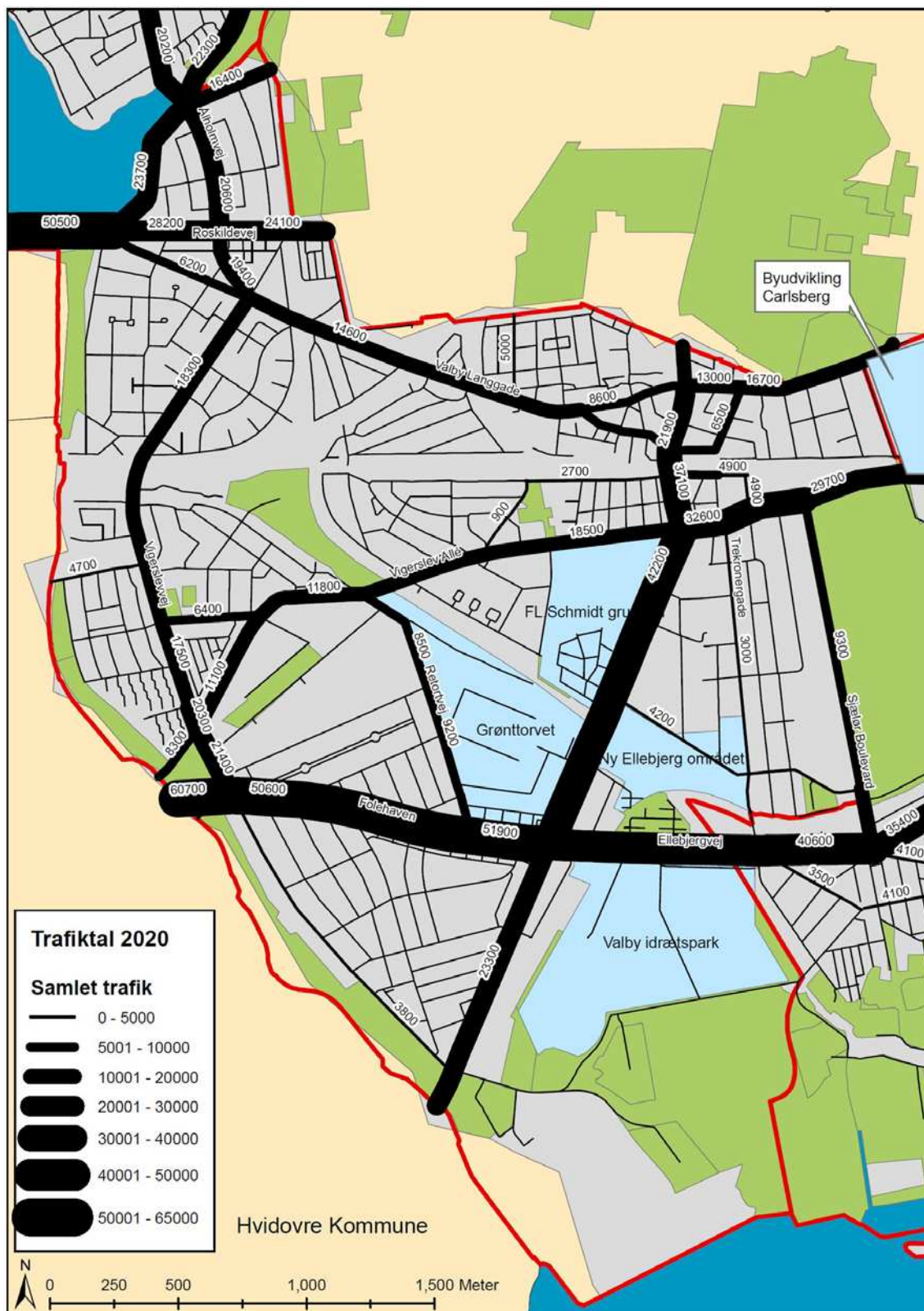


Figur 17. Forventede trafikmængder som følge af byudviklingen i Valby på Carlsberg samt dagens trafik fremskrevet til 2020.

### 3.5 Den fremtidige trafik på vejnettet

I den samlede prognose for fremtidens trafik på vejnettet i år 2020, vil trafikken stige mest på vejene Vigerslev Allé, Gl. Køgevej Landevej, Toftegårds Allé og Folehaven.





Figur 18. Samlede trafikmængder i 2020, opgivet i ÅDT.

For Gl. Køge Landevej på strækningen mellem Folehaven og Vigerslev Allé vil stigningen i trafikken kunne afhænge af tilslutningerne til byudviklingen. Med udbygning af signalanlæg til vejen, vurderes mellem 40-50 % af trafikken fra byudviklingen at ville benytte dele af Gl. Køge Landevej.



### **3.5.1 Trafikkens døgnfordeling**

Ændringen i trafikken vil for Valby ikke kun være et spørgsmål om at trafikken stiger. Der vil også ske en ændring i den måde trafikken fordeler sig på henover døgnet. Dette skyldes den ændrede arealanvendelse, hvor virksomheder med megen varekørsel erstattes med boliger og erhverv som følger et normalt pendlingsmønster med en morgen- og eftermiddagsspidsstid.

Den største ændring i Valby sker i forbindelse med Grønttorvets udflytning. I dag afvikles hovedparten af trafikken til og fra Grønttorvsgrunden inden middag, primært i forbindelse med morgenspidstimen, mens kun meget lidt trafik kører til grunden og eftermiddagen. Ved erstatning af Grønttorvet med boliger og kontorerhverv vil trafikken have en normal døgnfordeling med en morgen- og eftermiddagsspidsstid. Dette kan øge trafikbelastningen på Gl. Køge Landevej om eftermiddagen og reducere belastningen om morgenen. Derudover vil der ske en reduktion i støjbelastningen.

## **3.6 Parkeringsdækning og stationsnærhed**

I det følgende redegøres der for tre væsentlige parametre som er afgørende for at antallet af bilture fra de nye byudviklingsområder kan begrænses, og som kan være med til at understøtte brugen af kollektiv trafik og cykel/gang. Afhængig af, hvordan byudviklingsområderne detailplanlægges i Valby Syd, kan biltrafikken ud fra området godt stige væsentligt i forhold til de beregnede 9.700 bilture i døgnet.

Det drejer sig om, hvor let det er at finde en parkeringsplads, og hvor nemt det er at bruge den kollektive trafik til og fra området samt internt i området.

### **3.6.1 Parkeringsdækning**

I kommuneplan 2009 er kommunens nye parkeringsnormer angivet:

Tabel 5: Parkeringsnormer fra Forslag til Kommuneplan 2009

Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. etageareal)		
Rammeområde	Tætbyen samt udpegede byudviklingsområder	Øvrige områder
B (boliger)	Mindst 1 pr. 200 m <sup>2</sup> , højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>	
C (boliger og serviceerhverv)	Højst 1 pr. 200 m <sup>2</sup>	Højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>
S (serviceerhverv)	Højst 1 pr. 150 m <sup>2</sup>	Højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>
E (blandet erhverv)	Højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>	
J (industri)	Højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>	
H (havneformål) T (tekniske anlæg) O (offentlige formål)	Højst 1 pr. 100 m <sup>2</sup>	

Grønttorvet, Ny Ellebjerg-området og Valby Idrætspark er i kommuneplanen udpeget som byudviklingsområder og skal således opfylde kravene i tabellens venstre kolonne.

For Fl. Schmidt-grunden er der udarbejdet lokalplan, hvori parkeringsdækningen er fastsat til at være af størrelsesordenen 1 parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> bolig- og erhvervsetageareal og 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup> institutionsetageareal. Mindst 1/3 af parkeringen skal foregå i konstruktion.

Etagearealerne på Grønttorvet forventes at blive nogenlunde ligeligt fordelt på bolig og erhverv/service. Området bliver i Forslag til kommuneplan 2009 udlagt til hhv. B5 og S3 områder. Der er på baggrund af dette vurderet en samlet gennemsnitlig parkeringsnorm af størrelsesordenen højst 1 plads pr. 175 m<sup>2</sup>, ved en blanding af boliger, kontor og detailhandel. I startredegerelsen for Grønttorvet er angivet, at mindst 85 % af parkeringen skal være i konstruktion.

I forslaget til lokalplan for Ny Ellebjerg angives parkeringsnormen 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup> etageareal (boliger og serviceerhverv), for butikker dog maksimalt 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal. Samlet set vil det give en parkeringsnorm af størrelsesordenen højst 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup>. Mindst 95 % af parkeringen skal etableres i konstruktion.

I startredegerelsen for Valby Idrætspark angives, at størstedelen af de op mod 1.300 parkeringspladser bevares, idet der fortsat vil være behov for tilskuer-parkering. Med en forventet samlet bebyggelse på ca. 115.000 kvm svarer det til en parkeringsnorm på ca. 1 plads pr. 90 kvm. Ca. 75% af pladserne forventes i konstruktion. Der forventes en stor dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne.

Samlet set betyder dette en parkeringsdækning på ca. 4800 ekstra pladser til den nye bebyggelse i de 4 områder, som det fremgår af Tabel 6. Her er der ikke taget højde for de eksisterende pladser på områderne i dag og derfor er nettotilvæksten ikke beskrevet. Hver plads vil i gennemsnit generere ca. 2,0 ture pr. døgn.

Tabel 6. Overslag over antal p-pladser der skal etableres i de nye byudviklingsområder.

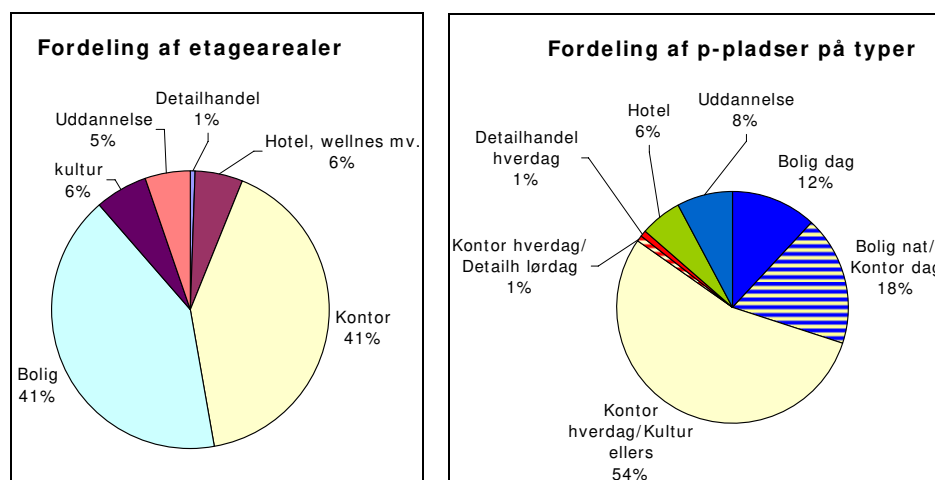
Byudviklingsområde	Ny bebyggelse - samlet	P-pladser	Trafiktilvækst - døgnture
Grønttorvet	370.000	2114	4108
Valby idrætsanlæg	95.000	1300	2404
Ny Ellebjerg området	60.000	400	1720
Fl. Schmidt	120.000	960	1485
<b>Samlet</b>	<b>645.000</b>	<b>4774</b>	<b>9717</b>

### 3.6.2 Dobbeltudnyttelse af parkeringspladser

Ved brug af omtanke under planlægningen af parkeringen vil der kunne opnås en vis dobbeltudnyttelse af nogle af parkeringspladserne:

- Erfaringstal siger, at omkring 60% af boligparkeringen bliver ledig ved kontorarbejdstids begyndelse. Disse p-pladser kan udnyttes til kontorparkering
- Butikkernes parkeringsbehov er normalt størst om lørdagen og hverdagsbehovet er normalt ca. 60 % af lørdagsbehovet. På lørdage kan de resterende 40% af parkeringsbehovet dækkes på ledige kontorparkeringspladser.
- Parkering til eventuelle kulturinstitutioner vil ofte kunne foregå på tomme boligparkeringspladser i dagtimerne og på tomme kontorarbejdspladser i aftentimerne

I forbindelse med udbygningen af Carlsberggrunden er det beregnet, at det samlede behov for parkeringspladser på Carlsberg kan reduceres med op til ca. 15% ved en maksimal dobbeltudnyttelse af pladserne som vist i figur 19.



Figur 19. Eksempel på dobbeltudnyttelse (fra udbygningen af Carlsberggrunden)

Man skal dog være opmærksom på, at så stor dobbeltudnyttelse kun kan finde sted, når parkeringspladserne har en passende kort afstand til **alle** de typer af parkanter, der skal benytte pladserne.

Desuden skal der være en organisering af parkeringen, der muliggør dobbeltudnyttelse – også af mere eller mindre private bolig-parkeringspladser. Det vil f.eks. ikke være muligt at sælge lejligheder eller kontorarealer med tilhørende reserverede parkeringspladser.

De foreskrevne høje andele af parkering i konstruktion for byudviklingsområderne i Valby bør alt andet lige øge mulighederne for dobbeltudnyttelse, da det generelt må betyde en koncentration af de mulige parkeringssteder i forhold til en gadeparkering.

De konkrete muligheder for dobbeltudnyttelse må tages i betragtning, når der i lokalplanerne for de enkelte byudviklingsområder skal fastsættes endelige parkeringsnormer på baggrund af kommuneplanens maksimalt tilladte parkeringsplads-antal.

### 3.6.3 Stationsnærhed og bebyggelsestæthed

Stationsnærhed indgår som princip for byudvikling og lokalisering i kommuneplan 2009, for at få flere til at vælge kollektiv trafik frem for bil.

I overensstemmelse med principperne i Fingerplan 2007 defineres:

- **Stationsnære områder** (området indenfor en principiell afstand på højst 1.000 m fra en station)
- **Stationsnære kerneområder** (området indenfor en gangafstand på 600 m fra en station)

Lokaliseringen af erhverv skal følge nedenstående principper:

- Kontor- og serviceerhverv med mere end 1.500 kvm skal placeres i de stationsnære områder, fortrinsvis inden for de stationsnære kerneområder.
- Kontor- og serviceerhverv af lokal karakter under 1.500 kvm kan placeres uden for de stationsnære områder
- Kontor- og serviceerhverv med mange arbejdspladser eller besøgende og større offentlige institutioner, idrætsanlæg m.v. med et regionalt opland skal fortrinsvis lokaliseres stationsnært ved knudepunktstationer (i Valby er det Danshøj, Valby og Ny Ellebjerg stationer)

Boliger skal være en integreret del af byen og placeres i tæt samspil med andre byfunktioner. Det er vigtigt for at skabe intensitet i bylivet, mindske trafikken og udnytte kapaciteten i eksisterende institutioner, faciliteter og trafikanlæg.

Nærhed til god trafikbetjening er derfor et væsentlig kriterium ved lokalisering af nyt boligbyggeri og øget boliganvendelse i eksisterende byområder.

For at styrke den offentlige trafik og mindske miljøbelastningen, skal tæt boligbyggeri uden for stationsnære områder sikres gode forbindelser med cykel og offentlig transport til nærliggende station.

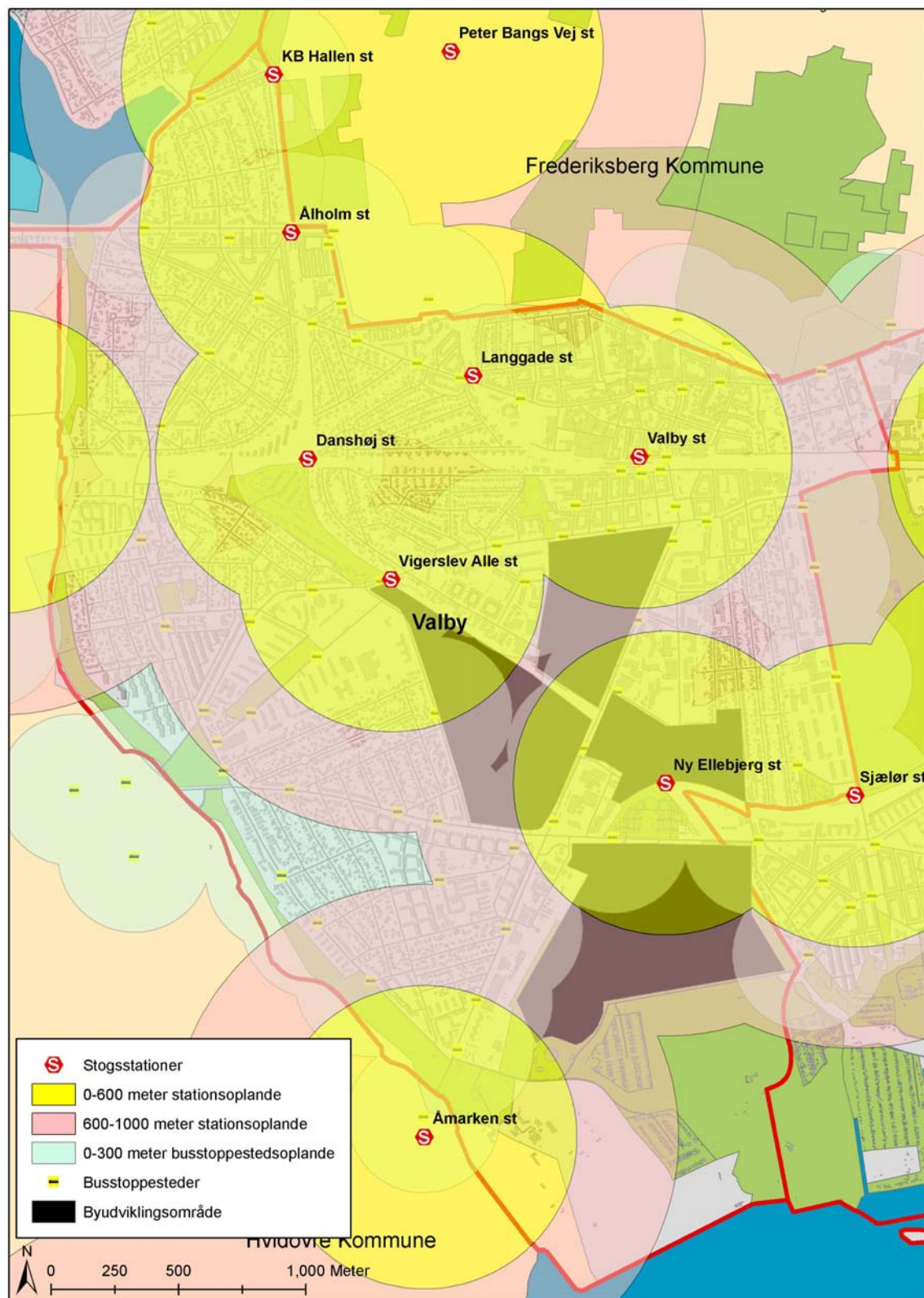
Alle fire byudviklingsområder i Valby ligger helt indenfor stationsnære områder (se figur 20).

Ny Ellebjerg-området ligger helt indenfor det stationsnære kerneområde omkring knudepunktstationen Ny Ellebjerg.

Fl. Schmidt-grunden og Valby Idrætspark har begge ca. halvdelen af arealet indenfor stationsnære kerneområder for knudepunktstationerne Valby og/eller Ny Ellebjerg.

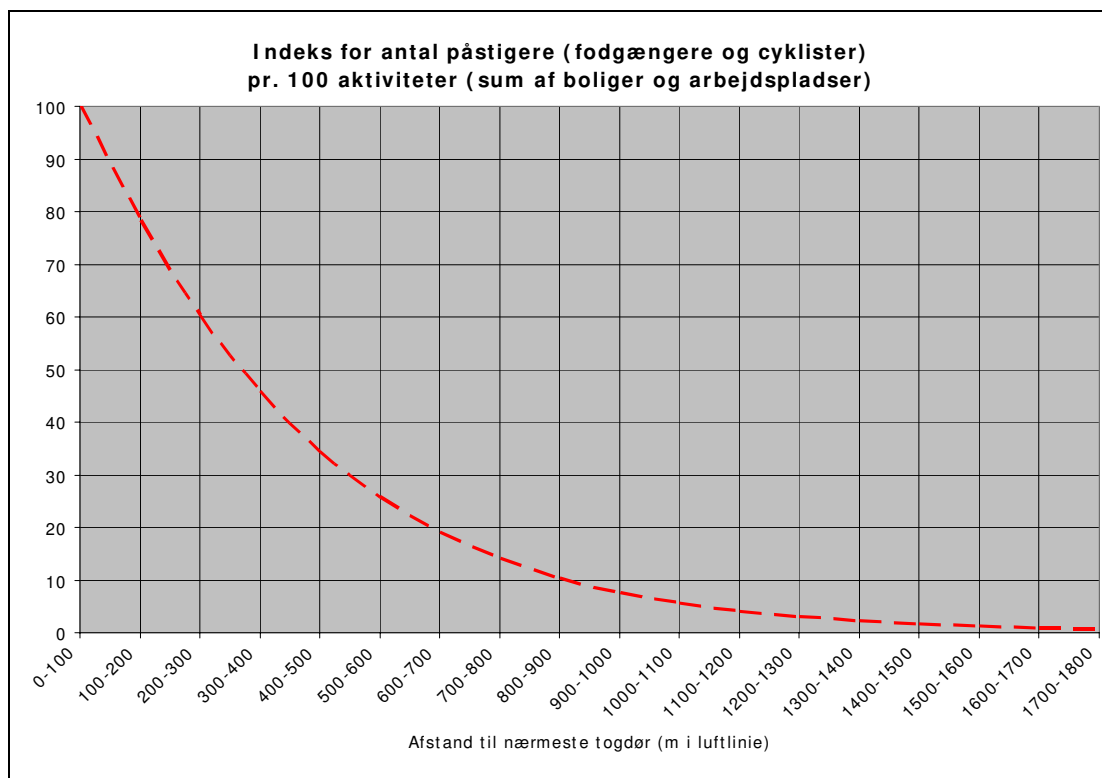
For Grønttorvet ligger ca. 1/3 af arealet indenfor det stationsnære kerneområde til knudepunktstationen Ny Ellebjerg, mens 1/3 ligger indenfor det stationsnære kerneområde for Vigerslev Allé station.





Figur 20. Byudviklingsområder og stationsnærhed

Analyser af påstigningsmønstre på S-togsstationer i hovedstadsområdet udført i forbindelse med udviklingen af Carlsbergområdet understreger vigtigheden af stationsnærhed, se Figur 21.



**Figur 21. Sammenhæng mellem stationsnærhed og antal påstigere**

I forhold til aktiviteter (boliger og/eller arbejdspladser), der ligger helt tæt på stationen (mindre end 100 m) falder antallet af påstigere til ca. det halve hvis afstanden er 300-400m og til ca. 25% hvis afstanden er 500-600m. Ved afstanden 900-1000m er antallet faldet til ca. 8%.

Tætheden af aktiviteter bør således tilstræbes størst muligt så tæt på stationerne som muligt.

### 3.7 Øvrige projektpåvirkninger

To vigtige projekter kan i fremtiden få indflydelse på bydelens trafikale struktur. Det drejer sig om en mulig ny jernbane mellem København og Ringsted over Køge og indførelsen af trængselsafgifter i København.

#### 3.7.1 Ny jernbane København – Ringsted

En mulig ny jernbaneforbindelse mellem København og Ringsted over Køge vil kunne sætte tydelige spor i Valby. Trafikalt set betyder det, at den regionale og landsdækkende togtrafik fordeles mellem Valby Station og Ny Ellebjerg station. Det vil samlet set betyde flere tog gennem bydelen.

En følge heraf er, at der vil komme både mere vejtrafik og meget mere togtrafik tværs gennem de nye byudviklingsområder, som man skal være meget opmærksom på i planlægningen. En ny jernbane vil følge det eksisterende banetracé gennem Ny Ellebjerg og langs næsten hele Grøntorvet. I det nordvestlige hjørne af Grøntorvet skærer jernbanen området og fortsætter i et nyt tracé langs Kulbanevej frem til Vigerslev Allé.

Linieføringen for en mulig fremtidig banestrækning ses på Figur 22.



Figur 22. Forløb gennem Valby af ny jernbane mellem København-Ringsted over Køge.

Kilde: <http://www.dknyt.dk/sider/artikel.php?id=43823>

For Valby er strækningen langs Kulbanevej særlig interessant. Her vil banen skære gennem en grøn kile i et eksisterende boligområde og skabe barrierer gennem et idrætsanlæg inden den føres under Vigerslevvej. Af denne grund arbejder Københavns Kommune og Valby Lokaludvalg for at banen føres i tunnel på den pågældende strækning. En tunnelføring i cut & cover vil koste ca. 250 mio. kr frem til Vigerslevvej og 350 mio. kr frem til bydelsgrænsen.

Såfremt banen ikke lægges i tunnel vil anlægget øge omfanget af støj og rystelser i dens nærhed og således gøre de omkringliggende områder mindre attraktive. Massiv støjafskærmning bliver nødvendig og vil medvirke til at forstærke indtrykket af, at Valby er opdelt i små enklaver.

### 3.7.2 Trængselsafgifter i København

Københavns Kommune har, sammen med omegnskommunerne i hovedstaden i flere år arbejdet for indførelsen af et trængselsafgiftssystem i hovedstaden. Forretningsmodellen bygger på at provenuet fra afgifterne investeres i blandt andet bedre kollektiv trafik som det f.eks. er sket i Stockholm. Teknisk set ønskes der etableret en bompengering med automatiske betalingsstationer, hvor der betales en afgift ved hver passage. Dette er en afprøvet løsning fra andre byer.

Indførelse af trængselsafgifter vil højst sandsynligt betyde en reduktion i trafikken på gennemfartsvejene i Valby bydel indenfor en betalingsring, hvilket kan afhjælpe fremtidig trængsel. Målet er at flytte pendlere over i den kollektive trafik, som der har været gode erfaringer med fra Stockholm. Det bør dog indgå i regnestykket at en betalingsring, afhængig af udformning vil kunne bidrage til en samlet vækst i trafikarbejdet pga. omvejskørsel udenfor betalingszonen.

Tidligere undersøgelser har arbejdet med forskellige alternativer til placering af en betalingsring. Et af forslagene går på at etablere en enkelt betalingsring langs ydersiden af Ringbanen (S-togs linie F), hvilket i så fald vil gå midt gennem Valby. Andre placeringer langs Københavns Kommune-negrænse og i omegnskommunerne har også været undersøgt i forskellige sammenhænge. Der findes næsten ingen argumentation for valg af betalingsringens placering i de gennemførte undersøgelser. Generelle begrundelser går på, at en betalingsring skal kunne reducere biltrafikken og ikke øge den samlede trafik eller trafikken på kommunevejene. Desuden skal ringen være logisk, let genkendelig og retfærdig. Hertil bør tilføjes, at driftsomkostninger for systemet også spiller en rolle

En placering langs Ringbanen er derfor anvendelig, da den er billig at administrere, idet adgangsportaler kan etableres på broerne over og under banen. Derimod vil en sådan placering have meget negative effekter for Valby som en sammenhængende bydel. Det vil alt andet lige betyde en segregering, der kan få indflydelse på sammenhængskraften, da en betalingsring kan påvirke indkøbsvalg, skolevalg og andre valg, hvor man er afhængig af sin bil i dag. Dette vil være uheldigt for bydelen, idet områderne inden for ringen vil vende sig mere mod København og områderne udenfor mod omegnskommunerne. Et mere oplagt valg for bydelen vil være en betalingsring langs kommunegrænsen, som kan udnytte at kun ganske få veje krydser Vigerslevparken. Lokale veje kan evt. lukkes for gennemkørsel og portaler kan etableres for de større veje som Folehaven og Gl. Køge Landevej.

### 3.8 Samlede forudsætninger

Beregningerne i dette kapitel kan sammenfattes til følgende forudsætninger som vil være gældende for trafikbilledet i år 2020 i Valby:

- 645.000 kvm ny bolig- og erhvervsbebyggelse i Valby syd
- Byudviklingen i Valby syd medfører 9.700 ekstra ture på vejnettet.
- Byudvikling på Carlsberg medfører 9900 ekstra gennemkørende ture i bydelen Valby.
- Trafikken fremskrives generelt med 1 % pr. år frem til 2020 svarende til ca. 12 %.
- Mulighed for etablering af jernbane der skaber barriere langs Kulbanevej
- Der er ikke indført trængselsafgifter i hverken København eller Danmark generelt i år 2020.

## 4. FREMTIDIGE TRAFIKPROBLEMER I BYDELEN

Den trafikale analyse peger på, at der er behov for indsatser over for både biltrafikken, den kollektive trafik og de bløde trafikanter, hvis de i 2020 skal opleve Valby som en bydel med god fremkommelighed.

Med den fremtidige trafik vil der ske en voldsom merbelastning i forhold til i dag. Dette vil særligt gøre sig gældende i de kryds der både påvirkes af byudviklingen på Carlsberg og i Valby og som allerede er belastet af trafik i dag. Største belastning vil være strækningen over Toftegårds Allé og signalanlægget ved Toftegårds Plads, hvor der i fremtiden vil være over 55.000 indkørende biler i døgnnet. Også selve strækningen Gl. Køge Landevej vil med dens nuværende 2-sporede tværprofil opleve regelmæssige nedbrud i myldretiden i år 2020. Vigerslev Allé vil godt kunne afvikle mere trafik i fremtiden. Vejens afslutning ved Enghavevej giver dog en begrænsning i det potentiale der er for trafikstigningen.

Fremtidige løsninger peger derfor i retning af, at der gennemføres enten udbygninger af veje og kryds eller en anden fordeling af trafikken end i dag, så flere veje kommer til at tage presset. Der bør derfor tages en diskussion om hvorvidt det er ønskeligt forsat at lade få store veje tage hoveddelen af trafikken, eller om det vil være mere hensigtsmæssigt, at fordele trafikken på et større antal veje. Denne afklaring er vigtig i forhold til valg af trafikale løsninger på længere sigt, og kan betegnes som den egentlige trafikale strategi for Valby.



Løsningerne for biltrafikken vil også have indflydelse på den kollektive trafik og de bløde trafikanter, ligesom en del af tiltagene virker sammen i forhold til at flytte bilister til andre transportmidler. Både den kollektive trafik og de bløde trafikanter har dog helt specifikke problemer, der ikke direkte har sammenhæng med andre transportformer. Disse problemer er også vigtige at se på løsninger for.

I forhold til konkret at håndtere de kommende trafikmængder vil mange dele af Valby kunne komme i spil. Valby Bymidte mellem Valby Station og Valby Langgade bør dog have særligt fokus, da det i større eller mindre grad indgår i alle trafikale overvejelser for Valby. Trafikken i dette område beskrives derfor særskilt.

For den kollektive trafik er der specielt et problem, som kalder på nye og bedre løsninger. Til trods for at Valby er gennemskåret af kollektive trafikmidler, så er det vanskeligt at rejse i nord-syd gående retning internt i bydelen.

For de bløde trafikanter betyder de mange jernbaner og store veje også at der er mange store barrierer. Valby Lokaludvalg har arbejdet med et forslag til nye stiforbindelser, der kan give bedre fremkommelighed for både fodgængere og cyklister. Disse forslag kommenteres og suppleres.

Nogle løsningsforslag vil således have indflydelse på flere trafikanttyper, mens andre kun vedrører en enkelt type. Ligeledes vil løsningerne have forskellig indflydelse på resten af bydelen. Begge dele beskrives konkret for hvert enkelt løsningsforslag.

## 5. FORSLAG TIL LØSNINGER

I det følgende er opstillet en række løsninger for biltrafik, kollektiv trafik og bløde trafikanter. Nogle forslag vil have indflydelse på flere trafikanttyper, men er kun beskrevet hvor den primære effekt opnås. Følgevirkninger for andre trafikanttyper beskrives samtidig.

Løsningerne skal ses som oplæg til diskussion om fremtidige trafikale tiltag i Valby. De enkelte forslag beskrives derfor ikke på detailniveau, men i forhold til at give et vurderingsgrundlag for nogle principielle overvejelser.

### 5.1 Biltrafik

Biltrafikken er et af de helt store problemer for Valby. Flere store veje går gennem bydelen med de gener det medfører. Ser man på den forventede trafikudvikling frem til 2020 vil en række veje belastes til langt ud over kapacitetsgrænsen og daglige sammenbrud i trafikken vil forekomme. Det betyder, at der skal ske ændringer på vejnettet i Valby for at kunne imødekomme det fremtidige behov. Det kan håndteres på flere måder ved enten at:

- Reducere biltrafikken gennem Valby.
- Samle biltrafikken på få store trafikveje,
- Spredde biltrafikken på en større del af vejnettet,

### 5.2 Reducere biltrafikken gennem Valby

Den bedste måde at løse problemerne med den gennemkørende trafik, vil være ved en overflytning af bilture til kollektiv trafik og/eller cykel/gang. Københavns Kommune arbejder for en målsætning om 1/3 til hhv. bil, kollektiv trafik og cykel af alle ture. Denne målsætning vil betyde en reduktion i stigningen for biltrafikken, men selv med særdeles gode forhold for kollektiv trafik og for bløde trafikanter, vil biltrafikken næppe stagnere eller falde.

Indførelse af en betalingsring eller kilometerbaseret kørselsbetaling (roadpricing) vil dog være et tiltag, som kan flytte især pendlere over i andre transportmidler, men indgår ikke i betragtningerne for denne trafikplan.

### 5.3 Samle trafikken på få store trafikveje

I dag kører den store strøm af trafik ind gennem Valby via Folehaven og Gl. Køge Landevej, hvorefter den fordeler sig ad enten Toftegårds Allé eller Vigerslev Allé. Denne model betyder, at den gennemkørende pendlertrafik er samlet på få veje, der i dag er indrettet til det.

Fordelene ved at samle trafikken på få veje vurderes generelt at være større end ulemperne. Derfor er det også dette princip, der normalt anvendes i trafikplanlægningen herhjemme. Årsagen er populært sagt, at dobbelt så meget trafik på en vej ikke giver dobbelt så mange miljøkonsekvenser. Det ses bl.a. på uheldsbilledet, hvor trafikstigninger på i forvejen meget trafikerede veje ikke nødvendigvis giver flere uheld. Dette er tilsvarende for støj.

Andre fordele er, at det er lettere for kommunen at målrette de trafikforbedrende indsatser, hvorved midlerne kan bruges mere effektivt, ligesom andre veje i bydelen kan trafikdæmpes til fordel for cyklister og gående, samt bymiljøet.

Den store ulempe ved at samle al trafikken er, at generne netop her bliver ret store og det kan i praksis betyde, at strækningen bliver uegnet til andet end som en trafikkorridor.

Løsningen med at samle trafikken vil godt kunne gennemføres i Valby med den fremtidige trafik, selvom trafikken stiger meget. I Tabel 7 er vist den trafikale stigning på de fire mest berørte strækninger:

**Tabel 7. Trafikstigning for fire vigtige trafikveje til betjening af gennemkørende trafik i bydelen.**

	I dag	År 2020	Ændring
Folehaven	48.900	60.400	24 %
Gl. Køge Landevej	24.000	42.400	73 %
Toftegårds Allé	27.800	36.700	32 %
Vigerslev Allé	21.100	32.400	53 %

- På Folehaven stiger trafikken til et niveau, hvor der kan komme afviklingsproblemer. Det er muligvis ikke nok at foretage krydsombygninger. Måske vil det blive nødvendigt at udbygge vejen til 6 spor i stedet for de nuværende 4. En nærmere analyse af trafikken vil kunne fastlægge dette. Der findes i dag en parkeringsbane i begge sider på det meste af strækningen, der vil kunne inddrages til ekstra kørebaner i myldretiden, som det f.eks. ses i andre dele af København. Krydsombygninger er nødvendige.
- Gl. Køge Landevej vil skulle udvides til 4 spor på strækningen mellem Folehaven og Toftegårds Plads for at kunne håndtere den fremtidige trafik. Det kan udmærket ske inden for det eksisterende vejprofil. Krydsombygninger er nødvendige, særligt vigtig er krydset ved Toftegårds Plads.
- Toftegårds Allé vil få en trafik, der vil give alvorlige kapacitetsproblemer, da der i dag kun er et spor i nordgående retning over Toftegårdsbroen. Trafikken vurderes derfor ikke at kunne stige yderligere i spidstimerne, men stigningen vil kunne forekomme i de øvrige tidsrum af døgnet og myldretidsperioderne vil være længere end i dag.
- Vigerslev Allé er indrettet med 4 spor i dag og kan uden ombygninger håndtere stigningen i trafikken.

Ved at holde fast i den nuværende transportkorridor skal hele strækningen kunne håndtere de fremtidige trafikmængder. I den sammenhæng er krydsene afgørende for systemets samlede kapacitet. Store trafikstigninger kan derfor gøre det nødvendigt, at give så meget grøntid til hovedretningen, at tværretningerne vil opleve væsentligt dårligere betjening end i dag. Det vil øge barrieretvirkningen og gøre Valby endnu mere opdelt. Særligt de bløde trafikanter vil opleve problemerne, da de er særligt følsomme over for forsinkelser.

Sikres der tilstrækkelig kapacitet hele vejen igennem, vil vejene i det øvrige Valby ikke opleve øget eller ændret trafik bortset fra den almindelige trafikstigning. I forhold til de nye byudvik-

lingsområder vil strategien være særlig mærkbar på Gl. Køge Landevej. I dag er strækningen 2-sporet med et midterareal, der kan bruges som støttepunkt for krydsende fodgængere og cyklister. Ved en omlægning til 4 spor forsvinder denne mulighed. Muligheden for at byudviklingen vil ske på tværs af Gl. Køge Landevej mellem Ny Ellebjerg området og Grønttorvet minimeres tilsvarende. Det har særlig betydning i forhold til brugen af Ny Ellebjerg Station, der i praksis bliver mindre attraktiv for Grønttorvet. Vælges der en løsning hvor trafikken samles, skal krydsningssituationen omkring Carl Jacobsens Vej og Ny Ellebjerg Station derfor tænkes grundigt igennem for at sikre den fornødne sammenhæng. Trafikmængden er af en størrelse, hvor krydsning i niveau vurderes at være det mest fordelagtige.

Krydset ved Toftegårds Plads vil samlet skulle håndtere den største trafikstigning. Dette kryds vil skulle ombygges og udvides for at håndtere trafikken, hvilket der til gengæld er plads til. Det kan dog blive svært at sikre den fornødne fremkommelighed for alle idet krydset samtidig er knudepunkt for både kollektiv trafik og bløde trafikanter. På lang sigt kunne det overvejes at lave en tunnelloøsning for biltrafikken i dens passage af pladsen nord-syd. Herved sikres god fremkommelighed for biler, samtidig med at pladsen fredeliggøres og giver den kollektive og den bløde trafik særdeles gode vilkår. I et byrums perspektiv vil dette give pladsen helt nye muligheder.

#### 5.4 Spredte trafikken på en større del af vejnettet

En anden strategi er, at fordele trafikken mere jævnt over vejene i Valby. Fordelene herved er, at der ikke skabes en eller flere store trafikkorridorer, der opdeler bydelen og skaber barrierer. Det er ikke realistisk at aflaste Folehaven, da den har adgang til motorvejsnettet, men Vigerslev Allé, Toftegårds Allé og Gl. Køge Landevej, der alle ligger midt i Valby, kan delvist aflastes af andre forbindelser og der kan ske en omfordeling af trafikken. Det vil samtidig betyde aflastning af krydset Toftegårds Plads.

Til aflastning af Gl. Køge Landevej findes Sjøelør Boulevard og Vigerslev Allé. For trafik mellem Carlsberg/Vesterbro og Folehaven er Sjøelør Boulevard i afstand et lige så godt alternativ som Gl. Køge Landevej. Sjøelør Boulevard har endda den fordel, at der pga. Vestre Kirkegård stort set ikke er noget krydsningsbehov. Der vil således kunne laves en acceptabel trafikikker løsning ved at lede trafik ad Sjøelør Boulevard. Ombygning af vejprofil og kryds kan blive nødvendigt, men allerede i dag har Sjøelør Boulevard kapacitet til meget mere trafik end de ca. 8000 køretøjer i døgnet. Denne løsning vil især også aflaste krydset ved Toftegårds Plads. Modelkørsler viser at 55 % af trafikken kommer fra enten Holbækmotorvejen eller den sydlige del af Gl. Køge Landevej. Potentielt vil ca. halvdelen af trafikken kunne flyttes til Sjøelør Boulevard svarende til 12.000 ture i 2020. Hertil kommer ca. 8.000 ture til/fra Carlsberg.

Alternativt kan større dele af trafikken benytte Vigerslev Allé hele vejen mellem Enghavevej og Vigerslevvej. Dette vil også aflaste Gl. Køge Landevej. Vest for Retortvej er strækningen indrettet med 2 smalle kørespor. Det vil kræve en udvidelse af vejen til 4 spor, hvis mere trafik skal ledes igennem. Mellem Retortvej og Toftegårds Plads er Vigerslev Allé en bred 2 sporet vej, der forholdsvis let kan omdannes til 4 spor. Øst for Toftegårds Plads er strækningen 4 sporet i dag. Kapacitetsmæssigt findes det største problem i krydset ved Vigerslevvej, der formentlig kræver ombygning. Mere trafik på Vigerslev Allé vil ikke aflaste Toftegårds Plads.

Som aflastning for Gl. Køge Landevej vil både Sjøelør Boulevard og Vigerslev Allé være egnede. Trafikken på Gl. Køge Landevej vil opleve en mindre trafikstigning end ellers, men det er ikke realistisk at tro trafikmængden falder.

##### 5.4.1 Flytte trafikken væk fra bydelen

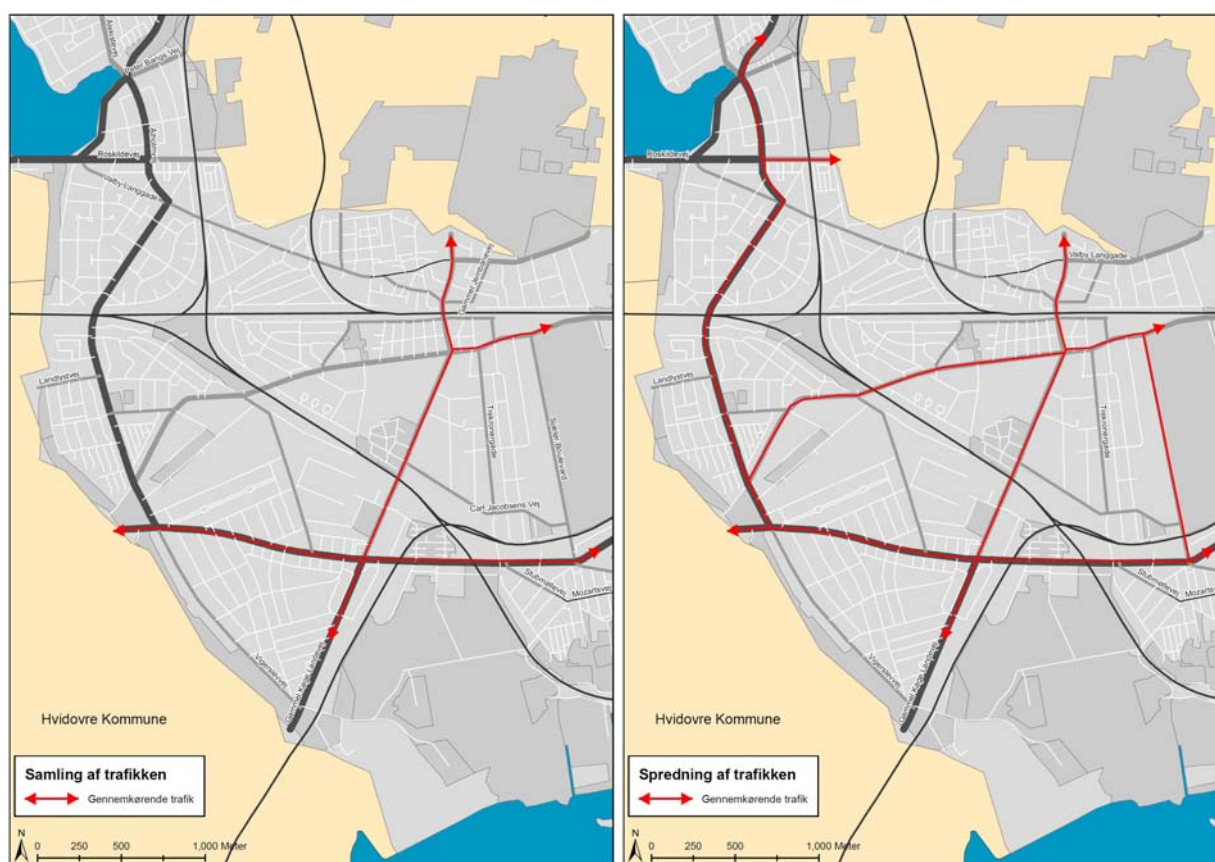
For at skabe en bedre bymæssig sammenhæng i det centrale Valby er det en nødvendighed at reducere trafikken på Toftegårds Allé. I forhold til de ny byudviklingsområders mulighed for at hænge sammen vil mindre trafik på Gl. Køge Landevej også være en klar fordel. Det har derfor været undersøgt gennem modelkørsler, hvad indretning af Toftegårds Allé eller Gl. Køge Landevej som busgade vil betyde for omfordelingen af trafikken.

- En busgade på Toftegårds Allé vil flytte 30 % ekstra trafik ud på Vigerslevvej.

- En busgade på Gl. Køge Landevej vil hovedsageligt flytte trafikken over på Vigerslev Allé. Belastningen af Toftegårds Allé vil være stort set uændret.

Dette viser, at for den gennemkørende trafik til og fra Frederiksberg er Vigerslevvej det eneste reelle aflastningsalternativ. Strækningen er en del af Ring 2 og kan med et 2-sporet profil godt klare en større mængde trafik i fremtiden. Dette vil dog medføre meget negative trafikale konsekvenser da vejen går gennem et boligområde og forbi to skoler. Det viser også at der ikke er nogen oplagte alternativer. Flyttes den gennemkørende trafik ved f.eks. at gennemtvinge en vej-lukning, vil det ske til veje i bydelen, hvor de miljømæssige konsekvenser er større.

Skal Toftegårds Allé aflastes yderligere skal der derfor overvejes helt nye vejforbindelser på tværs af jernbanen.



Figur 23. Veje tiltænkt gennemkørende trafik i forhold til enten at samle eller sprede den gennemkørende trafik på vejnettet.

## 5.5 Trafikken omkring det centrale Valby

I en overvejelse af trafikale problemer og muligheder i Valby, må det centrale Valby omkring Valby Station og Valby Langgade helt naturligt have stort fokus. På grund af Valbys geografi findes der kun Toftegårds Allé i nord-syd gående retning, og Valby Langgade i øst-vest gående retning. Disse to gader skal afvikle al trafik gennem bydelens kerne. Samtidig fungerer begge som handeleggader. Allerede i dag giver det en række problemer, som kun vil blive større i fremtiden, hvis ikke trafikpresset dæmpes.

### 5.5.1 Toftegårds Allé

Toftegårds Allé bærer den største trafik gennem området. Næsten 28.000 biler i døgnet passerer Toftegårdsbroen og strækningen oplever kapacitetsproblemer i myldretiderne allerede i dag. Med en forventet stigning på godt 30 % frem til 2020 vil trafikken derfor kunne bryde helt sammen. Uanset hvilken strategi der vælges for trafikafviklingen i Valby bliver Toftegårds Allé en flaske-



hals. Selve strækningen vil muligvis kunne håndtere den ekstra trafik, men i krydsene vil det give problemer, særligt i krydset ved Valby Langgade.

To principielle løsninger kan her overvejes. Den ene er, at sikre en bedre afvikling på Toftegårds Allé, f.eks. ved at forhindre bestemte svingmuligheder i kryds, mens den anden er at etablere nye anlæg på tværs af banen, som aflastning, se Figur 24.

Den første løsning vil indebære, at svingbevægelser forbydes i krydset ved Valby Langgade. Det vil give ekstra kapacitet for trafik gennem krydset og forhindre sammenbrud samtidig med at trafikikkerheden for cyklister og fodgængere styrkes. Svingtrafikken skal i stedet benytte Rughavevej og Gl. Jernbanevej. Signalanlægget hvor de to veje møder Toftegårds Allé bliver herefter den kapacitetsbegrænsende faktor. I dag er det omtrent halvdelen af trafikken, der er gennemkørende på strækningen mellem Toftegårds Plads og Frederiksberg. Det billede vil næppe ændre sig, hvorved der i 2020 vil være næsten 20.000 biler i døgnet, der blot passerer gennem strækningen, mens et tilsvarende antal foretager svingbevægelser. Kapacitetsmæssigt vil dette vanskeligt kunne lade sig gøre, ligesom den ekstra trafik på Rughavevej er uønsket.

En lidt mere gennemgribende løsning vil være at nedgrave en del af Toftegårds Allé, så den kommer til at passere under Valby Langgade. På den måde undgår man krydsende trafik hvor de to veje mødes. Toftegårds Allé fredeliggøres dermed til glæde for bylivet. Problemet med svingbevægelserne vil dog fortsat være til stede, da en tunnel først vil kunne etableres efter krydset ved Rughavevej pga. jernbanen.

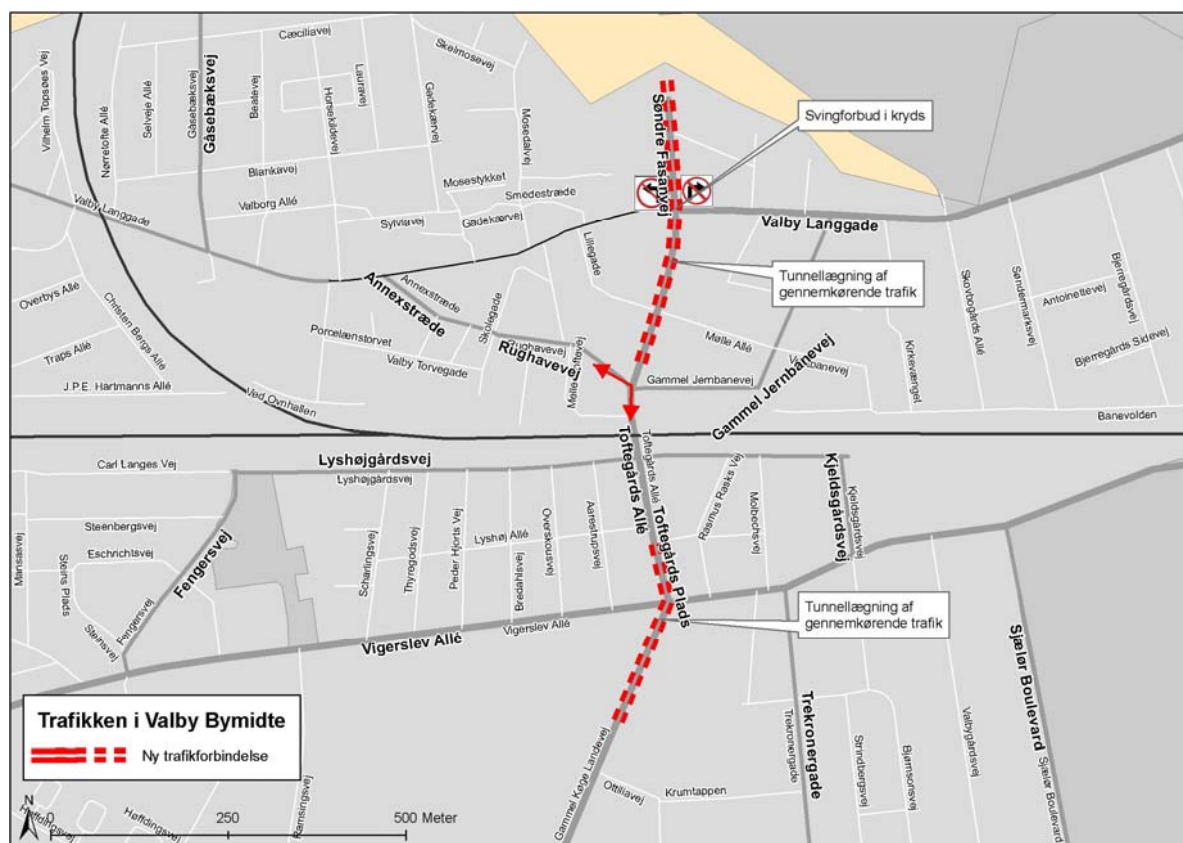
Samtidig ønskes det også, at både den kollektive trafik og de bløde trafikanter tilgodeses med god fremkommelighed. Sammenholdes det med biltrafikkens krav er det vanskeligt at se, at Toftegårds Allé kan fungere som trafikvej for alle trafikanttyper. De nærmeste alternativer er Vester Fælledvej mod øst og Vigerslevvej mod vest. Begge muligheder vil betyde omfattende omvejskørsel gennem boligområder og en øget belastning på Valby Langgade. Vurderet ud fra trafikken nuværende mønster fremstår kun Vigerslevvej, som et reelt alternativ til betjening af trafik i Valby på trods af de miljøkonsekvenser det vil have.

### 5.5.2 Valby Langgade

Valby Langgade er den eneste øst-vest gående forbindelse nord for jernbanen i Valby. Den er derfor naturligt nok belastet af en del trafik, selvom der er tale om langt mindre trafik end på Toftegårds Allé. Valby Langgade har dog funktion af hovedgade i Valby, dvs. gaden hvor handelsliv og byliv foregår. Omkring Valby Tingsted er der ønske om at strækningen trafikdæmpes. Det kan evt. ske ved at etablere en sivegade, eller en egentlig gågade, hvor biltrafik ikke er tilladt.

Mulighederne i forhold til Valby Langgade hænger sammen med, hvilke tiltag der igangsættes på Toftegårds Allé. Hvis det forbydes biler at svinge i krydset Valby Langgade/Toftegårds Allé vil det helt naturligt reducere mængden af trafik forbi Valby Tingsted. På samme måde vil en tunnel vest for Valby Station aflaste strækningen og måske endda helt fjerne behovet for at kunne passere Valby Tingsted i Valby Langgade.

Trafikken i Valby Langgade stammer dog ikke kun fra bilister med lokalt ærinde. En del af dem er også gennemkørende, f.eks. vælger bilister fra Roskildevej at skyde genvej gennem Valby via Valby Langgade. På grund af udformningen af Valby Langgades krydsning med Vigerslevvej og begge vejes kryds ved Roskildevej er dette meget let for bilister at betragte Valby Langgade som en nem og hurtig forbindelse. For at medvirke til en fredeliggørelse af Valby Langgade bør krydsene ombygges, så det ikke længere er naturligt, at svinge væk fra Roskildevej og skyde genvej gennem Valby.



Figur 24. Tiltag der vil kunne afhjælpe de trafikale problemer i Valby bymidte.

## 5.6 Kollektiv trafik

På mange måder har Valby et godt og velfungerende kollektivt net. En række tog- og buslinier krydser bydelen til stor glæde for dem, der rejser til og fra Valby. Derimod er det mere vanskeligt at foretage kollektive rejser internt i bydelen, særligt i nord-syd gående retning, og man skal ofte foretage et eller flere skift for at nå sit mål. For at styrke sammenhængen mellem den nordlige og sydlige del af Valby skal der skabes bedre og mere direkte kollektive forbindelser.

Dette kan enten ske ved at justere på de linier der er i drift i dag eller ved at indføre nye ruter. På kort sigt er det oplagt at se på forbedrede busforbindelser mens det på længere sigt kan komme på tale at indføre skinnebåren trafik i form af letbaner. Letbaner indgår i dag ikke i Københavns Kommunes politik, da man har valgt at satse på metro i de tætbefolkede bydele. I et langsigtet perspektiv kan letbaner i Valby blive indført under forudsætning af, at de indgår i et større sammenhængende net for hovedstadsregionen, hvor det mest undersøgte projekt har været letbane langs Ring 3.

### 5.6.1 Justering af eksisterende ruter

De nye byudviklingsområder flytter rundt på befolkningstygden i bydelen, og bør medføre justeringer af eksisterende buslinier i form ruteomlægninger og antal afgang. Dette kunne f.eks. være en omlæggelse af linie 4A fra Sjælør Boulevard til Carl Jacobsens Vej og Gl. Køge Landevej. Det vil samtidig give en mere direkte og højfrekvent nord-syd gående forbindelse mellem det nye knudepunkt omkring Ny Ellebjerg Station og Valby bymidte.

### 5.6.2 Nye busforbindelser

En anden løsning er, at videreudvikle ideen omkring servicebusser. Valby har i dag en servicebuslinie, der er målrettet de ældre medborgeres behov. Den kører således internt i bydelen mellem alle de knudepunkter, der har særlig interesse for de ældre. En udbygning af dette koncept ville være en buslinie for især pendlere og personer, der hurtigt skal fra et punkt til et andet. Linien skal binde stationer og bycentre sammen og have høj fremkommelighed med få stop som en S-bus. Bussen skal have et særligt højt serviceniveau i form af komfortable busser og god rej-

setidsinformation. For at betjene de nye byudviklingsområder bedst muligt skal den så vidt muligt køre gennem disse. F.eks. ved etablering af busgade gennem Ny Ellebjerg området og Grøntorvsområdet frem til Retortvej og Kulbanevej. Nye buslinie skal samtidig medvirke til at løfte bussernes renommé og være første skridt på vejen til endnu mere højklassede forbindelser, som f.eks. letbaner. Den kollektive trafik skal ikke blot tilfredsstille de nuværende kunder, men nye passagerer skal gerne tiltrækkes fra bilisterne. Her er det vigtigt, at komfort og rejsetid er på niveau med bilen – eller måske bedre.

### 5.6.3 Indførelse af letbaner

På længere sigt vil etablering af letbaner kunne være en mulighed. Skinnebåren trafik har altid haft en højere status end busser og vil i sig selv tiltrække flere passagerer, selvom komfort og rejsetid ikke behøver at være bedre. Mange af letbanens fordele kan udmærket tænkes ind i højklassede busforbindelser, der lægges i eget tracé og får højere prioritet i signalanlæggene. Samtidig kan busserne på de pågældende linier have højere komfort og flere faciliteter end de øvrige busser. En yderligere fordel ved at starte med busdrift er, at linieføringer og stoppestedbehov kan kvalificeres inden en større baneinvestering foretages.

Disse højklassede forbindelser, hvad enten det er en bus eller en letbane, kan have flere linieføringer gennem Valby. En forudsætning er formentlig, at linien følger Folehaven og motorvejen ud af Valby mod vest. Det er det eneste egnede tracé, der giver mulighed for en kobling med en kommende letbane i Ring 3. I den modsatte ende af bydelen findes der flere muligheder for at binde en højklasset løsning sammen med det øvrige kollektive net på en god måde. I dette arbejde er identificeret tre løsninger, der gennem Valby fra Folehaven enten kan:

- følge linie 1A's rute ad Vigerslev Allé frem til Carlsberg,
- fortsætte ad Folehaven og Ellebjergvej til Sydhavnen,
- køre ad Gl. Køge Landevej gennem Valby til Frederiksberg ad linie 18's rute.

Linieføringen i Vigerslev Allé er foreslået af Valby Lokaludvalg. Den krydser bydelen i øst-vest gående retning og dækker området midt gennem bydelen. Gennem Valby følges linieføringen for bus 1A. Dette alternativ til en højklasset forbindelse kan derfor ses som en opgradering af linie 1A. Forbindelsen giver ikke bedre muligheder for rejser internt i Valby. Derimod vil linieføringen skabe en god sammenhæng mellem Ring 3 og Valby/Carlsberg områderne, hvilket kan være et argument for at opgradere til en mere højklasset forbindelse. Linieføringen passerer FL. Schmidt grunden og Carlsberg, men kører ikke gennem nogle af de nye udviklingsområder.

Linieføringen til Sydhavnen er en af de radialforbindelser, som Københavns Kommune har foreslået i 2005 i en planredegørelse for den kollektive trafik. Forslaget hænger sammen med fingerplansprincippet, men giver ikke umiddelbart bedre forhold internt i Valby. Linieføringen vil passere forbi Grønttorvet, Valby Idrætspark og området ved Ny Ellebjerg, og giver en god kobling til Sydhavnen. Til og fra det indre København vurderes det at S-toget via Ny Ellebjerg Station er et bedre alternativ.

Det tredje alternativ er en nord-syd gående forbindelse i Valby. Linieføringen går via Gl. Køge Landevej og Toftegårds Allé, hvorefter den fortsætter forbi Carlsberg frem til Frederiksberg Station. Fordelen ved dette alternativ er, at den samler bydelen ved at skabe en direkte kobling mellem den centrale del af Valby og de nye byudviklingsområder hhv. i den sydlige del og på Carlsberg. Samtidig forbindes der til det centrale Frederiksberg og Metroen. Gl. Køge Landevej kan godt rumme et tracé for en sporbus eller en letbane, mens det er mere vanskeligt i Toftegårds Allé. Ruteføringen fra Valby Station til Frederiksberg er skitseret i kommunens redegørelse fra 2005 og vurderes som værende mulig, men ikke let.

### 5.6.4 Fremkommelighed for busser

For Valby som helhed vil den kollektive trafik således blive styrket ved at kombinere gode lokalbusser med højklassede forbindelser gennem bydelen. Uanset hvilke strategier der vælges for biltrafikken skal den kollektive trafik ses som et lettere og hurtigere alternativ. Derfor bør der også ses på hvordan mindre fremkommelighedstiltag kan hjælpe den kollektive trafik. Ved systematisk at gennemgå de primære kollektive ruter kan man identificere steder, der kan optimeres med henblik på at få busserne hurtigere igennem. Typisk vil det føre til signaljusteringer, måske med

før-grønt for busserne, eller busbaner, der leder den kollektive trafik forbi bilkøerne. Ønsker man et højklasset kollektivt system kan man også være tvunget til at prioritere busser på bekostning af biler. I Valby kan man forestille sig en situation, f.eks. på Toftegårds Allé, hvor man er nødt til at gøre fremkommeligheden dårligere for biler, for at sikre gode busforbindelser. Når antallet af vognbaner er begrænset kan man forestille sig, at bilerne simpelthen holdes tilbage, fordi den højklassede bus skal hurtigt frem i en fælles vognbane. Mange andre ideer kan tænkes og særligt kan det anbefales at der tænkes ITS løsninger ind når puslespillet skal gå op. Ved at indføre adaptive systemer, der aktivt fordeler trafikken og sikrer afvikling med de rette hastigheder i forhold til trafikmængden, så kan både biler og busser få bedre fremkommelighed. Optimalt set vil kommunen kunne justere systemerne, så der kan ske en bevidst styring af trafikarternes relative fremkommelighed.

Udover Toftegårds Allé, der forventes at give afviklingsproblemer, så vurderes det også, at indretningen af Toftegårds Plads er utrolig vigtig for bussernes fremkommelighed. Her er der i dag mange busser, der passerer hver dag, men der ikke gjort meget for at prioritere dem. Meget kan derfor hentes ved at optimere afviklingen over pladsen.

Endelig bør stationer og vigtige busstoppesteder have en god sammenhæng med stisystemerne ligesom god cykelparkering til betjening af pendlere til og fra stationer vil øge serviceniveauet for dem der kombinerer de to transportformer.

## 5.7 Bløde trafikanter

For både cyklister og fodgængere er de mange jernbaner og store veje helt tydelige barrierer for fremkommeligheden. Der er kun få forbindelser på tværs og mange steder tvinges trafikanterne derfor til at færdes ad omveje og gennem større trafikknudepunkter, hvor trygheden er nedsat og uheldsrisikoen størst. Derfor har Valby Lokaludvalg udpeget de bløde trafikanter som et særligt indsatsområde. I den forbindelse er der udpeget en række steder, hvor der bør etableres nye eller bedre forbindelser for de bløde trafikanter. Disse er vist på Figur 25.

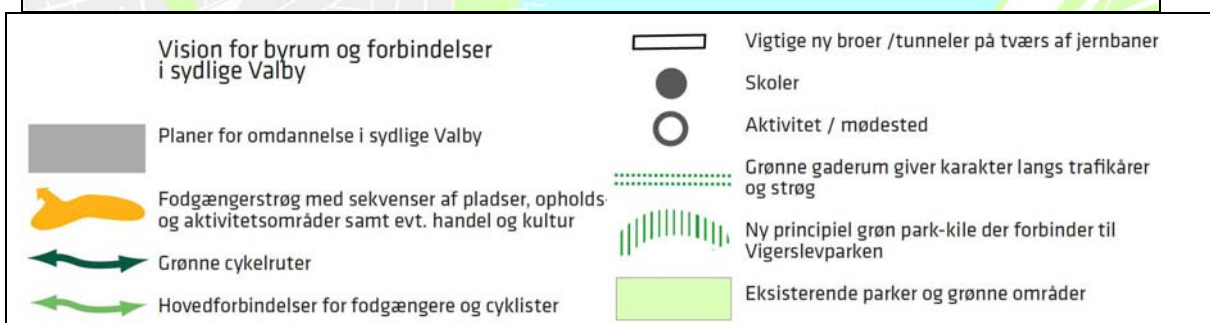
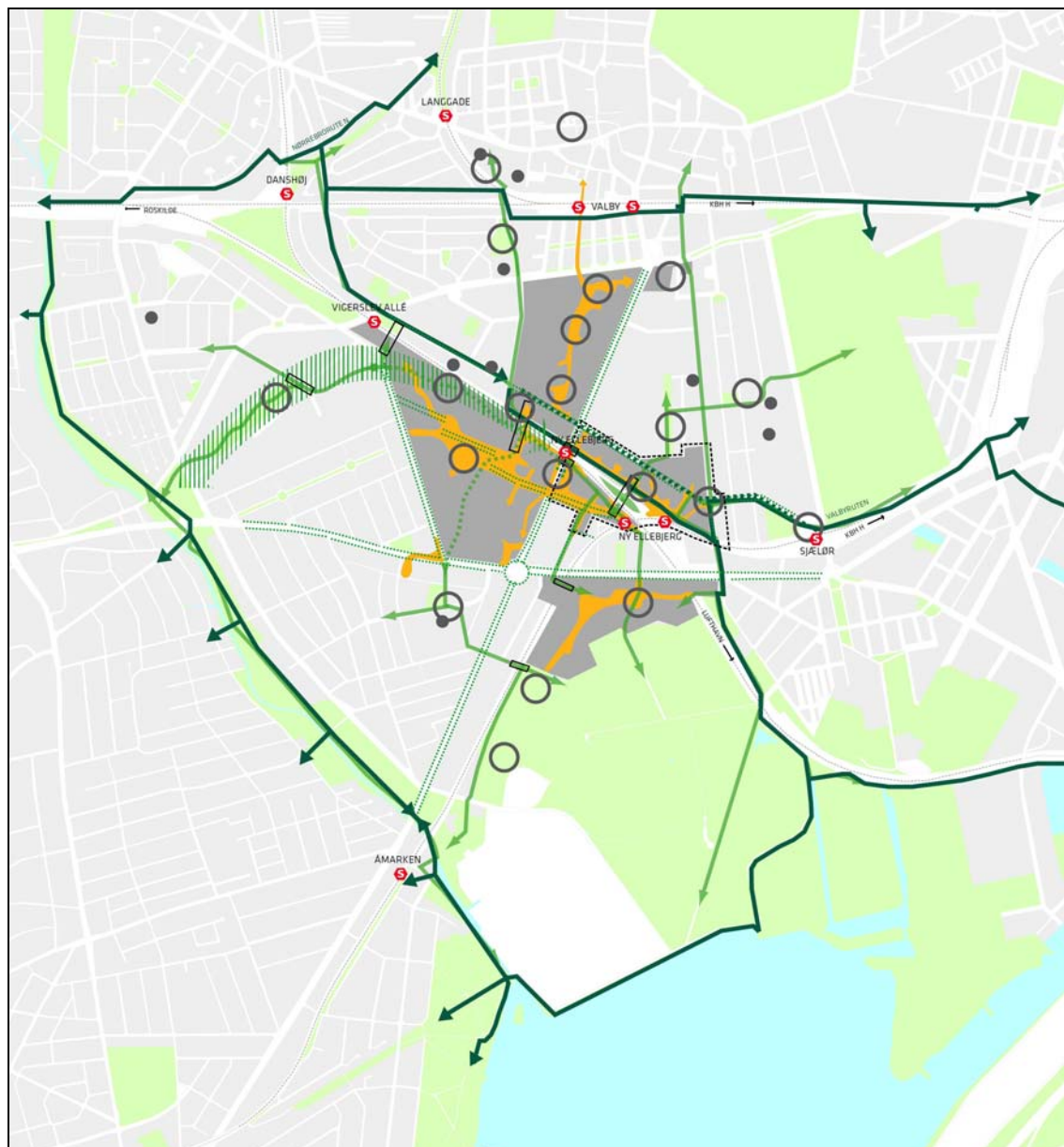
Særligt vigtigt er det, at skabe gode forbindelser mellem de nye byudviklingsområder og at få skabt kontakt mellem områderne og de omkringliggende kvarterer. Valby Lokaludvalg foreslår en forbindelse fra Ny Ellebjerg Station tværs gennem Grønttorvet og frem til Vigerslev Allé station, samt en forbindelse gennem FL. Schmidt grunden, der som et fredeligt alternativ til Gl. Køge Landevej kan binde byudviklingen sammen med det centrale Valby.

Begge forbindelser vil styrke de nord-syd gående trafikanter fremkommelighed og vil være en stor forbedring af sammenhængen internt i Valby. De hænger også godt sammen med tankerne om at styrke den kollektive trafik, hvor særligt den tværgående forbindelse gennem Grønttorvet bør indrettes som en kombineret rute for de bløde trafikanter og den kollektive trafik.

Disse strøgforbindelser, der også foreslås i området ved Valby Idrætspark, giver de bløde trafikanter et godt og sikkert stinet, så de kan færdes i Valby på sikker og fredelig vis. Strøgforbindelserne supplerer det øvrige stinet og hænger tæt sammen med de grønne cykelruter, hvoraf tre passerer gennem bydelen. Samtidig kobles strøgforbindelser til de store trafikale knudepunkter, som stationer og Toftegårds Plads. At lave trygge og fredelige stier, der passerer de vigtigste knudepunkter kan virke selvmodsigende, men forslaget løser det på en god måde. Det bliver dog utroligt vigtigt at løse krydsningsproblemerne med veje og jernbaner.

Ved etablering af forbindelser på tværs af jernbaner og veje skal krydsningerne udformes sådan, at de for de bløde trafikanter er behagelige at bruge. Det betyder ikke kun at en bro skal være forsynet med ramper og lys, men også at den måske kan udformes som en bred passage over en jernbane. Hvis broens bredde bliver f.eks. 50 m vil stedet ikke opfattes som et krydsningspunkt, men det vil blot være en naturlig del af byrummet, der binder to områder sammen. Det vil skabe bedre sammenhæng i Valby og give lyst til at krydse en færdselsåre, også selvom man ikke behøver det.





Figur 25. Forslag til stiforbindelser i Valby

Forslaget til et stinet med gode krydsningsmuligheder er stort set uafhængigt af hvilken strategi, der vælges for biltrafikken. Der vil være lokale justeringer alt efter om f.eks. Gl. Køge Landevej fredeliggøres eller ej, men det har ikke indflydelse på de overordnede linier. Stinettet er ligesom det kollektive net vigtigt at få på plads inden byudviklingsområderne er færdige. Et godt stinet vil nemlig også kunne flytte rejsende fra bil til cykel eller gang.

## 6. OPSUMMERING OG ANBEFALINGER

Trafikplanen for Valby var inddelt i en trafikalt kortlægning, en fremkrivning af den trafikale situation til år 2020 og en løsningsdel.

### Kortlægning

Kortlægningen af de trafikale forhold i bydelen viste, at det helt grundlæggende problem bydelen har, er en høj andel af uønsket gennemkørende trafik med de negative miljøkonsekvenser det medfører. Den kollektive trafik påvirker bydelen med mange bus og S-togslinier. Tilgængeligheden til og fra bydelen er god, men banerne skaber sammen med de større trafikveje mange barrierer for især bløde trafikanter. Samtidig er den kollektive betjening internt i bydelen nedsat og der er mangel på direkte forbindelser, især i en nord-syd gående retning. Andelen af bløde trafikanter er lav sammenlignet med andre bydele. Bolig – arbejdssteds færdsel foregår for det meste langs de større trafikveje, hvor der er anlagt cykelsti.

### Fremskrivning

Frem mod år 2020 stiger trafikken generelt med ca. 12 % mens byudviklingsområderne i Valby og på Carlberg vil bidrage med hhv. 9.700 og 9.900 bilture ekstra i bydelen, hvilket vil sætte dele af vejnettet under voldsom belastning med hyppige sammenbrud i trafikken til følge. Især vejene omkring Toftegårds Allé, Toftegårds Plads og Gl. Køge Landevej vil blive påvirket i myldretiden. Krydset ved Toftegårds Plads vil samlet skulle håndtere den største trafikstigning. Dette kryds vil skulle ombygges og udvides for at håndtere biltrafikken, hvilket der til gengæld også er god plads til. Den store udfordring i fremtiden bliver derfor at sikre den fornødne fremkommelighed for alle, idet krydset betjener både biler, busser og bløde trafikanter.

### Løsninger

Overordnede løsningsstrategier på bydelens fremtidige trafikproblemer har været at se på en udvidelse af vejkapaciteten der samler trafikken på trafikvejen, en omfordeling af trafikmængden til andre veje eller opnå en reduktion i den gennemkørende biltrafik.

En udvidelse af vejkapaciteten er den løsningsmodel der foreligger i dag, hvor biltrafikken fastholdes på Gl. Køge Landevej ved at udvide profilet til fire spor. Konsekvenserne ved dette er at trafikken samles på en strækning med færre miljøkonsekvenser til følge. Det store problem er, at trafikken som følge af en udvidelse vil stige på Toftegårds Allé og krydset Toftegårds Plads, hvor kapaciteten allerede i dag er opbrugt. Samtidig øges miljøgenerne for bymidten og for en bymæssig sammenhæng mellem Grønttorvet og Ny Ellebjerg, hvilket er særligt uheldigt.

En omfordeling af trafikken kan være en mulighed ved blandt andet at inddrage den delvist facade-løse Sjøelør Boulevard, som ud fra vejens fysiske forhold og omgivelser godt kunne indrettes til at tage en større andel trafik end i dag. Vigerslevvej kan som regionalvej i kommunen også indgå i en omfordeling, men omvejskørslen er for stor til at det kan afhjælpe problemet. For dele af Vigerslev Allé vil øget trafik desuden medføre uforholdsmæssigt store miljøproblemer, hvilket ikke kan anbefales.

For den kollektive trafik anbefales det på kort sigt at omfordele den kollektive trafik ved ruteomlægninger samt ved indsættelse af servicebusser der især skal skabe sammenhæng mellem boliger og stationer. Fremkommeligheden for bustrafikken bør i fremtiden øges for at give et mærkbart kvalitetsløft. Dette kan ske gennem nye signaler, busbaner og lignende. På længere sigt kan etablering af gennemgående busbaner med højklasset busdrift indgå som en forløber for at indrette letbaner i bydelen. Vigerslev Allé samt Gl. Køge Landevej og Folehaven – Ellebjergvej anses i dag anvendelige som korridorer for etablering af busbaner med henblik på fremtidige letbaner.

En udvidelse af Gl. Køge Landevej til fire spor vil med den planlagte byudvikling i fremtiden være stærkt påkrævet for at afvikle trafikken. En udvidelse af vejen kan enten øge antallet af biler eller give mulighed for hurtigere og mere pålidelige busforbindelser gennem bydelen. Sidstnævnte vil være en meget væsentlig forudsætning for at løfte kvaliteten i den kollektive trafik. Det vurderes desuden at Sjøelør Boulevard i fremtiden kan spille en vigtig rolle for at opnå en fordeling af

trafikken på trafikvejnettet der kan reducere trængslen. Trafikken vil forholdsvis let kunne flyttes ved krydsombygninger i enderne af vejen. Samtidig kan de negative konsekvenser holdes nede ved en fornuftig disponering og evt. ombygning af vejprofilen. Selv uden tiltag vil vejen uundgåeligt aftage mere trafik som følge af øget trængsel, med mindre den vejlukkes på midten.

For Valby bymidte er det meget vanskeligt at finde steder at anvise den gennemkørende trafik som kører over Toftegårdsbroen. Restriktioner for den svingende trafik kan flytte problemerne, men ikke løse noget samlet. Nedgravning af den gennemkørende trafik er et muligt forslag, men det vurderes ikke realistisk hverken teknisk eller økonomisk.

For de bløde trafikanter bør der arbejdes for en god sammenbinding af de nye byudviklingsområder samt god sammenhæng med bymidten. Det vurderes at de udlagte nye stiforbindelser i eget tracé er tilstrækkelige for at opnå en høj andel cyklister fra nye byudviklingsområder. En mulig fremtidig jernbane mellem København – Ringsted over Køge anbefales nedgravet for ikke at skabe yderligere barrierer i bydelen.

Håndteringen af den gennemkørende trafik i fremtidens Valby vurderes ikke at kunne løses med et enkelt tiltag. Den samlede løsning vil kræve en palette af tiltag for både biltrafik, kollektiv trafik og cykel/gang trafik som beskrevet i denne rapport. Om Gl. Køge Landevej skal udvides til at håndtere biltrafik eller i stedet give plads til forbedringer i den kollektive trafik, samt hvilke løsninger der desuden skal bringes i spil, bør fastlægges med udgangspunkt i en fremtidig dialog lokalt i bydelen.