

Emne: Bystævneparken trafik
Dato: 06-07-2018
Til: Københavns Kommune
Kopi til: Tobias Ritzau-Kjærulff

Sag nr.: 2018_008
Rev. nr.: 1

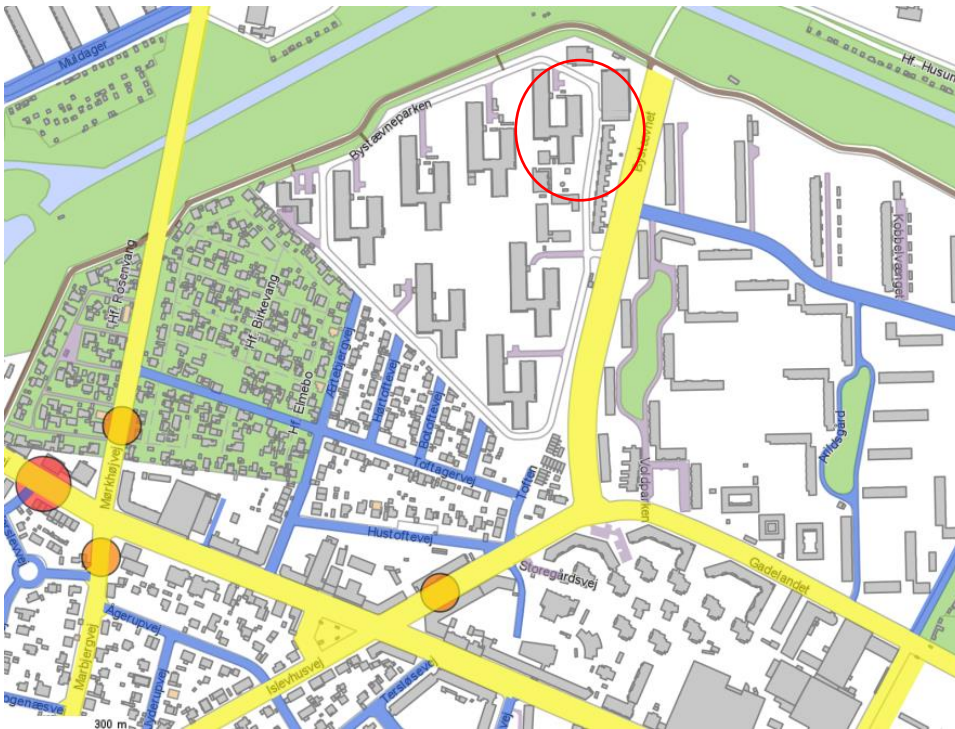
1 Forord

I forbindelse med udviklingen af Bystævneparken er der udarbejdet en helhedsplan, som er fremsendt til Københavns Kommune i en endelig udgave d. 12.06.2018. Der er i helhedsplanen vist og beskrevet forhold omkring trafik og parkering. Dette notat skal blot ses som et supplement til helhedsplanen og ikke et fyldestgørende notat omkring de trafiktekniske forhold. Således kan der findes yderligere information omkring veje, tværprofiler og planløsninger i helhedsplanen.

2 Indledning

I forbindelse med udviklingen af Bystævneparken, er der foretaget vurdering af den fremtidige trafikbelastning, der genereres af det nye byggeri som er en kombination af nye boliger, institutioner og erhvervsbygninger.

Der er i dag et større produktionskøkken, samt et rehabiliteringscenter som bibeholdes i området. Produktionskøkkenet udvides i mindre grad i forbindelse med udviklingen af området. Enkelte af plejecentrets tårne bibeholdes umiddelbart, men vil dog få anden anvendelse.



Figur 1 Vejstatus i området omkring Bystævneparken, produktionskøkken og rehabiliteringscenter angivet i rød ring.

Produktionskøkkenet og rehabiliteringscenteret er således den eneste kilde til eksisterende trafik til og fra området i den fremtidige situation. Den forventede fremtidige trafik kan derfor udledes af turrater for nybyggeri, samt trafikken fra produktionskøkken og rehabiliteringscenter. Grundet bebyggelsens placering ved Vestvolden, kommer der ikke umiddelbart trafik af nævneværdig karakter fra tilstødende veje.

3 Eksisterende forhold

Som det fremgår af Figur 1, er de mindre veje - der leder ind mod Bystævneparken i dag - udlagt som private fællesveje. De private fællesveje, som fx Ærtebjergvej der er vist i Figur 2 og Botoftevej der er vist på Figur 3, har dog ingen fysisk opkobling ind til Bystævneparken, da de er udlagt som blinde veje. Således er Bystævnet (offentlig vej) den eneste eksisterende vejadgang til Bystævneparken.



Figur 2 Ærtebjergvej (privat fællesvej) mulig forbindelse mellem Frederikssundsvej og Bystævneparken (google earth)

De eksisterende private fællesveje er gennemgående smalle veje med vejudlæg på 10-11 m, med forholdsvis begrænsede forhold for fodgængere og cyklister.



Figur 3 Botoftevej, privat fællesvej mellem Frederikssundsvej og Bystævneparken (google earth)

3.1 Eksisterende trafik på de private fællesveje

Der foreligger ikke trafiktællinger i området med de private fællesveje, men på baggrund af antallet af boliger og turrater (2 bilture pr. bolig), kan der skønnes en daglig trafik i området på ca. 200 bilture, fordelt på de forskellige veje.

På Hustoftevej, er der dog i dag adgang til parkeringsplads til en Fakta butik, hvorfor der lokalt omkring Frederikssundsvej og Ærtebjergvej, må formodes at være mere trafik, end den trafik området i sig selv genererer.

4 Trafikgenerering

På baggrund af de programmerede kvadratmeter er der gennemført en beregning af den trafik, som det forventes at Bystævneparken genererer i en fuldt udbygget situation.

Beregningerne er bl.a. foretaget med baggrund i turrater oplyst af Københavns Kommune jf. nedenstående Tabel 1. Derudover er der anvendt tal fra rejsevaneundersøgelsen og erfaringstal af nyere dato, for øvrige funktioner i området.

| Transportmiddel | Antal ture |
|---|------------|
| Bilture pr. bolig (100 m ²) | 2 |
| Cykelture pr. bolig (100 m ²) | 3 |

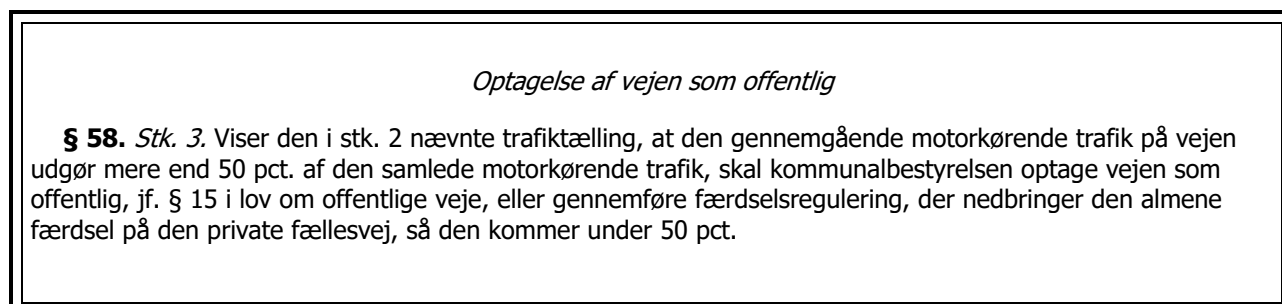
Tabel 1 turrater oplyst af Københavns kommune

Alt afhængig af hvordan Bystævneparkens trafikale struktur udlægges, vil en åbning mod de private fællesveje nok betyde at vejene bliver belastet med mere gennemkørende trafik, end den trafik der i dag er på vejene. Dette kan få en betydning for de fremtidige ejere og driftsforhold for de enkelte veje.

Planen for udviklingen af området vil resultere i ca. 2.300 daglige bilture, samt ca. 3.000 daglige cykelture. Trafik i den størrelsesorden vurderes ikke at give anledning til afviklingsproblemer på det omkringliggende vejnet, herunder Bystævnet og Gadelandet, som formodes at håndtere langt det meste af den trafik som området vil generere.

4.1 Vejloven

I lovgivningen er der begrænsninger på hvor meget "uvedkommende" trafik der kan gennemkøre en privat fællesvej, før vejen skal ændre status til kommunevej. I nedenstående Figur 4 er der vist et uddrag fra lov om private fællesveje, der beskriver, at såfremt 50 % af trafikken på den private fællesvej er gennemkørende, skal vejen ændres til offentlig vej.



Figur 4 uddrag fra lov om private fællesveje

Som nævnt tidligere, foreligger der ikke trafiktællinger på hverken Ærtebjergvej eller de andre private fællesveje der er beliggende mellem Frederikssundsvej/Storegårdsvej og Bystævneparken. Men antallet af eksisterende boliger, og dermed trafik på vejene, er forholdsvis begrænset, og tidligere anslået til ca. 200

daglige bilture. Dette vil højst sandsynligt betyde, at en trafikal åbning mod Bystævneparken medførte en stigning på min. 50 % på alle de berørte veje, og dermed en omlægning fra private fællesveje til kommunale veje.

5 Vejreferencer

Det kan ofte være svært at danne sig et billede af hvor meget trafik der kan håndteres i et byrum. I nedenstående figurer er der derfor vist eksempler på gader der, uden nævneværdige problemer, kan håndtere min. halvdelen af den daglige trafik, som forventes genereret i Bystævneparken.



Figur 5 Peter Fabers Gade på Nørrebro (ensrettet) ÅDT. 900. (google earth)



Figur 6 Sortedam Dossering Nørrebro, ÅDT. 1300. (google earth)



Figur 7 Stockholmsgade Østerbro, ÅDT. 1100. (google earth)

Den talte trafik (ÅDT) i de ovenstående eksempler skal ikke tages som et udtryk for, at gaderne ikke kan håndtere mere trafik end det talte. De er blot vist for at perspektivere, at selvom der i en fremtidig situation vil køre mere trafik på de nuværende private fællesveje, såfremt de åbnes op, så er det ikke ens betydende med at de bliver stærkt trafikerede veje.

6 Sikring mod gennemkørsel

For at reducere gennemkørslen i området, primært mellem Bystævnet og Frederikssundsvej, er den gennemgående vejforbindelse udlagt, så den kun fordrer kørsel med lav hastighed. Hele området omkring skolen udlægges som en hastighedszone med max. 30 km/t. Den hævdede flade, der etableres omkring hele skoleområdet, vil sikre lave hastigheder, og i nogen grad holde bilister fra at gennemkøre området.

Selve områdets placering mod voldanlægget, og det faktum at området kun i ringe grad hænger sammen med voldparken mod øst, via Kobbelvænget, betyder at bilisters formål med gennemkørsel er yderst begrænsede.

De eksisterende private fællesvejes eventuelle tilslutning til Bystævneparken, kan desuden udformes så de evt. kun tillader ét-sporet trafik, evt. kombineret med hævdede flader, hvilket vil være med til at reducere eventuel gennemkørsel.

Svingrestriktioner på Ærtebjergvejs tilslutning til Frederikssundsvej, vil yderligere kunne begrænse gennemkørsel af området

7 Parkering

Den forholdsvis store bebyggelsesprocent i bystævneparken på ca. 110 % betyder at der skal indpasses meget parkering i området, til både boliger, erhverv og institutioner.

| Byggefelt | Beskrivelse | Antal kvadratmeter | Antal p-pladser |
|--------------|---|--------------------|-----------------|
| T01-T04 | Boligtårne | 21.500 | 143 |
| BF01 | Boliger | 6.805 | 45 |
| BF02 | Boliger | 7.148 | 48 |
| BF03 | Boliger | 8.407 | 56 |
| BF04 | Boliger/institution* | 7.195 | 60 |
| BF05 | Rækkehuse | 2.280 | 15 |
| | | | 367 |
| Eksisterende | Produktionskøkken/rehabiliteringscenter | 9.200 | 68 |
| | | | 68 |
| BF06 | Rækkehuse | 2.040 | 14 |
| BF07 | Rækkehuse | 2.801 | 19 |
| BF08 | Rækkehuse | 2.715 | 18 |
| BF09 | Rækkehuse | 3.055 | 20 |
| BF10 | Rækkehuse | 1.680 | 11 |
| BF11 | Rækkehuse | 840 | 6 |
| | | | 88 |
| BF12 | Plejeboliger og centerfunktion | 5.675 | 19 |
| BF13 | Plejeboliger/institution* | 8.050 | 39 |
| BF14 | Plejeboliger/hal* | 8.180 | 39 |
| | | | 97 |
| BF15 | Skole | 6.820 | 22 |
| I alt | | | 642 |

Tabel 2 Opgørelse over p-pladser for de enkelte byggefelter, samt total antal p-pladser, *) fremgår ikke af antal kvm. Men antal p-pladser er tillagt.

Som det fremgår af ovenstående Tabel 2 skal der etableres ca. 650 p-pladser i området inklusiv eksisterende p-pladser i det nordøstlige hjørne. Foruden de faste p-pladser, etableres der afsætningspladser til div. funktioner. Disse etableres primært gennem dobbeltudnyttelse af andre p-pladser og områder til varelevering.

For at de mange p-pladser ikke skal lægge beslag på store dele af friarealerne, vil det være nødvendigt at etablere en stor del af pladserne i konstruktion. Således etableres ca. 58 % af det totale antal p-pladser i konstruktion. De fleste parkeringspladser i konstruktion etableres mod nord, hvor de største bygningsvolumener findes. Således er andelen af p-pladser der etableres i konstruktion på de nordlige byggefelter ca. 70 %.

7.1 _Cykelparkering

Den store bebyggelsesgrad, samt etableringen af skole og institutioner, betyder at der skal etableres forholdsvis mange cykelparkeringspladser i området. Især omkring skolen - som i sig selv har krav til 320 cykelparkeringspladser- skal der etableres mange pladser, som ligger beslag på en del overfladearealer.

Cykelparkeringen placeres generelt i rand- og kantzoner omkring de enkelte byggerier, foruden placering i konstruktion. På skoleområdet, hvor der er et stort behov for cykelparkering, lægges der op til parkering langs skolens kantzone. Det bør dog overvejes om man ikke bør samle cykelparkering i lidt større grupper, for at give et tydeligt signal til cyklisterne om, hvor man bør parkere.

8 Vejgeometri og arealbehov

Vejene er generelt dimensioneret for 12 m. lastvogn, hvilket tillader kørsel med rednings- og renovationskøretøjer.

Den gennemgående vejforbindelse samt 'loopet' mod sydøst, er desuden dimensioneret, så de tillader kørsel med sættevogntog.



Figur 8 vejklasser og anslået trafik

De blinde veje mod nord, indrettes så de sikrer vendemulighed for renovationskøretøjer i forbindelse med parkeringspladserne.

Renovation etableres med Moloc-løsninger, hvor indbyggerne har en max. afstand til et skraldeindkast på 40 m. Hele vejstrukturen i det sydlige område, tillader renovationskøretøjer at komme rundt, uden bakkemanøvrer.

Varelevering håndteres gennem tre aflæsningspladser, der har vejadgang fra Bystævnet. Det sikrer dels at varekørsel ikke benytter de mindre veje syd for Bystævneparken, og dels at det undgås at større varebiler kører unødigt rundt i området.