

12. Trafikplan for Valby (2009-154498)

Der skal godkendes Trafikplan for Valby og igangsætte udarbejdelsen af en samlet trafikstrategi for bydelen.

INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget anbefaler over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen,

1. at ”Trafikplan for Valby” som beskrevet i bilag 1 godkendes.

Teknik- og Miljøudvalget godkender,

2. at ”Trafikplan for Valby” danner grundlag for, at Teknik- og Miljøforvaltningen i dialog med lokaludvalg og borgere udarbejder en samlet strategi for udvikling af trafiksystemet i Valby, og at denne forelægges udvalget ultimo 2010.

Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget oversender sagen til Borgerrepræsentationen med følgende erklæring:

Økonomiudvalget har ingen bemærkninger til, at nærværende sag søges gennemført i den foreliggende form, idet det forudsættes, at eventuelle merudgifter som følge af sagen afholdes inden for Teknik- og Miljøudvalgets budgetramme.

Problemstilling

Borgerrepræsentationen vedtog i forbindelse med behandlingen af ”Forslag Københavns Kommuneplan” (BR 2009-8811), at Teknik- og Miljøforvaltningen skulle udarbejdes en samlet analyse af de trafikale konsekvenser af den store byudvikling, der i disse år foregår i og omkring Valby (Carlsberg, Valby Idrætspark, Grønttorvet, Ny Ellebjerg mv.). Endvidere blev det vedtaget, at analysen af de trafikale konsekvenser skal sammenfattes i en trafikplan for Valby, som sikrer, at bydelen udvikles på et bæredygtigt grundlag.

Løsning

Forvaltningen har som svar på ovennævnte beslutning udarbejdet ”Trafikplan for Valby”, der indeholder en analyse af byudviklingens trafikale konsekvenser og opstiller en række løsningsmodeller for de trafikale udfordringer, der må forventes i fremtiden inden for henholdsvis biltrafik, kollektiv trafik og cykel- og gangtrafik. Forudsætningen for de trafikale vurderinger er den i ”Forslag, Kommuneplan 2009” foreslåede byudvikling. Det har efterfølgende vist sig at der ikke vil ske den planlagte byudvikling omkring Valby Idrætspark. Det betyder at den i bilag 1 beskrevne trafikvækst vil være mindre end beskrevet. Planen indeholder ikke et endeligt forslag, men er et oplæg til en fremtidig dialog og afklaring af, hvordan det fremtidige trafiksystem i Valby skal indrettes.

På den baggrund anbefaler forvaltningen, at notatet ”Trafikplan for Valby” danner udgangspunkt for

en bred dialog med Valby Lokaludvalg og borgerne i Valby om udarbejdelsen af en strategi for udvikling af trafiksystemerne i Valby.

Analysen beskriver den fremtidige trafikale situation i 2020, hvor det er forudsat, at de planlagte byudviklingsmuligheder er fuldt udnyttede. Byudviklingen forudsættes at ske med stor fokus på gang, cykel og kollektiv trafik, og den kommende trafikstrategi skal være med til at konkretisere, hvilke tiltag dette nødvendiggør.

Analysen viser, at den planlagte placering af byudviklingen tæt på stationer understøtter en udvikling med så minimal brug af bil som muligt.

I forhold til cykel- og fodgængertrafik viser analysen, at de største udfordringer ligger i de mange barrierer i form af baner og store veje, som opdeler Valby i dag. For at skabe en bedre sammenhæng mellem de forskellige lokalområder, bør der arbejdes med flere og nye stiforbindelser på tværs af disse barrierer. I området omkring Ny Ellebjerg Station og Grønttorvet har grundejerne tilkendegivet at de, i forbindelse med "Udbygningsaftaler", vil bistå med at sikre forbedrede stiforbindelser. Det vil understøtte brugen af Ny Ellebjerg Station.

I forbindelse med den kollektive trafik påpeges det, at det er forbundet med stort besvær at bevæge sig mellem den nordlige og sydlige del af bydelen, hvilket derfor også bør prioriteres for at promovere anvendelsen af kollektiv transport frem for privat bil.

Analysen viser at de store veje gennem Valby i dag er belastet af en stor andel af gennemkørende trafik. De store veje har en fordelende funktion for trafikken mellem omegnen og de centrale dele af København og Frederiksberg. Den gennemkørende trafik udgør ca. 30 % på Gl. Køge Landevej og ca. 60% på Folehaven. Problemstillingerne skal løses i takt med gennemførelsen af byudviklingen.

Selv med stor fokus på andre transportmidler vil byudviklingen også medføre en stigning i biltrafikken. Analysen viser, at der for biltrafikken er to centrale problemstillinger:

- Den ene er, at der allerede ved dagens trafikniveau er store trafikale problemer i det centrale Valby omkring Krydset Toftegårds Allé og Valby Langgade.
- Den anden er, at der som følge af byudviklingen vil blive tale om stigninger i biltrafikken på de største veje i bydelen.

Den generelle trafikstigning kan undgås eller dæmpes med fx trængselsafgifter, hvilket også vil påvirke trafikken til/fra de nye byområder.

Trafikstigningerne vil, hvis der ikke sker omlægning af centrale vejkryds og udvidelser af eksisterende veje - eksempelvis Gammel Køge Landevej - betyde, at der risikerer at opstå hyppige sammenbrud af trafikken.

Alt andet lige er biltrafikken - uanset at byudviklingen er velplaceret i forhold til kollektiv trafik - er den store udfordring i Valby. Ser man på den forventede trafikudvikling frem til 2020 vil en række veje belastes til over de nuværende kapacitetsgrænser og der vil forekomme sammenbrud også hvis der ikke sker en byudvikling. Det betyder, at der skal ske ændringer og ombygninger af vejnettet i Valby for at kunne imødekomme de fremtidige behov. Dette kan håndteres på flere måder:

- Ved at reducere den gennemkørende biltrafik gennem Valby. Etablering af en havnetunnel og østlig omfartsvej vil kunne bidrage væsentlig til dette.

- Ved at indføre trængselsafgifter. Dette vil reducere det generelle trafikniveau.
- Ved at samle biltrafikken på få store trafikveje gennem ombygning af kryds og udvidelser af gader. Eksempelvis udbygning af Gl. Køge Landevej og centrale kryds
- Ved sprede biltrafikken på en større del af vejnettet gennem ombygning af kryds og ændringer af gader. Eksempelvis omlægning af Sjælør Boulevard.

En samlet løsning vil indeholde elementer af de ovennævnte modeller. I forhold til den kollektive trafik vil der skulle ske en stærk prioritering for at sikre et højt serviceniveau for både eksisterende og nye bydele.

Den samlede analyse af Valbys trafikale situation indgår som bilag til kommuneplan 2009.

Økonomi

Indstillingen har ingen umiddelbare konsekvenser. Udgifterne til udarbejdelse af en trafikstrategi for Valby forventes at kunne holdes inden for forvaltningens og Valby Lokaludvalgs driftsbudgetter.

Videre proces

Forvaltningen vil på baggrund af udvalgets beslutning tage kontakt til Valby Lokaludvalg med henblik på at tilrettelægge den videre proces i forbindelse med at udarbejde en samlet strategi for udviklingen af trafiksystemerne i Valby. Strategien skal udarbejdes i samspil med opfølgningen på kommuneplanenes investeringsredegørelse. Det forventes, at den endelige strategi kan vedtages ultimo 2010.

Hjalte Aaberg

/Niels Tørsløv

Oversigt over politisk behandling

Trafikplan for Valby

Teknik- og Miljøudvalget skal godkende Trafikplan for Valby og igangsætte udarbejdelsen af en samlet trafikstrategi for bydelen.

INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at ”Trafikplan for Valby” som beskrevet i bilag 1 godkendes.

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender,

2. at ”Trafikplan for Valby” danner grundlag for, at Teknik- og Miljøforvaltningen i dialog med lokaludvalg og borgere udarbejder en samlet strategi for udvikling af trafiksystemet i Valby, og at denne forelægges udvalget ultimo 2010.

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning i mødet den 25. november 2009

Indstillingen blev udsat.

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning i mødet den 9. december 2009

Indstillingen blev anbefalet.

Signe Goldmann (F) og Morten Kabell (Ø) tog forbehold i forhold til bemærkningerne om en havnetunnel.

bilag

[1 - Trafikplan for Valby](#)

[Covernotat til BR medlemmerne om Trafikplan for Valby](#)

Økonomiudvalgets beslutning den 02.02.2010

Indstillingen blev anbefalet.

Bo Asmus Kjeldgaard (F) og Mikkel Warming (Ø) videreførte partiernes protokolbemærkning fra mødet i Teknik- og Miljøudvalget den 9. december 2009.

