



Notat

Finansiering af trafikforanstaltninger for sikker adgang til Ørestad Idrætspark

Resumé

I forlængelse af arbejde med Konceptkatalog for børn og unge i trafikken orienteres udvalget om manglende finansiering til en sikker fodgængerkrydsning af Ørestads Boulevard til en forventet anlægsomkostning på 8,9 mio. kr.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, sammen med Kultur- og Fritidsforvaltningen, at initiativet er væsentligt for at skabe sikker og tryk adgang til Ørestad Idrætspark for børn og brugere fra Ørestad Syd, herunder skolen på Hannemanns Alle og Kalvebod Fælled skole. Finansiering ved kommende budgetforhandlinger er nødvendig, hvis initiativet skal realiseres.

Sagsfremstilling

Med udgangspunkt i kommunens Handlingsplan for Trafiksikkerhed 2021-2025 (BR 19. august 2021) har Teknik- og Miljøforvaltningen med inddragelse af Børne- og Ungdomsforvaltningen og Kultur- og Fritidsforvaltningen udarbejdet et konceptkatalog for børns cykel- og gangforhold i forbindelse med skole, idræt og fritid, som skal fremme trafiksikkerhed og tryghedsfølelse for børn og forældre med henblik på at fremme cykling og gang blandt børn og unge (TMU-portal 2. maj 2024)

Teknik- og Miljøforvaltningen og Kultur- og Fritidsforvaltningen er i gang med at afklare, hvordan de trafikale forhold bedre indtænkes ifm. etablering af idræts- og fritidsfaciliteter. Herunder om der er behov for særlige trafikforanstaltninger for at fremme børns adgang som cyklister og fodgængere. Dette med inspiration fra samarbejdet mellem Teknik- og Miljøforvaltningen og Børne- og Ungdomsforvaltningen, om at indtænke finansiering af skoleveje i forbindelse med planlægnings- og anlægsbevillinger til nye og renoverede skoler.

Processen om Ørestad Idrætspark er dog så fremskreden, at finansiering af trafikale tiltag ikke kan nå at blive håndteret som en del af den fremadrettede model. Der er derfor behov for en særskilt politisk beslutning om finansiering af en trafikforanstaltning, som forvaltningen vurderer, er nødvendig.

19-06-2025

Sagsnummer i F2
2025 - 11436

Dokumentnummer i F2
200758

Sagsnummer i eDoc
2025-0174324

Njalsgade 13
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Teknik- og Miljøudvalget orienteres derfor om, at forvaltningen vurderer, at der er behov for trafikale tiltag ifm. etablering af Ørestads Idrætspark. Tiltaget har væsentlig betydning for, at adgangen til Ørestad Idrætspark opleves som sikker og tryk for børn og brugere fra Ørestad Syd.

Det drejer sig om behovet for at etablere et krydsningspunkt på Ørestads Boulevard med estimerede anlægsudgifter på 8,9 mio. kr. Bilag 1 redegør nærmere for behovet og den foreslåede løsning.

Forvaltningen har i samarbejde med Kultur- og Fritidsforvaltningen og Metroselskabet fundet løsninger på områdets andre trafikale udfordringer der er omtalt i bilag 1.

Baggrunden for den høje pris er bl.a. at stedet oprindelig er forberedt for etablering af en sidevej og signalregulering på stedet. Efterfølgende er den overordnede plan for Ørestad Syd ændret. Med etablering af støttepunktet, indrettes vejen, til den aktuelle og fremtidige brug.

Økonomiforvaltningen oplyser endvidere, at et krydsningspunkt på dette sted, vil gøre det muligt at etablere et ekstra stoppested på Ørestads Boulevard.

Politisk handlerum

Finansiering af de ovenfor beskrevne trafikforanstaltninger kan henvises til forhandlingerne om Budget 2026.

Videre proces

Forvaltningen foretager sig ikke yderligere i sagen med mindre, der afsættes midler til projektet i kommende budgetforhandlinger.

Peter Højer
Vicedirektør



Notat

Bilag 1 Overordnet trafikal analyse Metrovej

16-06-2025

Sagsnummer I F2
2025 - 11436

Dokumentnummer i F2
203813

Sagsnummer eDoc
2025-0174324

Rådhussekretariatet
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009809452

12.01.2024

Projekt nr.: 1021637
+45 2774 2180
jrhj@arteliagroup.dk

Notat

Projekt: LP Metrovej - Trafikal analyse - Ørestad Idrætspark
Emne: Bilag 5.1 + 5.2 mfl.
Notat nr.: 1
Rev.: B
Fordeling: Søren Andersen TMF Kbh. Kommune

1 Forudsætning

I nærværende notat gives en overordnet vurdering af de trafikale forhold for det fremtidige idrætsanlæg på Metrovej. Notatet omfatter en kort redegørelse for de eksisterende forhold samt en overordnet trafikalt analyse for gående, cyklister og bilister.

2 Overordnet konklusion

Der etableres et nyt idrætsanlæg på Metrovej i Ørestad. Idrætsanlægget tiltrækker en række nye daglige brugere, og skaber nogle nye trafikflow i området.

Der forventes op til ca. 330 daglige brugere. Brugere vil primært være fra lokalområdet, men der vil også ankomme gæster i forbindelse med kampe og stævner. Brugere vil ankomme til fods og på cykel, og der etableres ikke bilparkering i forbindelse med idrætsanlægget. Parkering henvises til de eksisterende parkeringsanlæg i Ørestad.

Der vil være adgang til idrætsanlægget via Vestamager Station og Metrovej. Langt størstedelen af gæsterne vil ankomme via Vestamager Station, og denne adgang vil i fungere som hovedadgang til anlægget. Metrovej vil være den sekundære adgang, der også vil fungere som service- og redningsadgang.

Overordnet set er vejnettet i Ørestad indrettet, så det kan afvikle store trafikmængder på effektiv og sikker vis. Generelt er der derfor ikke identificeret væsentlige behov for tilpasning og opgradering af

vejnettet i forbindelse med etablering af idrætsanlægget. Der er dog nogle lokale forhold, der bør undersøges nærmere og forbedres for at sikre optimale adgangsforhold for brugerne.

Det vigtigste forhold er adgangen ved Vestamager Station. Her er der i dag en passage i stationen sydlige ende, der vurderes at være den bedste adgang til idrætsanlægget. For at passagen kan blive en attraktiv og tryk adgang, anbefales det at styrke følgende forhold:

- Passagen tydeliggøres bl.a. med afvigende belægning for at synliggøre det nye flow til og fra idrætsanlægget, og at denne trafik adskiller sig fra den øvrige trafik i området
- Cykelstien på Ørestads Boulevard ud for passagen inddrages i signalreguleringen, så der kommer tydeligere vigepligtsforhold og en bedre regulering af de tværgående strømme
- Passagen indrettes, så både cyklister og gående kan færdes trygt og sikkert, og så der ikke sker uhensigtsmæssig cykelparkering af metrobrugere

Derudover er der enkelte mindre anbefalinger til optimering af kryds og krydsningspunkter i området, for brugere der kommer fra området vest for Ørestads Boulevard. Det væsentlige er dog at få styrket forholdene omkring Vestamager Station.

Fra nord anbefales det at styrke forholdene i krydset mellem Hannemanns Allé og Metrovej. Det kan være svært for især børn at overskue trafikafviklingen i krydset, hvorfor det anbefales, at:

- Fortov og cykelsti gennemføres langs Hannemanns Allé på tværs af Metrovej for at tydeliggøre vigepligtsforholdene og nedsættes hastigheden for biltrafikken, der svinger til og fra Metrovej.

Optimalt set etableres der også midterheller på Hannemanns Allé, der kan gøre krydsning af denne vej mere tryk og overskuelig, men det vurderes ikke at være muligt inden for den nuværende vejmatrikel.

På Metrovej bør det overvejes at etablere fartdæmpende foranstaltninger, hvis cykeltrafikken fortsat skal færdes på kørebanen. Alternativt bør det overvejes at etablere en dobbeltrettet cykelsti i vejens vestside, hvilket vil være den bedste løsning for cyklisterne. Valg af løsning skal overvejes i forhold til det begrænsede antal cyklister, der forventeligt vil køre til og fra idrætsanlægget via Metrovej.

Inde på idrætsanlæggets området skal der i den videre udvikling fokuseres på at undgå konflikter mellem gående, cyklister og biltrafik. Dette kan opnås ved hensigtsmæssig udformning af stier og fællesområder.

3 Eksisterende forhold/kortlægning

Det fremtidige idrætsanlæg er beliggende i den sydlige del af Ørestaden for enden af Metrovej ved Ørestads Boulevard udfor Vestamager Station. Området er afgrænset af metrobanen på tre sider, og der er således kun adgang via Metrovej fra Hannemanns Allé for biltrafik og lette trafikanter, samt for lette trafikanter via Vestamager Station og en passage midt på Metrovej, der er forberedt for en station.

Adgangene til området sker derfor enten via:

- Asger Jorns Allé og Ørestads Boulevard
- Hannemanns Allé og Ørestads Boulevard
- Udfor arenaen ved Robert Jacobsens Vejs nordlige ende

Figur 1 viser placering af Idrætsanlægget på Metrovej og de udpegede adgangsveje.



Figur 1: Projektområde markeret med grønt på Metrovej i Ørestad Syd samt de mulige adgangsveje.

Området betjenes af kollektiv transport ved Vestamager Station og Ørestad Station. Vestamager Station betjenes af metro og de lokale busruter 32 og 33. Ørestad Station betjenes af Metro, regionaltoget og bus 500S. Der er således gode muligheder for at ankomme til området med kollektiv transport.

Metrovej, der er adgangsvej til området, har en kørebanebredde på omkring 7 meter samt en rabat mod metrobanen på omkring 5 meter. Rabatten består næsten udelukkende af græs, mens der i den sydligste ende umiddelbart ved adgangen til det kommende idrætsanlæg er etableret cykelparkering, som vist på figur 2.

Langs den østlige side af Metrovej er der et gennemgående fortov i en bredde af ca. 2 meter, som ophører umiddelbart ved projektområdets start. Mellem fortov og kørebane er der en ca. 2 meter bred græsrabat, hvor gadebelysningen er placeret. Der er ikke cykelstier på Metrovej.

Der foreligger ingen trafiktællinger på Metrovej, men det antages, at trafikmængden på vejen er relativt lav, idet den alene betjener Metroselskabets funktioner her.



Figur 2: Metrovej mod syd. Foto: Google.

4 Forventet antal brugere af idrætsanlægget

Bygherre har anslået det maksimale antal samtidige brugere af idrætsanlægget på baggrund af de kommende funktioner. Det vurderes af bygherre, at der samtidig vil kunne være op mod 330 brugere til stede på anlægget ved f.eks. turneringer. Denne maksimale belastning forventes at ske om formiddagen i weekender. På hverdage anslås op til ca. 170 samtidige brugere.

Der er tale om forholdsvis begrænsede besøgstal set i forhold til trafikken i de omkringliggende byområder som helhed. I hverdagen vil størstedelen af brugerne komme fra lokalområderne omkring idrætsanlægget, men i forbindelse med kampe, stævner o.l. vil der også komme gæster udefra.

De lokale brugere antages primært at komme til fods eller på cykel, selvom nogle også forventeligt vil blive afleveret i bil. Det vurderes at ca. 40 % af de lokale brugere vil komme fra området nord for Hannemanns Allé, ca. 40 % vil komme fra området vest for idrætsanlægget og ca. 20 % vil komme fra området øst for idrætsanlægget. Fra vest og øst vil alle benytte adgangen til idrætsanlægget via Vestamager Station, mens det fra nord er muligt både at benytte denne adgang samt adgangen via Metrovej.

Gæster udefra forventes primært at ankomme i bil, selvom nogle også vil benytte kollektiv transport til enten Ørestad Station eller Vestamager Station. Parkering vil ske i området vest for idrætsanlægget, eller ved Hannemanns Allé.

Samlet vil måske 70-80 % af brugerne ankomme via adgangen ved Vestamager Station, der derfor må anses at være hovedadgangen til idrætsanlægget.

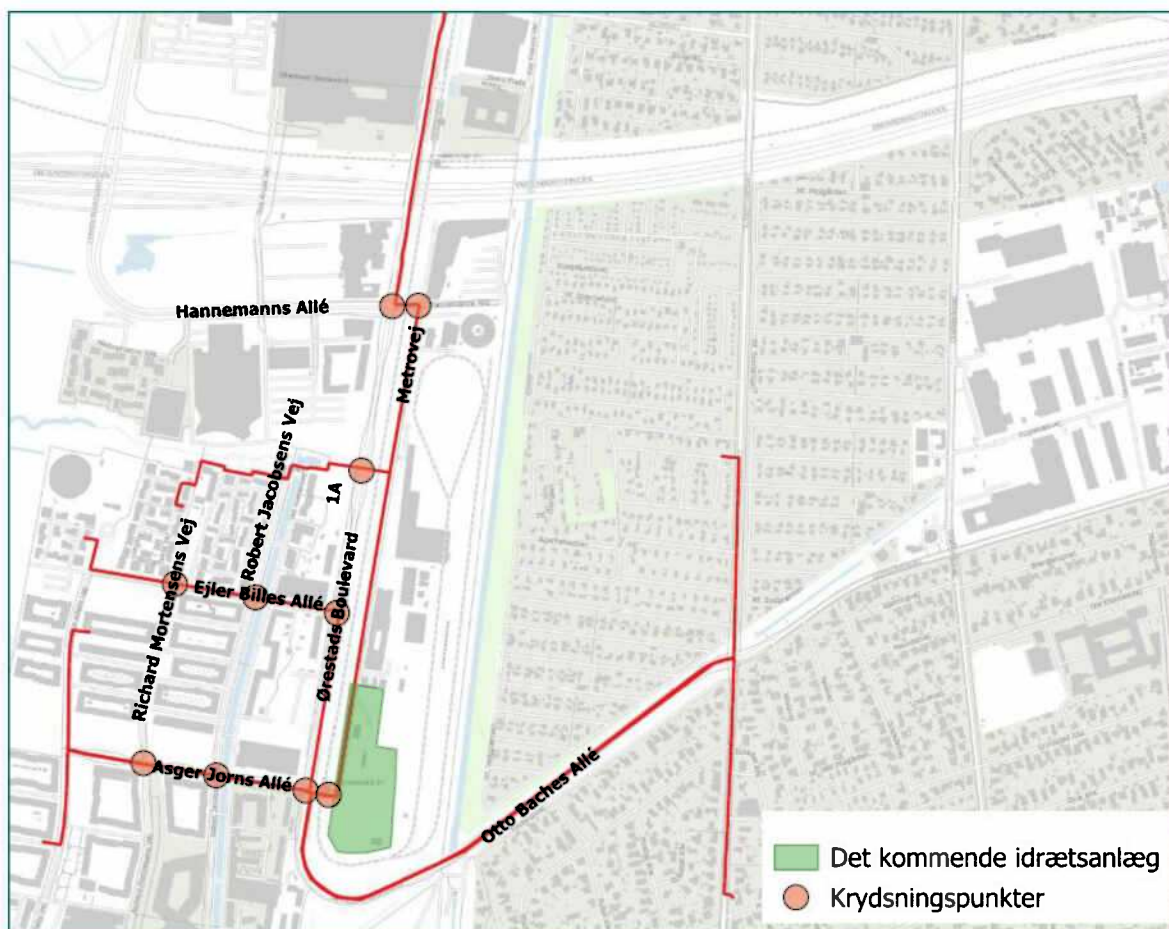
5 Trafikal analyse for gående og cyklister

Der etableres ikke nye adgange i forbindelse med projektet, og fodgængere og cyklister skal derfor benytte de tre eksisterende adgange til området - ved Hannemanns Allé, udfor Robert Jacobsens Vej 1A samt ved Asger Jorns Allé via Vestamager Station.

Det må forventes, at oplandet til idrætsanlægget primært vil bestå af brugere fra:

- den nordlige og sydlige del af Ørestad, vest for idrætsanlægget,
- den nordlige del af Ørestad, nord for motorvejen,
- den sydlige del af Amager, øst for idrætsanlægget og nord for Otto Baches Allé,
- den vestlige del af Tårnby Kommune, øst for idrætsanlægget og syd for Otto Baches Allé.

De sandsynlige ruter fra centrale punkter i disse områder er vist på Figur 3.

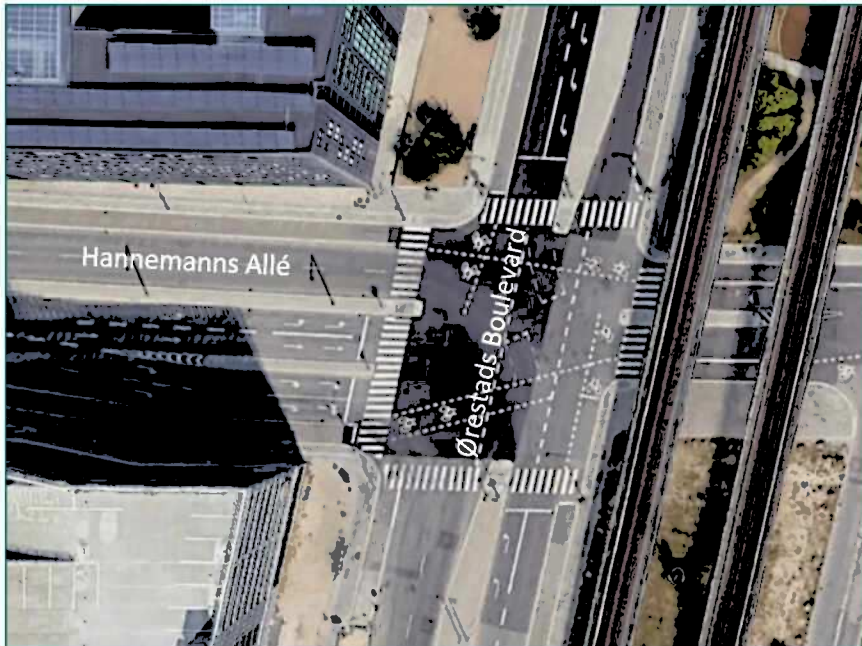


Figur 3: Ruter for udvalgte punkter fra oplandet til projektområdet. De krydsningspunkter, som gennemgås herunder, er ligeledes markeret.

Langs alle de markerede ruter er der cykelsti og fortov frem til Metrovej, der giver en god tryghed og sikkerhed for trafikanterne. Ruterne passerer en række kryds og krydsningspunkter, der vurderes enkeltvist i det følgende i forhold til, om deres nuværende udformning understøtter, at især børn og unge kan færdes trygt og sikkert, eller om der er behov for opgraderinger i forbindelse med projektet. Det antages, at krydsningerne og forholdene nord for motorvejen er trafiksikre og er udformet selvforklarende. Derudover gives en vurdering af forholdene langs Metrovej samt de fremtidige cykelparkeringsforhold nær Vestamager Station.

5.1 Ørestads Boulevard/Hannemanns Allé

Krydset er signalreguleret med både fodgængerfelter samt gennemgående cykelafmærkning inklusive cykelsymboler, der har til hensigt at føre cyklisterne gennem krydset samt øge opmærksomheden på disse. Det vurderes, at krydsningen er trafiksikker.



Figur 4: Krydset Hannemanns Allé/Ørestads Boulevard. Foto: Google

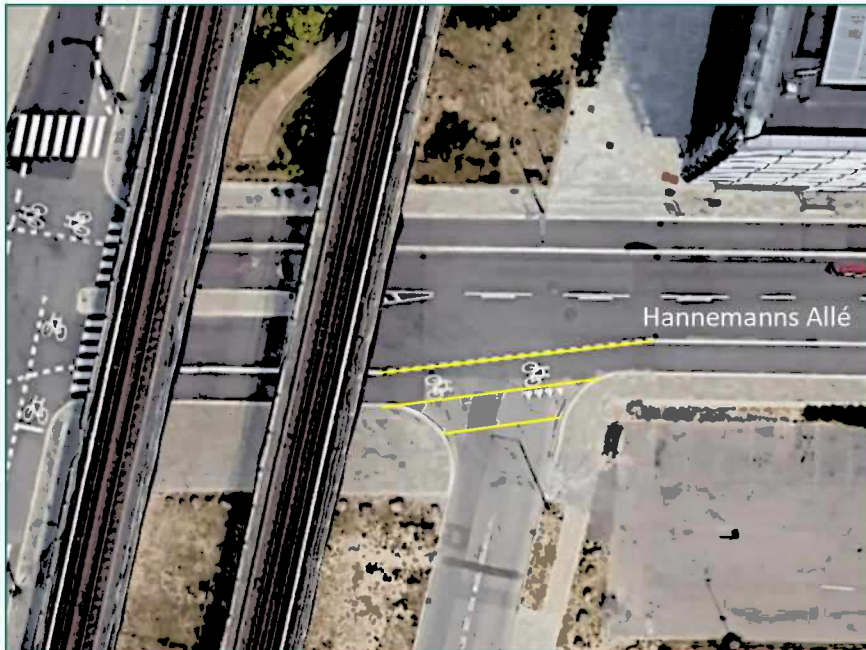
5.2 Metrovej/Hannemanns Allé

Krydset Metrovej/Hannemanns Allé er vigepligtsreguleret, og der er gennemgående cykelafmærkning igennem T-krydset. T-krydset fremgår af Figur 5.

Overgangen er etableret uden et gennemgående fortov eller fodgængerfelt. Der er kun en lav trafikmængde på Metrovej, men det vurderes, at ind- og udkørsel til vejen sker med forholdsvis høj hastighed. Det anbefales, at der etableres et gennemgående fortov på tværs af Metrovej for at give de gående en bedre krydsningsmulighed til og fra fortovet i østsiden og samtidig nedsætte biltrafikkens hastighed. Løsningen er illustreret på Figur 5.

Gående vurderes ikke at have behov for krydsning af Hannemanns Allé på dette sted, men cyklister fra øst vil skulle kunne svinge til venstre ned mod Metrovej, ligesom cyklister fra Metrovej kan have behov for at svinge til venstre mod Ørestads Boulevard. Dette vurderes at være muligt på acceptabel vis med uden yderligere tilpasning af krydset. Biltrafikken er begrænset på Hannemanns Allé, ligesom antallet af cyklister vurderes at være begrænset.

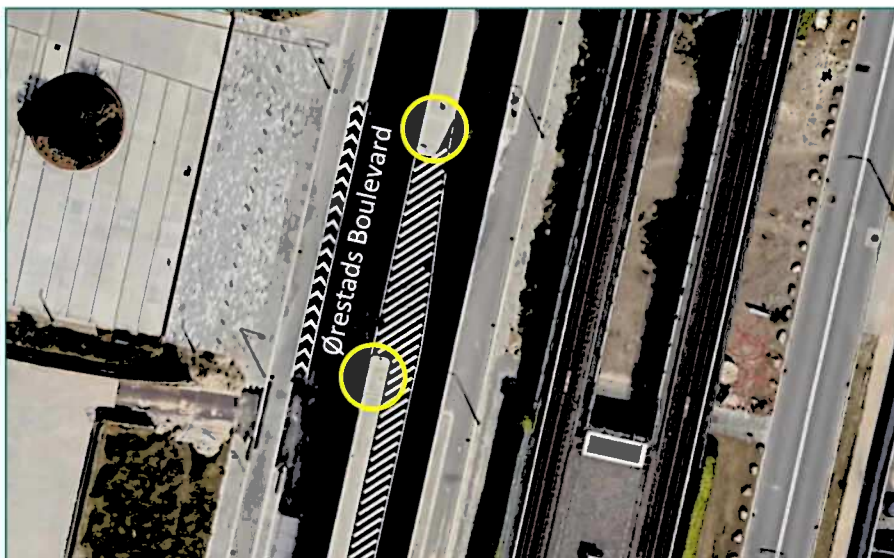
Krydset vurderes dog at kunne være lidt svært at overskue for mindre børn, og bør ikke indgå i en anbefalet sikker rute for disse trafikanter. Krydset anses at være uoverskueligt pga. nærheden til krydset ved Ørestads Boulevard samt Rambølls indkørsel modsat Metrovej. Der ses ikke umiddelbart mulighed for at forbedre krydsets indretning udover den foreslåede tilpasning af fortov og cykelsti på tværs af Metrovej.



Figur 5: Krydset Metrovej/Hannemanns Allé. Foto: Google

5.3 Overgang ved Robert Jacobsens Vej

Overgangen ved Robert Jacobsens Vej ud for arenaen er ureguleret, men der er krydsningspunkter i midterhellen i begge sider af krydset, som vist på Figur 6. Det sydlige krydsningspunkt er det mest oplagte at benytte.



Figur 6: Overgang ved Robert Jacobsens Allé 1A. Den blå markering er midterhellen. Foto: Google.

Dette anses som værende en god løsning, idet krydsningspunkter uden fodgængerfelter erfaringsmæssigt er den sikreste løsning på strækninger. Løsningen kan dog være lidt mere utryk for de

gående end et fodgængerfelt, men sikkerheden bør prioriteres her. Dette skal også ses i lyset af, at både nord og syd for dette krydsningspunkt findes signalregulerede overgange i krydsende ved hhv. Hannemanns Allé og Ejler Billes Allé.

Der er i dag afmærket med en spærreflade i krydset, bl.a. ud for det sydligste krydsningspunkt. Dette er sket fordi udformningen er forberedt for en vejtilslutning, og spærrefladen kan give plads til en venstresvingsbane fra syd. Det vurderes dog, at dette ikke vil ske i praksis, og midterhellen bør derfor udvides i hele spærrefladens bredde. Dette vil gøre det tydeligere, hvor man som fodgænger skal afvente biltrafikken på Ørestads Boulevard, særligt for børn, der kan have svært ved at overskue forholdene i dag. Det samme gælder i krydsets vestlige side, hvor spærrefladen mellem cykelsti og kørebane også bør ombygges til en egentlig helle.

5.4 Ejler Billes Allé/Richard Mortensens Vej

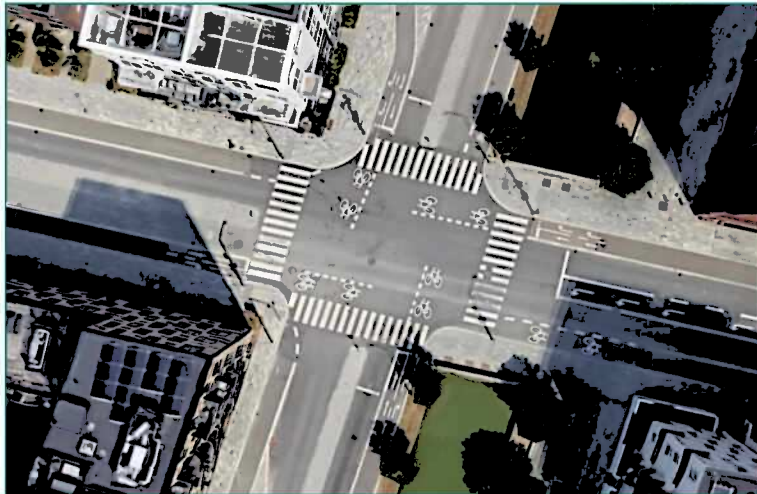
Krydset er vigepligtsreguleret med cykelafmærkning samt fodgængerfelter langs Ejler Billes Allé. Omkring 120 m både vest og syd for krydset er krydsene Else Alfelts Vej/Ejler Billes Allé og Robert Jacobsens Vej/Ejler Billes Allé, der begge er signalregulerede. Det er derfor mest hensigtsmæssigt, at fodgængere og cyklister krydser Ejler Billes Allé ved disse signalregulerede kryds. Krydset vurderes umiddelbart at være hensigtsmæssigt for lette trafikanter.



Figur 7: Krydset Ejler Billes Allé/Richard Mortensens Vej. Foto: Google.

5.5 Ejler Billes Allé/Robert Jacobsens Vej

Krydset er signalreguleret med fodgængerovergange og afmærkning for cyklisterne i alle retninger. Derfor vurderes krydset som udgangspunkt at tilbyde trafiksikre krydsningsmuligheder.



Figur 8: Krydset Ejler Billes Allé/Robert Jacobsens Vej. Foto: Google.

5.6 Ejler Billes Allé/Ørestads Boulevard

Krydset er signalreguleret med fodgængerovergange samt cykelafmærkning over alle krydsets ben. Cyklister i nordgående retning ad Ørestads Boulevard er undtaget signalreguleringen, og der kan derfor forekomme situationer, hvor krydsene fodgængere og nordgående cyklister ikke forstår vigepligtsforholdene, hvilket kan skabe u hensigtsmæssige situationer. Det bør overvejes, om cyklisterne skal inkluderes i signalreguleringen, eller om det fortsat vælges at prioritere cyklisternes fremkommelighed.



Figur 9: Krydset Ejler Billes Allé/Ørestads Boulevard. Foto: Google.

5.7 Asger Jorns Allé/Richard Mortensens Vej

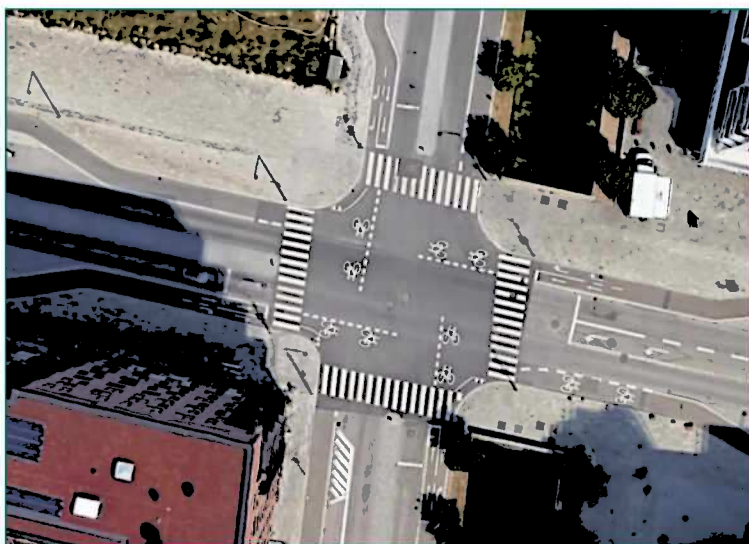
I krydset Richard Mortensens Vej/Asger Jorns Allé er der kun fodgængerfelt i det nordlige ben. Der bør etableres en fodgængerovergang i det sydlige ben af krydset, så fodgængernes tryghed øges og bilisternes vigepligt i højere grad synliggøres. Derudover bør der etableres afmærkning og cykelsymboler, der øger bilisternes opmærksomhed overfor cyklister.



Figur 10: Krydset Richard Mortensens Vej/Asger Jorns Allé. Foto: Google.

5.8 Asger Jorns Allé/Robert Jacobsens Vej

Krydset er signalreguleret med fodgængerovergange og afmærkning for cyklisterne i alle retninger. Derfor vurderes krydset som udgangspunkt at tilbyde trafiksikre krydsninger.



Figur 11: Krydset Asger Jorns Allé/Robert Jacobsens Vej. Foto: Google.

5.9 Asger Jorns Allé/Ørestads Boulevard

Krydset er et trebenet signalreguleret kryds. Det er placeret umiddelbart ved Vestamager Station, og det vurderes derfor at være et attraktivt krydsningspunkt for mange besøgende til Idrætsanlægget.



Figur 12: Krydset Asger Jorns Allé/Ørestads Boulevard. Foto: Google.

Krydset har fodgængerfelter samt støtteheller i alle overgange. Overordnet tilbyder krydset gode forhold for gående og cyklister, men cykelstien langs Ørestads Boulevard i vejens østlige side er ikke en del af signalreguleringen.



Figur 13: Vigepligt for cyklister fra Asger Jorns Allé til den østlige cykelsti på Ørestads Boulevard. Foto: Google.

Fodgængernes krydsning af cykelstien er derfor vigepligtsreguleret, hvilket kan være svært at overskue for især børn. Ligeledes har hellen mellem kørebane og cykelsti ikke en bredde, der lever op til Vejdirektoratets anbefaling på mindst 2,0 m.

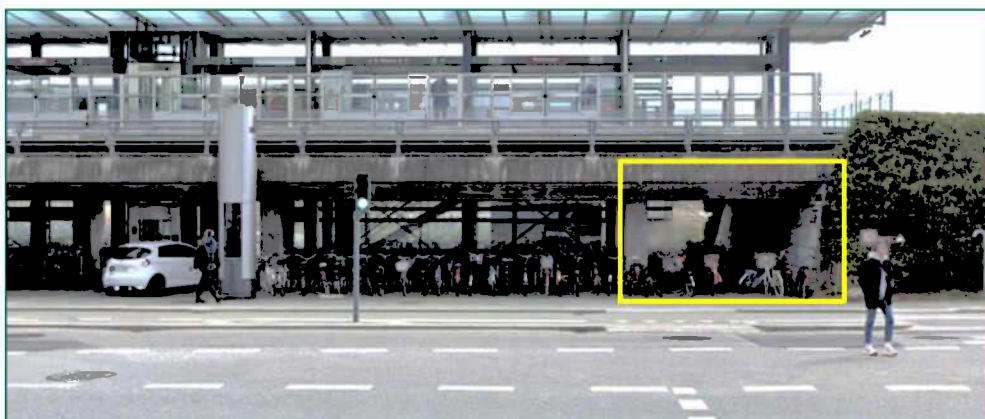
Samtidig har cyklende fra Asger Jorns Allé vigepligt, når de skal op på cykelstien, men disse trafikanter har heller ikke et tilstrækkeligt venteareal mellem kørebane og cykelsti, hvorfor de kan ende med at holde på kørebanen og dermed være i konflikt med biltrafikken.

Krydset bør derfor ombygges, så cykelstien i østsiden kommer til at indgå i signalreguleringen.

5.10 Gennemgang gennem Vestamager Metro

Ved krydset Asger Jorns Allé/Ørestads Boulevard er der en gennemgang til Metrovej og derved det fremtidige idrætsanlæg. Der er i dag adgang for gående gennem stationen tre steder - i den nordlige og sydlige ende samt midt for - der leder frem til den nuværende cykelparkering på østsiden samt en sti til Metrovej.

Det bør søges at etablere en cykelforbindelse fx via den sydlige gennemgang, som vist på Figur 14, der muliggør cykling til og fra idrætsanlægget. Det vurderes, at brugerne i alle tilfælde vil cykle på stedet.



Figur 14: Vestamager St. set fra Ørestads Boulevard. Foto: Google.

Det forventes, at størstedelen af brugerne til idrætsanlægget vil anvende denne adgang.

5.11 Cykelparkering

På bagsiden af Vestamager Station er der eksisterende cykelparkering, som fjernes i forbindelse med projektet. Den eksisterende cykelparkering fremgår af Figur 15. Metrostationen genererer i forvejen et behov for cykelparkering, og Idrætsanlægget vil yderligere øge behovet for cykelparkering i området.



Figur 15: Eksisterende cykelparkering ved Vestamager Station. Foto: Google.

Antallet af cykelparkeringspladser omkring Vestamager Station bør derfor opretholdes, og dertil bør der etableres cykelparkeringspladser svarende til behovet ved Idrætsanlægget. Den samlede mængde cykelparkering bør fastlægges i den videre projektering.

Cykelparkeringen bør i øvrigt placeres, så den for cyklisterne står naturligt i forhold til deres destination. Hvis cykelparkeringen ikke placeres hensigtsmæssigt, er erfaringen, at cyklisterne blot sætter cyklerne udenfor stativer, når de er fremme ved deres destination.

5.12 Metrovej

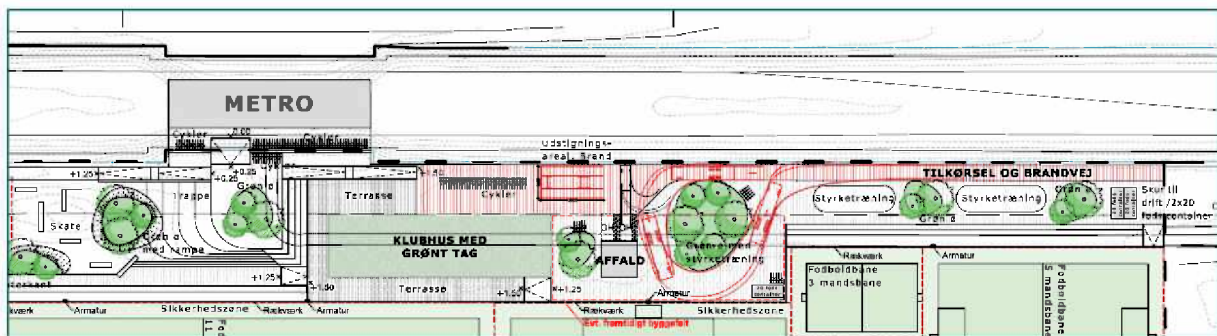
Metrovej er en bred og lige vej, der alene benyttes af trafik til og fra Metroselskabet. Det vurderes derfor, at biltrafikkens hastighedsniveau er forholdsvis højt. Der bør derfor ses på tiltag for at øge trygheden og sikkerheden for de kommende cyklister, der skal til og fra idrætsanlægget.

Dette kan ske ved at fartdæmpe Metrovej fx ved etablering af bump. Alternativt kan der etableres en fællessti langs den vestlige side af Metrovej, mellem vejen og metrobanen, hvor der for nuværende er en græsrabat og periodevis cykelparkering. En fællessti vil måske i højere grad sikre en tilfredsstillende tryghed og trafiksikkerhed end en hastighedsdæmning af vejen vil gøre det. Det er dog ikke givet, at arealet vil kunne anvendes til en sti, hvilket bør undersøges nærmere. Cykelparkeringen vil formentlig kunne tilpasses eller flyttes.

Der bør gennemføres en nærmere analyse af mulighederne i den videre projektering, under hensyn til det forventede fremtidige trafikbillede og eventuelle restriktioner i forhold til metrobanen.

6 Trafikal analyse for bilister

Det ønskes, at idrætsanlægget bliver et bilfrit område, men renovation, snerydning, bilister til handicapparkeringen mm. skal fortsat færdes inde i området. Dette fremgår af et udklip af adgangsarealerne, som ses herunder:

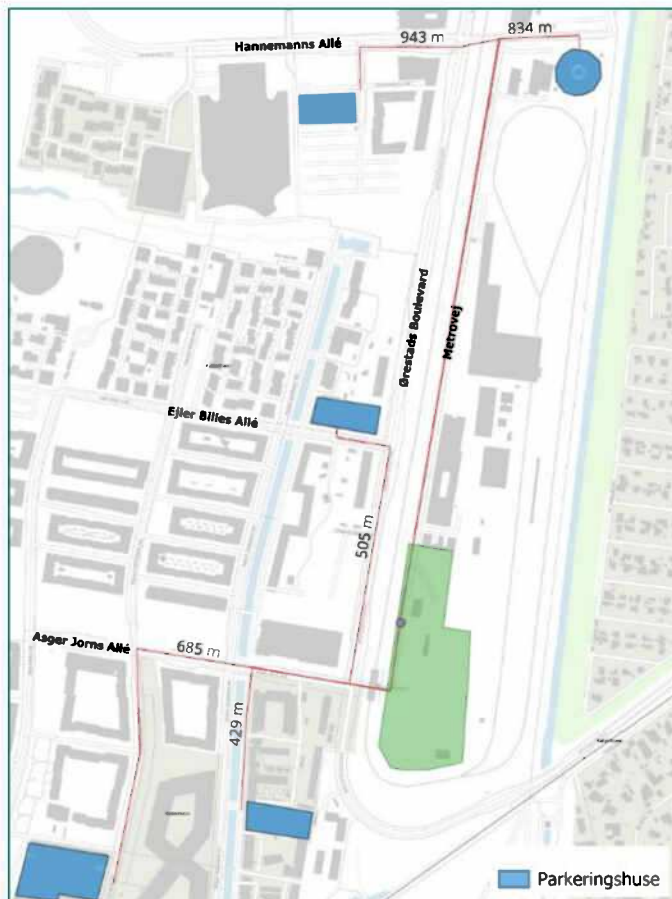


Figur 16: Projekteret adgang for motorkøretøjer fra Metrovej.

Det må imidlertid forventes, at nogle besøgende vil komme i bil til området, hvorved der enten er et behov for afsætning eller parkering. Der etableres ikke parkeringspladser udover handicapparkering i området, og de besøgende, som ankommer med et motorkøretøj, har derfor ikke mulighed for at kunne parkere i området og må således parkere andetsteds.

6.1 Parkering

Omkring idrætsanlægget er der placeret fem parkeringshuse i Ørestad, som vist på Figur 17. Parkering er hverken tilladt på Metrovej eller på øvrige veje i området.



Figur 17: Nærliggende parkeringshuse med afstand til idrætsanlægget.

Det vil være mest oplagt at benytte parkeringsmulighederne vest for Ørestads Boulevard hhv. syd for Asger Jorns Allé og ved Ejler Billes Allé. Begge parkeringsanlæg ligger ca. 500 m fra idrætsanlægget. Det vil særligt være stedkendte brugere, der vil parkere her, mens ikke-stedkendte gæster formentlig også vil benytte parkeringsanlægget ved Hannemanns Allé, der ligger mere end 800 m fra idrætsanlægget.

Parkeringsdækningen er som for Ørestad generelt acceptabel, idet det er muligt at komme til destinationen i bil, men det er ikke bekvemt eller attraktivt.

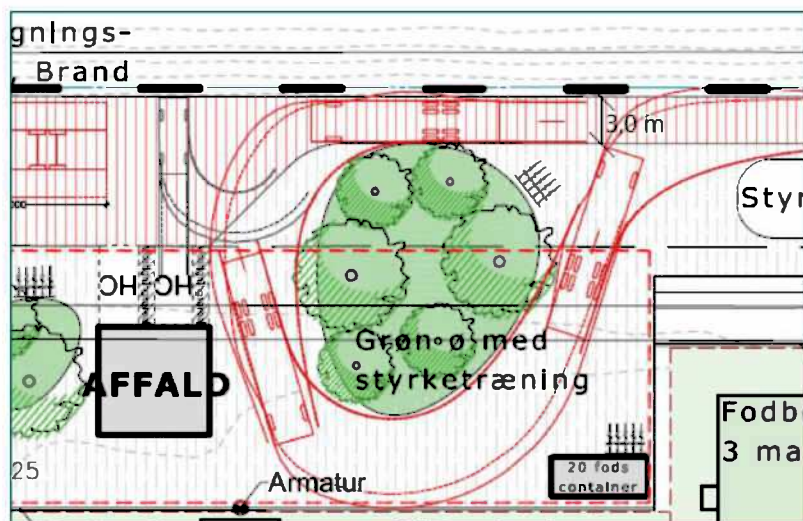
Det må derfor forventes, at flere bilister ikke ønsker at gå mellem parkeringsanlæggene og idrætsanlægget, hvilket generelt kan give anledning til, at parkerende bilister skaber u hensigtsmæssige forhold i det omkringliggende område. Dog kan de generelle parkeringsbegrænsninger i Ørestaden resultere i, at besøgende i stedet tager den kollektive transport eller cykler.

6.2 Afsætning og afhentning

Det forventes, at en del af idrætsanlæggets brugere er børn og unge, som i nogle tilfælde bliver kørt til destinationen. Idrætsanlægget må udover parkering derfor også resultere i et øget behov for afsætning og afhentning i området.

Adgangen til handicapparkeringen og for servicetrafikken foregår via vendepladsen, som fremgår på figur 18. Denne adgang vil forventeligt betyde, at andre bilister også vil foretage af- og påsætning på stedet, uanset om dette evt. forbydes ved skiltning.

Dette kan være u hensigtsmæssigt, idet tilkørselsvejen til vendepladsen kun er 3,0 m, hvor der derved både skal færdes bilister samt cyklister. Dette kan medføre, at cyklister føler sig utrygge, da bilerne vil være tæt på cyklerne.

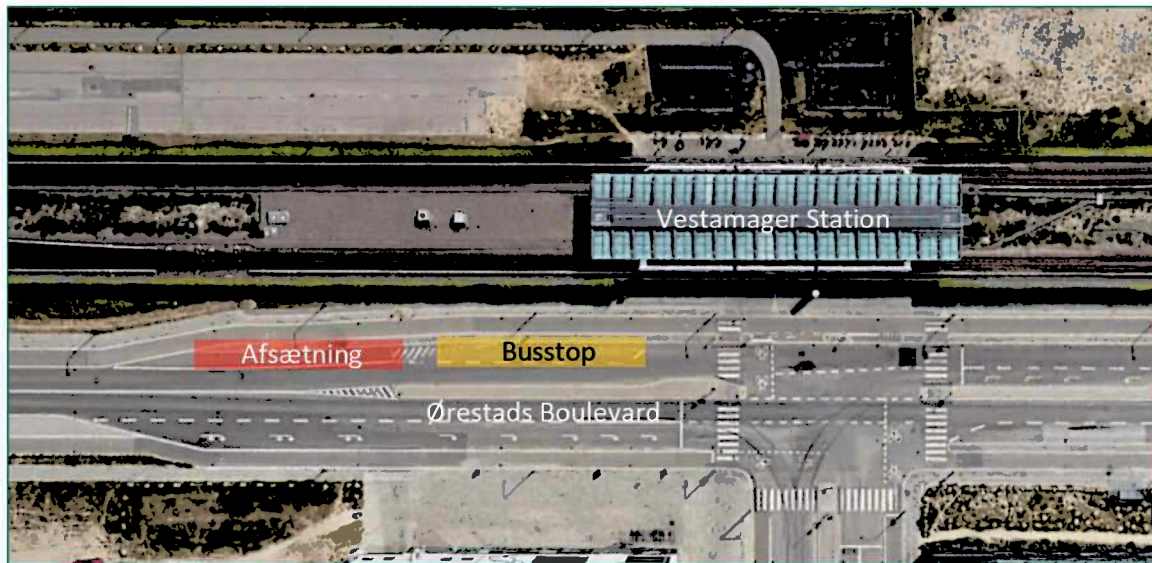


Figur 18: Vendeplads ved idrætsanlægget.

På Metrovej er der standsningsforbud på hele strækningen, hvilket forudsættes bevaret. Nogle vil formentlig alligevel foretage af- og påsætning her, hvilket måske kan imødegås ved etablering af en Kiss&Ride-mulighed på den sidste del af Metrovej inden Idrætsanlægget.

På Ørestads Boulevard foran Vestamager Station er der tre eksisterende afsætningspladser 50 meter nord for Stationen. Disse er underlagt et parkeringsforbud, hvorved de udelukkende kan anvendes til standsning og derved afsætning og afhentning.

Viser det sig, at der er et større behov for afsætning og -hentning end de tre pladser, så må det forventes, at bilisterne anvender busholdepladserne, hvilket kan give anledning til forsinkelser for busserne.



Figur 19: Eksisterende afsætningsmulighed på Ørestads Boulevard. Foto: Google.

Der er ikke afsætningsmuligheder på modsatte side af Ørestads Boulevard, men det er lovligt at foretage en u-vending i krydset. Det er derfor muligt for de sydgående bilister at anvende pladserne på stationssiden.

7 Flowanalyse internt og nær Ørestad Idrætspark

I dette afsnit ses på, hvilke overordnede ruter, som trafikanterne vil gøre brug af til og fra idrætsanlægget, samt internt på området. Derudover udpeges mulige konfliktpunkter. Et overordnet flowdiagram for området fremgår af Figur 20.

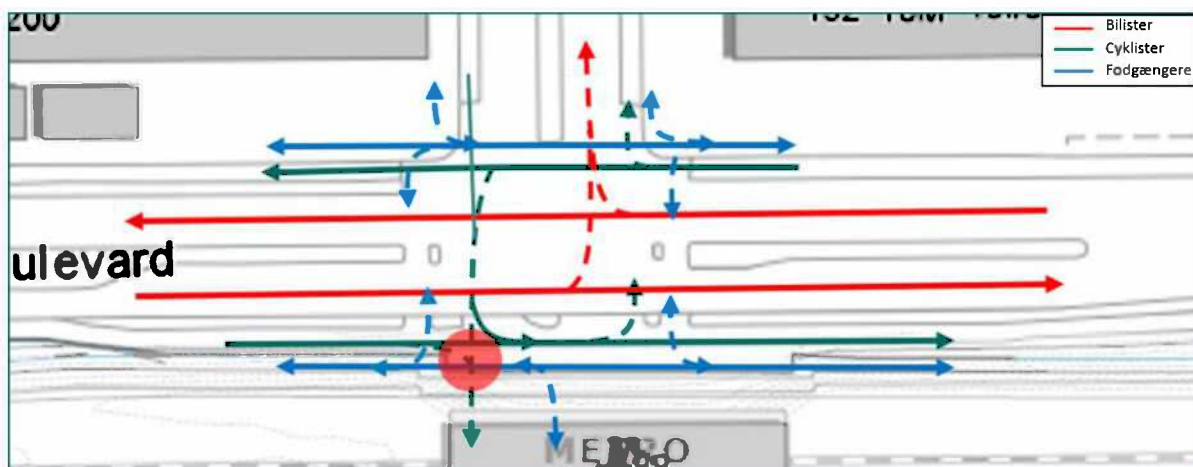


Figur 20: Flowdiagram internt i området ved Ørestad Idrætspark samt foran Vestamager Station. Boksene markerer, hvilke områder, der i de kommende afsnit zoomes ind på.

7.1 Foran Vestamager Station på Ørestads Boulevard

Foran Vestamager Station er der trafik af cyklister og gående til og fra stationen, ligesom Asger Jorns Allé er tilsluttet i et signalreguleret kryds. Ved etableringen af Ørestad Idrætspark forventes det, at en større andel gående og cyklister vil færdes igennem Vestamager Station for at komme til og fra idrætsparken.

Der ses et konfliktpunkt for cyklister og fodgængere på cykelstien og fortovet ud for passagen, som angivet med en rød cirkel på Figur 21.



Figur 21: Flowdiagram foran Vestamager Station. Med rødt er markeret et konfliktområde forårsaget af tilblivelsen af Ørestad Idrætspark.

Konflikter kan være vanskelige at undgå på dette sted, da der vil færdes mange mennesker med forskellige fokus – nogle passerer forbi, nogle skal til og fra metroen mens andre skal til og fra idrætsanlægget. For at minimere risikoen for konflikter bør cykelstien langs Ørestads Boulevard som tidligere nævnt inkluderes i signalreguleringen. Derudover bør passagen og adgangen hertil tydeliggøres som adgang til idrætsanlægget. Dette kan evt. ske med etablering af en afvigende belægning, der skaber opmærksomhed omkring dette nye flow af mennesker gennem stationsområdet.

7.2 Ørestad Idrætspark bag Vestamager Station

Inde på idrætsanlægget etableres en stiforbindelse langs metrobanen, der forbinder adgangen ved Metrovej, klubhuset og adgangen ved Vestamager Station. Denne sti vil være den primære fordelingsvej internt på området, men vil også tilbyde en forbindelse igennem anlægget, der vil kunne være attraktiv for andre end brugerne af anlægget. Den vil f.eks. tilbyde en god forbindelse mellem Vestamager Station og Metroselskabets arbejdspladser.

Terrænet falder fra nord mod syd, og cyklister mod syd vil derfor kunne opnå forholdsvis høje hastigheder ned mod passagen ved Vestamager Station. Da oversigtsforholdene samtidig er begrænsede på dette sted pga. stationen, vil der være risiko for konflikter. Dette punkt er markeret med en rød cirkel på Figur 22.



Figur 22: Flowdiagram bagved Vestamager Station i Ørestad Idrætspark. Med rødt er markeret et konfliktområde forårsaget af tilblivelsen af Ørestad Idrætspark.

Det bør derfor tilstræbes at finde en løsning, der sænker cyklisterne hastighed foran Vestamager Station. Dette kan f.eks. gøres ved etablering af bomme e.l., men det anbefales at der skabes en mere naturlig løsning områdets bearbejdning, hvor cyklisterne forsøges flyttet lidt væk fra selve stationen, og hvor sving, belægning mv. medvirker til at holde hastigheden nede. Stiens forløb bør understøtte, at området omkring stien er til intern fordeling af brugerne og nogen grad også ophold, og at gennemfartstrafik er velkommen på idrættens præmisser.

7.3 Indgang til Ørestad Idrætspark fra Metrovej

Ved indgangen til Ørestad Idrætspark fra Metrovej skal både motorkøretøjer, cyklister og fodgængere færdes ad den samme adgangsvej. Lignende forhold ses ved f.eks. Sundby Idrætspark,

Emdrupparkens Idrætsanlæg mm. Da biltrafikken vil være meget begrænset vurderes det ikke at være problematisk, men der udpeges alligevel et par konfliktområder, som fremgår af Figur 23.



Figur 23: Flowdiagram for indgangsvejen til Ørestad Idrætspark fra Metrovej. Med rødt er markeret et konfliktområde forårsaget af tilblivelsen af Ørestad Idrætspark, og med blot er der markeret et foreslået areal for fodgængere.

Der vil være svingende motorkøretøjer samt cyklister og fodgængere der krydser forpladsen. Pladsen får snævre pladsforhold, og der vil være risiko for at lette trafikanter føler sig klemte af biltrafik, ligesom lette trafikanter kan komme uventet for bilisterne.

Området på forpladsen bør skiltes og udformes som et opholds- og legeområde, hvor bilisterne skal færdes på de lette trafikanter præmisser. Desuden bør det sikres, at færdselsarealet og specielt forpladsen er tilstrækkeligt oplyst.

Det bør derudover tilstræbes at etablere et areal for fodgængere i det blåmarkerede område på Figur 23, der er i en naturlig forlængelse af det eksisterende fortov på Metrovej. Det vil samtidig give fodgængerne en god mulighed for at blive adskilt fra tilkørselsvejen med bilister og cyklister.