

SPORTSBYEN I BRØNDBY

FORANALYSE MED ANBEFALINGER TIL
PRINCIPPER FOR UDVIKLINGSPLANEN



CFBO

COBE

urban
creators

KOLOFON



BRØNDBY KOMMUNE

BRØNDBY KOMMUNE
PARK ALLÉ 160
2605 BRØNDBY

**UDARBEJDET AF:
HOVEDRÅDGIVER:**



CFBO

KØBENHAVN
BLÅGÅRDSGADE 8, 2200 KØBENHAVN

AARHUS
STORE TORV 14, 1., 8000 AARHUS C
WWW.CFBO.DK
CVR 37 57 69 64

UNDERRÅDGIVER:



COBE

KØBENHAVN
PAKHUS 54, ORIENTKAJ 4, ST, 2150 NORDHAVN
WWW.COBE.DK

UNDERRÅDGIVER:

**urban
creators**

URBAN CREATORS

KØBENHAVN
SUNDKAJ 125, 2. TV, 2150 NORDHAVN
WWW.URBANCREATORS.DK

BILLEDRETTIGHEDER

Rettigheder til alle billeder tilhører CFBO, COBE,
Urban Creators og Brøndby Kommune.

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. INTRODUKTION	5
2. SPORTSBYENS REGIONALE ROLLE	7
3. MOBILITET, INFRASTRUKTUR OG PARKERING	8
4. SPORTSBYENS FYSISKE OG MILJØMÆSSIGE RAMMER	13
5. FORSLAG TIL STRUKTURPLAN	16
6. ETAPEVIS UDVIKLING	22
7. FORSLAG TIL DEN FYSISKE POTENTIALEPLAN	24
8. SKALASAMMENLIGNING MED ANDRE SPORTSOMRÅDER	26
9. IDÉER TIL BYRUMS- OG LANDSKABSBEARBEJDNING	27



Ortofoto

1. INTRODUKTION

Det er kommunalbestyrelsens ønske, at Sportsbyen i Brøndby i de kommende år bliver omdrejningspunkt for et dynamisk samarbejde mellem private virksomheder, organisationer og det offentlige – lokalt, regionalt såvel som nationalt. Dette blev muligt, da området i Fingerplanen blev udpeget som regionalt udviklingsområde for idræts- og oplevelsesøkonomi.

Det giver mulighed for at skabe flere og mere intense aktiviteter i området og yderligere styrke Sportsbyens brand som et levende område i Brøndby, der er centreret omkring idrætstilbud og erhverv med tilknytning til sport.

Ambitionen er at tiltrække innovative virksomheder og institutioner, der kan indgå i gensidigt udbytterige samarbejder med områdets sportsorganisationer omkring fx træning, idrætsrekvisitter, sundhed og læring som omdrejningspunkt.

I Fingerplan 2019 er der fastsat en række krav, som skal imødegås med en udviklingsplan for den fysiske anvendelse af området, førend mulighederne i at være et regionalt udviklingsområde kan udnyttes.

Derfor har Brøndby Kommune med hjælp fra en række eksterne rådgivere fået udarbejdet en foranalyse af området, som peger på en række anbefalinger til principper for udviklingsplanen.

Denne foranalyse har til formål at skabe det videnskabelige grundlag for særligt den fysiske del af udviklingsplanen for Sportsbyen i Brøndby. Samtidig fungerer den som et dialogværktøj mellem kommunalbestyrelsen, interessenterne i området, borgerne og forvaltningen i arbejdet med udviklingsplanen.

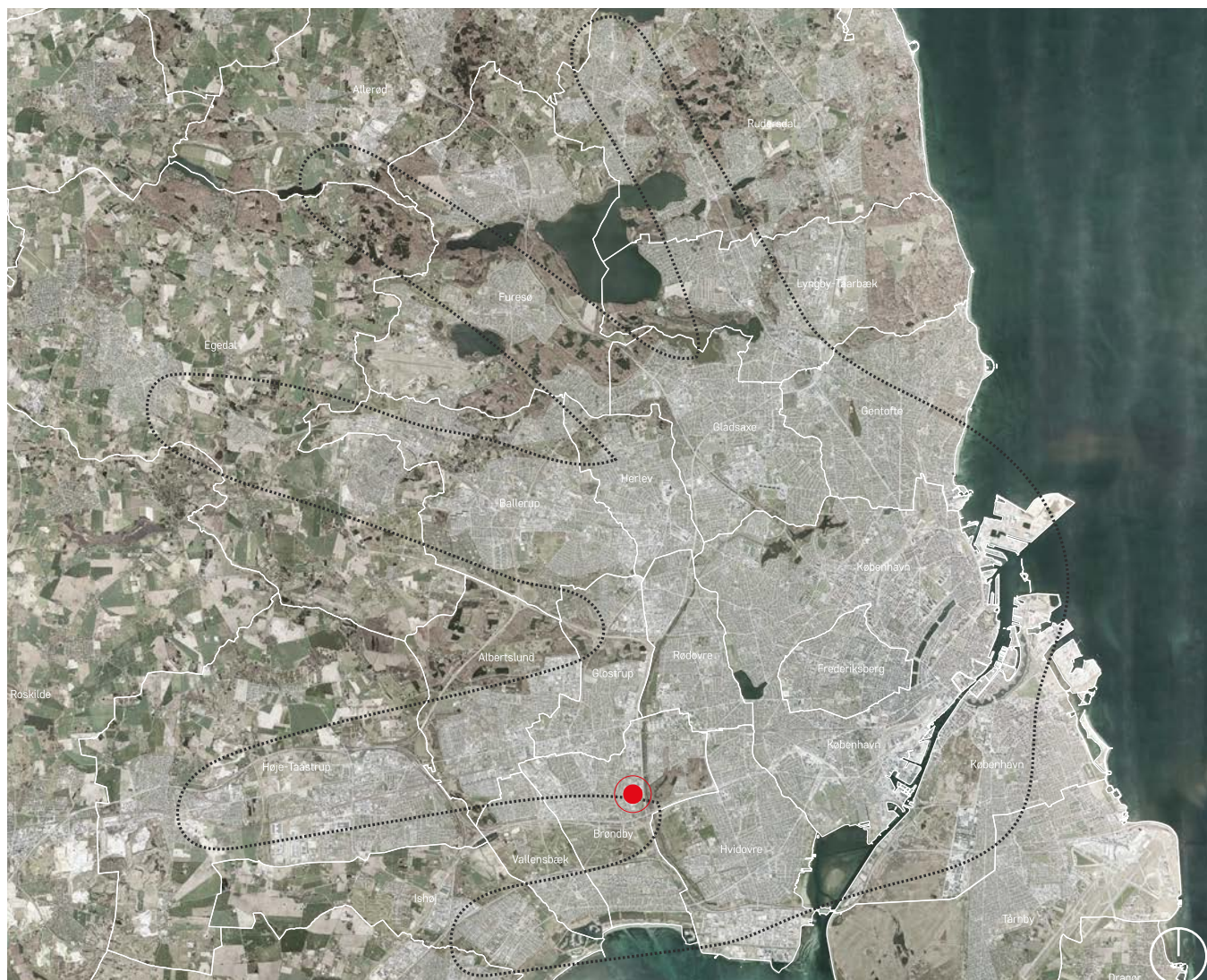
Foranalysen giver et velafbalanceret billede af, hvilke muligheder der er for at udvikle Sportsbyen og kommer med forslag til principper for den kommende udviklingsplan.

KRAV FRA FINGERPLAN 2019 TIL OMRÅDETS PLANLÆGNING

- **Arealanvendelse** - præcisere arealanvendelsen i Sportsbyen, herunder sikre en balance mellem regionale og lokale idrætsrelaterede byfunktioner, hvor de regionale byfunktioner har forrang.
- **Byggeri** - fastlægge volumener og et maksimalt antal etagemeter til byggeri (herunder idrætsrelateret kontorbyggeri).
- **Rækkefølge** - fastlægge rækkefølge for udbygningen.
- **Tilgængelighed** - arbejde med virkemidler, som for Sportsbyen sikrer trafikale effekter svarende til stationsnære kerneområder (maks. 600 m til station). Dvs. at det skal vises, at Sportsbyen får den samme tilgængelighed som stationsnære kerneområder samt hvilke virkemidler der benyttes for at opnå dette - herunder reduktion af bilister, gennem en lavere parkeringsnorm.
- **Byfunktioner** - der skal sikres en balance mellem regiona-

le og lokale idrætsrelaterede byfunktioner, hvor de idrætsrelaterede byfunktioner skal, henset til arealudnyttelse, arbejdspladstæthed og besøgs mønstre, have en intensiv karakter, og skal betjene et regionalt opland, der rækker ud over kommunen og nabokommunerne.

- Lokale idrætsrelaterede byfunktioner, fx lokale amatørsportsklubber, kan fortsat placeres i Sportsbyen, hvis de kan medvirke til at udnytte synergimuligheder og kan bidrage til en optimal udnyttelse af områdets faciliteter.
- **Grønne bykiler** - der skabes sammenhængende grønne forbindelser på tværs af kommunegrænsen i Ring 3-korridoren, og at bykilerne integreres i byomdannelsen.
- Der skal skabes sammenhængende grønne og blå forbindelser fra de nye tætte byområder til de eksisterende og eventuelt nye regionale friluftområder (grønne kiler) og grønne bykiler.
- Hensyn til klimatilpasning i kommunen og på tværs af kommunegrænser skal tilgodeses.



Fingerplan 2019

2. SPORTSBYENS REGIONALE ROLLE OG MARKEDSFORHOLD

Sportsbyens regionale rolle er af stor betydning under udviklingen af området, da det dels belyser områdets investeringspotentialer og dels synliggør hvilke potentialer, der kan understøttes, og hvilke svagheder der bør håndteres for at gøre området så attraktivt som muligt i kampen om at tiltrække organisationer og virksomheder.

DEN REGIONALE KONKURRENCESITUATION

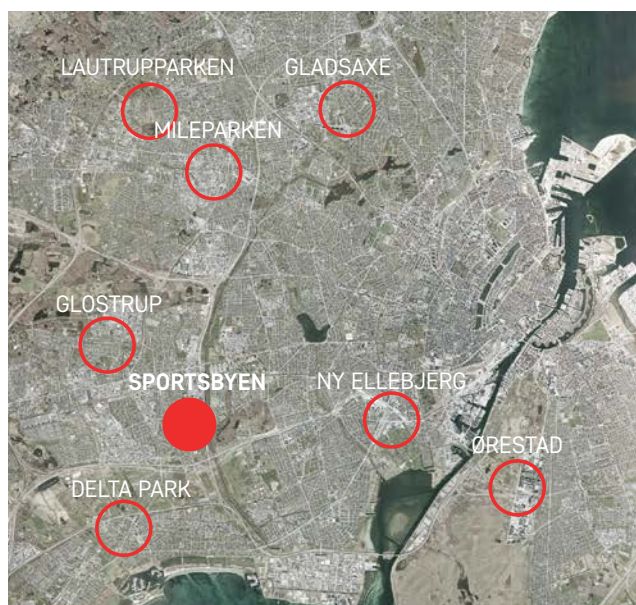
- Det regionale udviklingspotentialer defineres i høj grad af de regionale markedsforhold.
- Sportsbyen sammenlignes med konkurrerende områder for traditionelle kontorerhverv, da de, der kan have interesse i at placere sig i Sportsbyen, har brug for de samme rammebetingelser, som alle andre kontorerhverv.
- Rammebetingelser er fx adgang til kollektiv transport, adgang til det overordnede vejnet, synlighed, prisniveau, bylivsfunktioner, nærhed til uddannelses- og forskningsinstitutioner samt identitet.
- De enkelte brancher og virksomheder vægter rammebetingelserne forskelligt, hvor kontorerhvervene ofte har en mere jævn vægtning af betingelserne.
- Tiltrækningen af erhvervsaktiviteter til Sportsbyen vurderes at afhænge af evnen til at tiltrække de vigtigste nationale organisationer inden for sport og idræt. Hvis ikke organisationerne er til stede i et tilstrækkeligt omfang, er det sandsynligt, at virksomhederne vælger lokalisering ud fra de traditionelle lokaliseringsskemaer, da merværdien ved at placere sig i Sportsbyen ikke bliver stor nok.
- Sportsbyens styrker og svagheder som traditionelt kontorområde er sammenlignet med syv udvalgte kontorområder. De syv kontorområder vurderes at være relevante for den type af virksomheder som potentielt vil lokalisere sig i Sportsbyen.
- Den største konkurrence vurderes at komme fra erhvervsområderne langs med Ring 3, samt Lautrupparken i Ballerup, Ny Ellebjerg og Ørestad.

SPORTSBYENS SVAGHEDER

- Sportsbyen scorer relativt lavt når det gælder adgangen til kollektiv transport pga. stor afstand til S-togstationer og kommende letbane, men den kommende +Way-forbindelse vil forbedre adgangen til Sportsbyen med kollektiv transport væsentligt.
- Sportsbyens diffuse identitet som kontorområde, gør at potentielle virksomheder kan have vanskeligt ved at identificere deres virksomhed med området, hvorfor der skal arbejdes aktivt med områdets brand.

SPORTSBYENS POTENTIALER

- Sportsbyen vurderes at have et solidt potentiale for at skabe en sportsklynge, som kan tiltrække idrætsrelaterede organisationer, virksomheder, institutioner m.v. da der allerede er en imponerende samling af interessante aktører i området.
- Sportsbyens potentialer indfries ved en målrettet, opsøgende indsats for at tiltrække idrætsrelaterede organisationer og virksomheder.



Regionale konkurrenceområder

- Det skal være muligt for Sportsbyens aktører at kunne have gensidig gavn af hinanden. Det stiller krav til både sammensætningen af aktører og at der er attraktive faciliteter og fysiske forhold, som kan skabe rammen om dette.
- Antallet af organisationer inden for sport og idræt er forholdsvis begrænset og har et meget stort politisk element.
- Det betyder, at dialogen med disse organisationer skal ske på højeste ledelsesniveau (direktør- og borgmesterniveau) og med en betydelig samarbejdsvillighed. Dette gælder også for de eksisterende aktører i Sportsbyen der, som ambassadører for området, kan være med til at tiltrække nye organisationer.

TILTRÆKNING AF KOMMERCIELLE, IDRÆTSRELATEREDE VIRKSOMHEDER

- Når først en virksomhed har besluttet at rykke til Sportsbyen, skal der ikke gå for lang tid og "time to market" skal matche brugernes behov - altså må der ikke gå længere tid fra beslutningen er taget til man rent praktisk kan flyttes ind, end den tidsramme brugeren har.
- For at sikre det rette udbud på det rette tidspunkt skal Brøndby Kommune allerede nu begynde en dialog med mulige investorer og udviklere, og på at tilvejebringe en pakkeløsning, hvor potentielle nye organisationer og virksomheder hurtigt kan matches med en investor.
- Området skal kunne tilbyde et vist antal nye etagemeter og dermed også et vist antal arbejdspladser, hvis det skal være attraktivt for en virksomhed eller udvikler at investere i, omvendt skal det også være realistisk at afsætte.
- For Sportsbyen vurderes det, at ca. 20.000 nye etagemeter (inkl. en eventuel Hal 2), fordelt på byggefelter der kan rumme 7.500 – 10.000 etagemeter, vil være attraktivt for en lokation som Sportsbyen.

3. MOBILITET, INFRASTRUKTUR OG PARKERING

Forbedring af tilgængeligheden til Sportsbyen er et af Erhvervsstyrelsens krav, som skal løses. Tilgængeligheden til Sportsbyen skal være sammenlignelig med et stationært kerneområde. Samtidig er de eksisterende virksomheder, organisationer og brugere af området afhængig af god tilgængelighed og en parkeringskapacitet som kan håndtere både hverdags- og eventsituationer.

Derfor har der været særskilt fokus på at afdække de eksisterende forhold vedrørende mobilitet, infrastruktur og parkering og på den baggrund komme med en række anbefalinger til udviklingen af området.

Gennem mobilitetsfremmende tiltag og en parkeringsstrategi kan kravet i Fingerplan 2019 om sammenlignelighed med stationsnære kerneområder søges imødekommet.

TRANSPORTUNDERSØGELSE

- Der er i december 2019 gennemført en transportvaneundersøgelse for de større virksomheder og uddannelsessteder i området i samarbejde med Movia, som omfatter ni undersøgelser for både ansatte og studerende.
- De foreløbige resultater af transportundersøgelsen viser fordelingen mellem andel af bilture og ture foretaget med bæredygtige transportmidler (modal split) målt i en hverdagssituation uafhængigt af afstanden mellem hjem og arbejdsplads og korrigeret i forhold til sæsonen.
- Gennemsnit på tværs af alle ni undersøgelser i Sportsbyen for både de studerende og ansatte viser, at:
 - 53 % af turene til arbejdspladser og uddannelsessteder foregår i bil (alene eller sammen med andre)
 - 14 % med cykel, 10 % med kollektiv transport, 11 % kombinerer kollektiv transport med cykel og 6 % kombinerer kollektiv transport med bil.
- For uddannelsesstederne viser undersøgelsen, at:
 - 21 % af turene til uddannelsessteder foregår i bil (alene eller sammen med andre)
 - 13 % med cykel, 28 % med kollektiv transport, 16 % kombinerer kollektiv transport med cykel og 12 % kombinerer kollektiv transport med bil.
- For arbejdspladserne alene viser undersøgelsen, at:
 - 63 % af turene til arbejdspladserne foregår i bil (alene eller sammen med andre)
 - 15 % med cykel, 4 % med kollektiv transport, 9 % kombinerer kollektiv transport med cykel og 5 % kombinerer kollektiv transport med bil
- Transportvaneundersøgelsen skal gentages med jævne mellemrum for at undersøge effekten af indsatserne i Sportsbyen og for at målrette de rette mobilitetsløsninger.



Dronefoto af parkeringssituation fra Transportvareundersøgelse

FORSLAG TIL MOBILITETSMÅL FOR SPORTSBYEN

- Mobilitetsmålet for det fuldt udbyggede område frem til 2032 for hverdagens pendling, anbefales fastlagt af den transportadfærd der kan forventes, hvis Sportsbyen indtænkes som et stationsnært kerneområde - svarende til fx Brøndbyøster Station eller Brøndby Strand Station – hvilket er en forudsætning for at være et regionalt udviklingsområde.
- Derfor sigtes efter en modal split svarende til en stationsnær lokalisering – det vil sige, at maksimalt 60 % af turene til og fra området sker i bilen og 40 % med bæredygtig transportformer som kollektiv transport, cykel og gang.
- Der er identificeret en vifte af konkrete indsatser, som det anbefales, at der arbejdes videre med for at sikre mobilitetsmålet for den fuldt udbyggede Sportsby. Indsatserne skal bredt set stimulere en gradvis ændring fra bilkørsel til mere bæredygtig transportformer såsom bus, tog, letbane, cykel, gang og deleservices, samt kombination af disse transportformer. De anbefalede indsatser er kort beskrevet i tre temaer:
 - Infrastruktur, kollektiv trafik og bløde trafikanter
 - Deleservices
 - Parkering

INFRASTRUKTUR, KOLLEKTIV TRAFIK OG BLØDE TRAFIKANTER

- Sportsbyen er i dag præget af, at området lukker sig visuelt om sig selv og er afskærmet fra resten af byen. Samtidig er store arealer udlagt til parkering, de forskellige bygninger orienterer sig mod sig selv, og mellemrummene i mellem er primært henlagt som indhegnede overskudslandskaber. Det er nødvendigt at arbejde med byrummene fremadrettet, så der sikres en bedre sammenhæng internt i området og udadtil med resten af kommunen. Samtidig er det store antal p-pladser en af områdets store styrker i dag til brug

ved større events og konferencer, så antallet af p-pladser skal så vidt muligt opretholdes, men gerne i en mere plads-optimerende løsning.

- Placeringen af Sportsbyen i forhold til infrastrukturen er fornuftig; der er motorveje og god tilgængelighed for bilerne. Der er på den anden side behov for at styrke den kollektive transport, hvis Sportsbyen skal gøre sig gældende i forhold til virksomheder og i forbindelse med events og konferencer.

Indsatser bør i første omgang have fokus på:

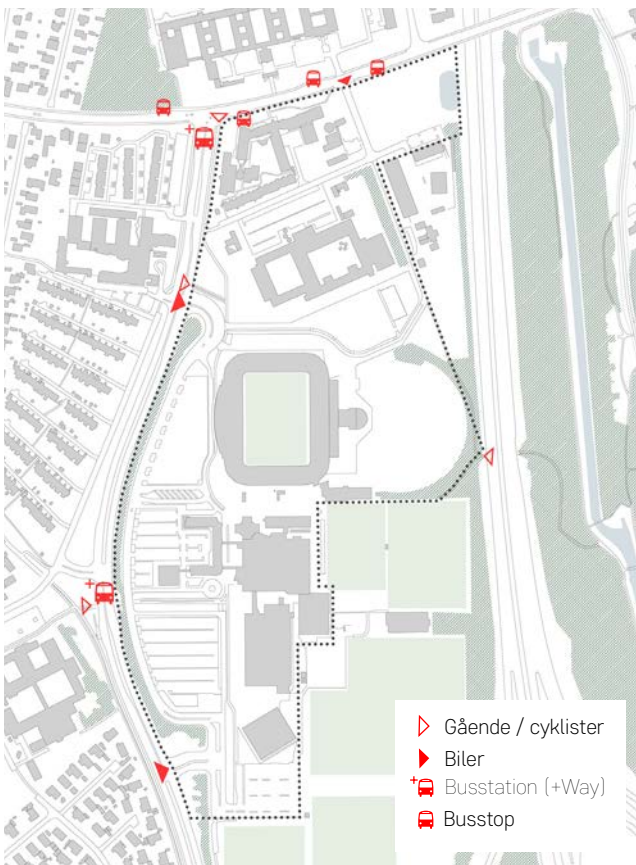
- +Way-station for 500S med prioritering af fremkommelighed for busserne i signalanlæg og høj frekvens. Det kan udløse potentialerne for en bæredygtig byudvikling med god fodgængeropkobling og sammenhæng til Sportsbyen og til hverdagens pendlerne.
- Gode stiforbindelser, cykelfaciliteter i området, som kan understøtte, at cyklen bliver det naturlige og nemme valg med direkte og hurtige forbindelser til området - herunder kobling til supercykelstier samt understøtte mulige effektive skift til den øvrige kollektive trafik (S-tog og Letbane).
- Tilgængelige, oplevelsesrige og trygge gangforbindelser i høj kvalitet uanset om man kommer med kollektiv trafik, på cykel eller i bil. Undersøgelser viser, at 70% af alle fodgængere vil gå længere, hvis bykvaliteten er god.



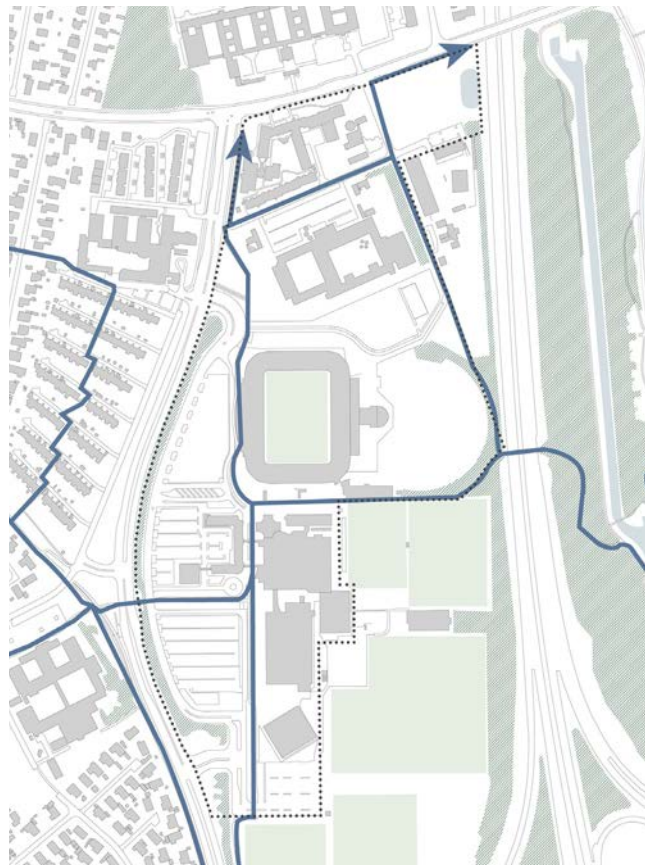
Gang- og cykelsti til Sportsbyen under Brøndbyvester Boulevard

DELESERVICES

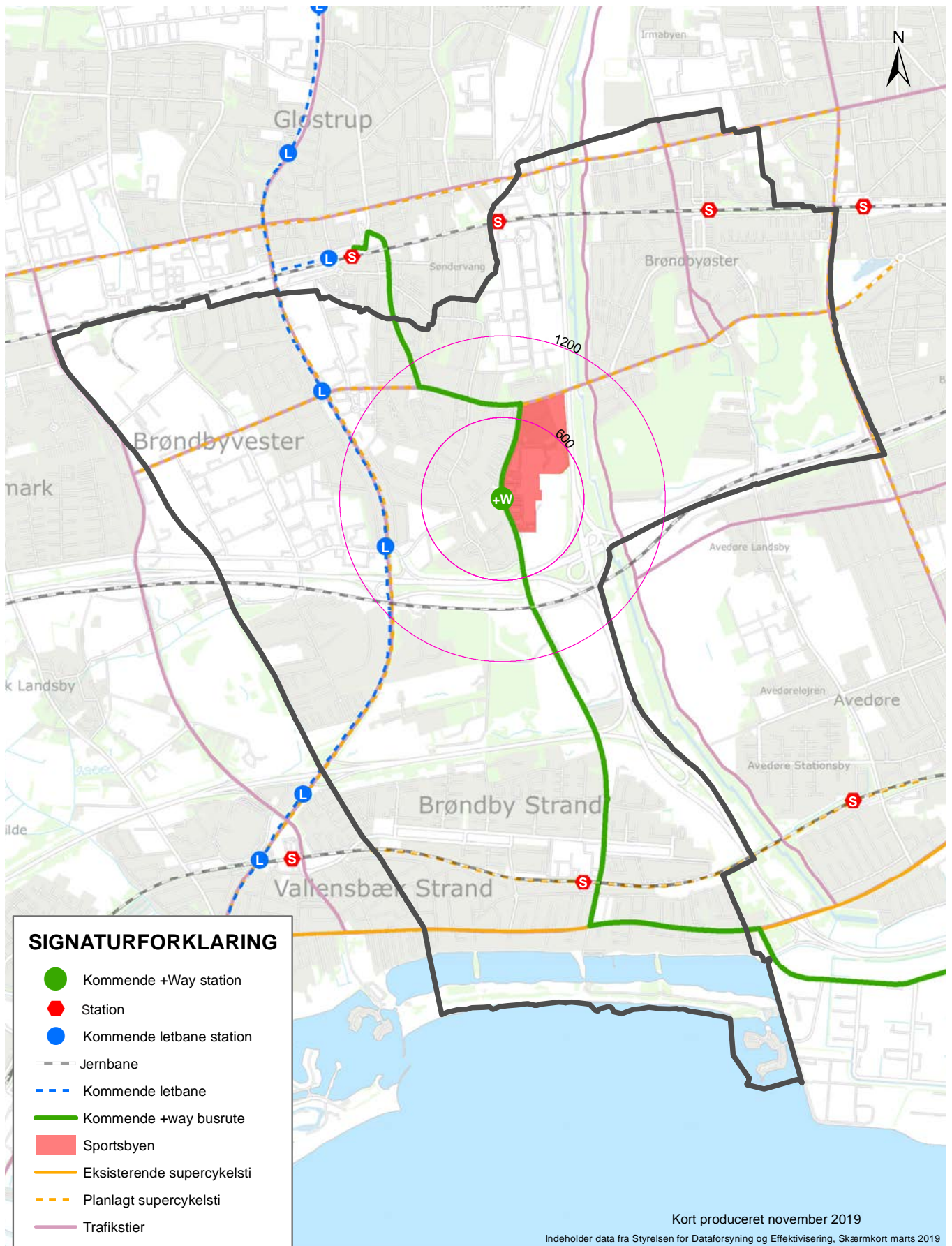
- I forhold til optimering af andelen af bæredygtig transport i den samlede hverdagstransport til og fra Sportsbyen, er det også anbefalet af Movia at arbejde målrettet med mobilitetsindsatser i samarbejde med arbejdspladserne. Det kan eksempelvis være ved at:
 - Sikre at den eksisterende infrastruktur udnyttes bedst mulig. Det kan være de mere "bløde" mobilitetsløsninger,



Adgange til sportsbyen



Stiforbindelser

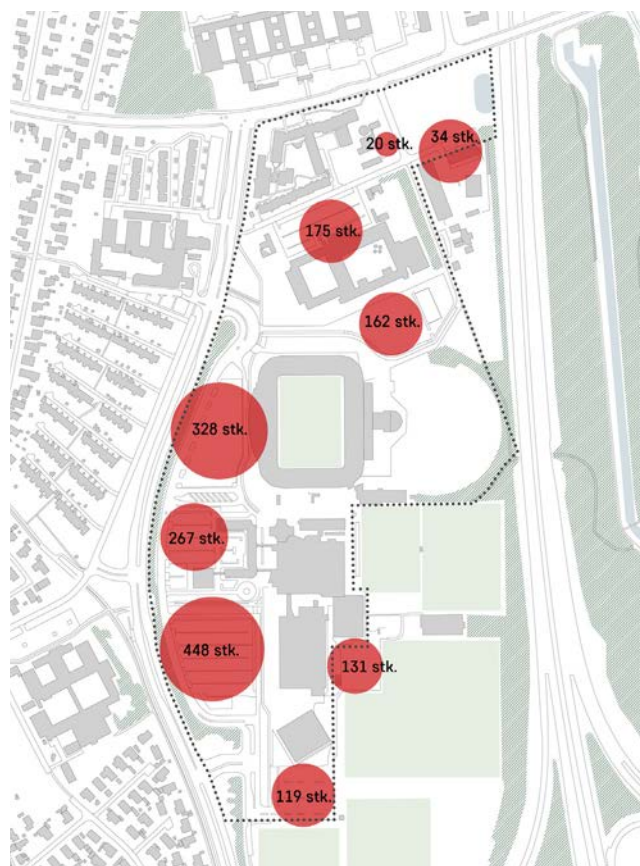


som kan danne rammerne for at kunne integrere deleservices, samkørsel, delebiler/-cykler, kampagner, fællesfaciliteter med værksted og omklædning for cyklister og et egentlig mobilitetsnetværk, hvor de mange løsninger kan planlægges og koordineres.

- De enkelte indsatser vil blive nærmere analyseret og beskrevet i en mobilitetsrapport, som er under udarbejdelse. Her findes også en mere detaljeret vurdering af de trafikale effekter af indsatserne gennem de enkelte faser af byudviklingen.

PARKERINGSUNDERSØGELSE

- Bilparkeringsnormen for kontor og liberalt erhverv er i Brøndby Kommune normalt fastsat til udlæg af 1 parkeringsplads pr. 50 m² etageareal. Imidlertid er den reelle bilparkeringsnorm for Sportsbyen i dag 1 parkeringsplads pr. 44 m² erhverv.
- Der er gennemført en parkeringsundersøgelse til fastlæggelse af belægningsgrader for bilparkeringen ved hjælp af dronflyvninger over de enkelte parkeringsområder (se foto til højre) i løbet af en hel dag med flyvninger hver halve time i tidsrummet mellem kl. 7:30 til kl. 17:30. Undersøgelsen er gennemført den 10. december 2019, som var en kold og solskinsrig dag.
- Resultatet af parkeringsundersøgelse viser, at ud af de i alt ca. 1684 p-pladser som er i området i dag, er den maksimale gennemsnitlige belægningsgrad for hele område kun ca. 41 % med store forskelle mellem de enkelte områder.
- Undersøgelsen viser, at der er en relativ stor restrummelighed for en hverdagsparkering med ca. 1.000 parkeringspladser. Dette skyldes, at området også skal indeholde parkeringspladser til særlige store sportsevents, som kun bruges i weekenderne. Derfor er der en overkapacitet i hverdagen.
- Brøndby Kommune er derudover ved at etablere 450 nye p-pladser syd for motorvejen, der kan bruges til særlige store sportsevent.
- Dertil er der mulighed for parkering på græs ved Cirkuspladsen mod nord ved større events. Der er p.t. plads til omkring 350 biler.
- Der bliver suppleret med yderligere dronflyvninger i løbet af foråret og i forbindelse med et sportsevent, således at datagrundlaget forbedres.



Parkering i dag

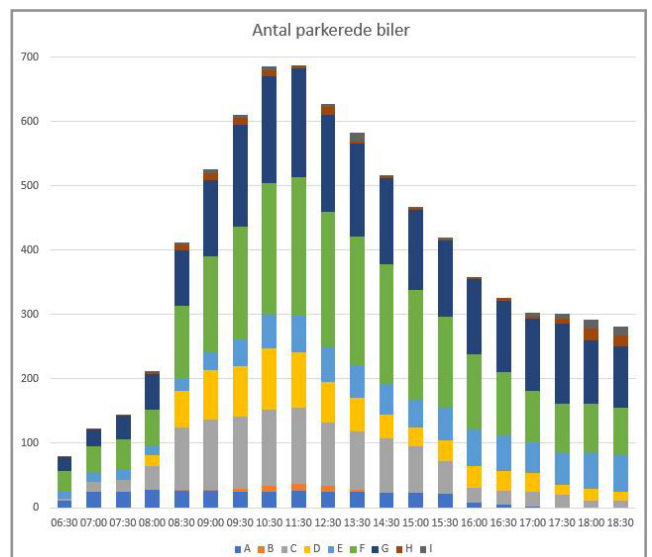
FORSLAG TIL PARKERINGSSTRATEGI

- Der foreslås en parkeringsstrategi, hvor der arbejdes hen mod et byrum med muligheder til både hverdagen og større events, hvor p-normer for både biler og cykler fastlægges, så parkeringen bedst muligt kan understøtte byliv og flow i området – samtidig med at parkeringen er økonomisk og miljømæssigt bæredygtig i de enkelte faser og etaper af byudviklingen.
- Regulering af parkeringsforholdene har erfaringsmæssigt en stor betydning for antallet af bilture. Der er en naturlig sammenhæng mellem antallet af parkeringspladser og den daglige bilbrug til/fra arbejdet. Det er imidlertid vigtigt at parkeringsnormen i form af antal parkeringspladser pr. m² etageareal skal være mere restriktiv end i dag for at have en betydelig effekt.
- Placering og udformning af parkeringspladser kan have en effekt på bilbrugen og en tydelig signalværdi. Fx kan de mest attraktive parkeringspladser tættest ved indgangene forbeholdes delebiler, el-biler og samkørselsbiler.

- Samtidig bør cykelparkeringen placeres lige ved indgange-
ne. Synlig cykelparkering virker motiverende for ansatte og
besøgende til at bruge cyklen mere. Fremmende tiltag kan
være, at kommunen, gennem lokalplanlægning, stiller krav
om cykelparkering, når ny bebyggelse tages i brug.
- Velplaceret cykelparkering har betydning for, hvor man-
ge ansatte, der bruger cyklen. Cykelparkeringsnormen
for de stationsnære områder i Brøndby planlægges for i
Sportsbyen, også selv om cykelpotentialet på grund af om-
rådets placering, sandsynligvis vil være noget lavere end et
"typisk" stationsnært område.
- Eventparkeringspladserne og de eksisterende p-pladser vil
samlet set kunne dobbeltudnyttes til både hverdagsparke-
ring og parkering ved store events i weekenden. Hvis den
nuværende parkeringsservice blot skal fastholdes, skaber
det mulighed for at integrere op til 800 p-pladser i forbin-
delse med den fremtidige byudvikling.
- Der foreslås en parkeringsnorm på 1 p-plads pr. 75 m² eta-
geareal ved etablering af nyt kontorbyggeri. Denne parke-
ringsnorm er mere restriktiv end den normale parkerings-
norm i Brøndby, som er 1 p-plads pr. 50 m² etageareal
kontorbyggeri og vil være et markant mobilitetstiltag, der
vil reducere bilanvendelsen i hverdagen.
- Restrummeligheden for parkeringen indgår og bliver inte-
greret som del af byudviklingen.
- Reduktion af parkering pga. fodaftrykket fra byggeriet er
fastlagt til 1 p-plads pr. 25 m².
- Generelt fastholdes samme samlet p-serviceniveau som
i dag for både hverdagsparkeringen og eventparkeringen.
- Parkeringen "skubbes" løbende rundt på de eksisterende
parkeringspladser i forbindelse med byudviklingen. Dermed
skal parkeringen ikke løses inden for egen matrikel, og re-
duceringen af den samlede p-norm i området indføres over
tid.
- Gangafstanden mellem p-pladserne og de enkelte bygning-
er forudsættes op til mellem 100 og 200 m.



Placering af eksisterende parkeringsområder



Antal belagte parkeringspladser hen over dagen

	I DAG	ETAPE 1 +11.250 M ² KONTOR	ETAPE 2 +5.150 M ² KONTOR	ETAPE 3 +3.600 M ² HAL2
ETM - BYGGERI	Ca. 76.000 m ²	Ca. 87.250 m ²	Ca. 76.000 m ²	Ca. 76.000 m ²
FODAFTRYK BYGGERI	-	Ca. 3.000 m ²	Ca. 4.850 m ²	Ca. 7.950 m ²
P-ANTAL	Ca. 1.684 stk	-	-	-
P-UDNYTTELSE (41%)	Ca. 686 stk	-	-	-
NY MIDLERTIDIGE P TIL EVENTS	Ca. 800 stk	-	-	-
P-REDUKTION - NYT BYGGERI	-	Ca. 120 stk	Ca. 194 stk	Ca. 318 stk
P-BEHOV - NYT BYGGERI	-	Ca. 150 stk	Ca. 219 stk	Ca. 519 stk
P-ANTAL - NYT BYGGERI	-	Ca. 270 stk	Ca. 413 stk	Ca. 837 stk
P-PLADSER I ALT	Ca. 2.484 stk	-	-	-
RESTRUMMELIGHED	Ca. 1.002 stk	-	-	-
SAMLET KAPACITET	Ca. 1.482 stk	Ca. 956 stk	Ca. 1.099 stk	Ca. 1.523 stk
REDUKTION/NYE P-PLADSER	-	Ca. -526 stk	Ca. -383 stk	Ca. +41 stk

4. SPORTSBYENS FYSISKE OG MILJØMÆSSIGE RAMMER

De eksisterende fysiske og miljømæssige rammer har stor betydning for hvilken udvikling, der kan planlægges for, hvor den kan finde sted, og hvad økonomien vil være. Derfor har en stor del af foranalysen bestået af registrering, dataindsamling og indarbejdelse af disse data i kortbilag, som har dannet grundlag for et forslag til strukturplan for området. De fysiske rammer omfatter bl.a.:

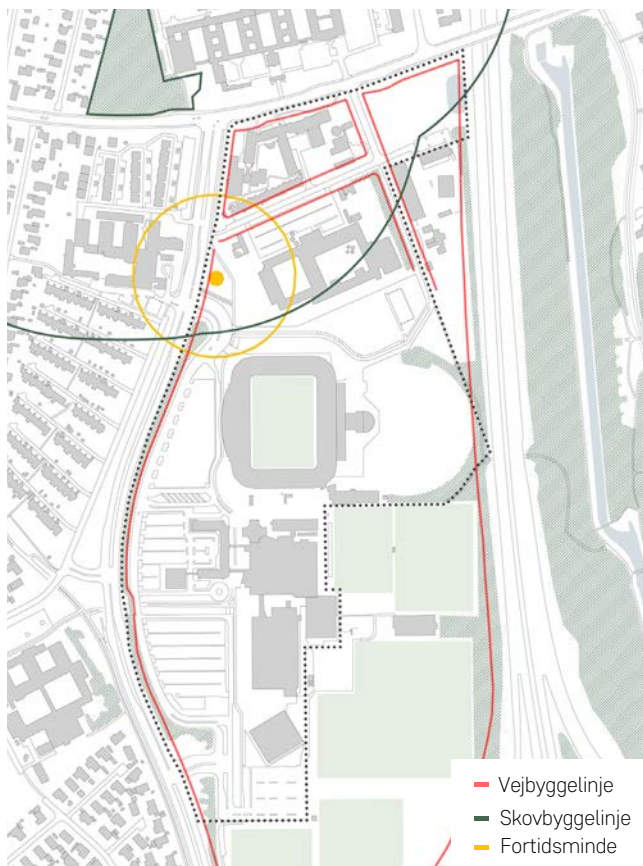
- Vejbyggelinjer
- Fortidsminde: beskyttelseslinje omkring Tjørnehøj
- Jordforurening: Særligt den nordlige parkeringsplads er omfattet af en type forurening, der er bekostelig at fjerne – forbrændingsslagger, der er blevet omfattet af skærpede håndteringskrav siden p-pladsens anlæggelse.
- Ledninger: Under jorden ligger en lang række ledninger, som berører store dele af området. De fleste kan flyttes relativt enkelt, men nogle er svære og meget dyre at flytte. De rummer endvidere respektafstande, hvor der ikke kan bygges. Byggefelter kan om nødvendigt placeres oven på

eksisterende lokale vand- og spildevandsledninger, hvori mod større ledninger skal friholdes.

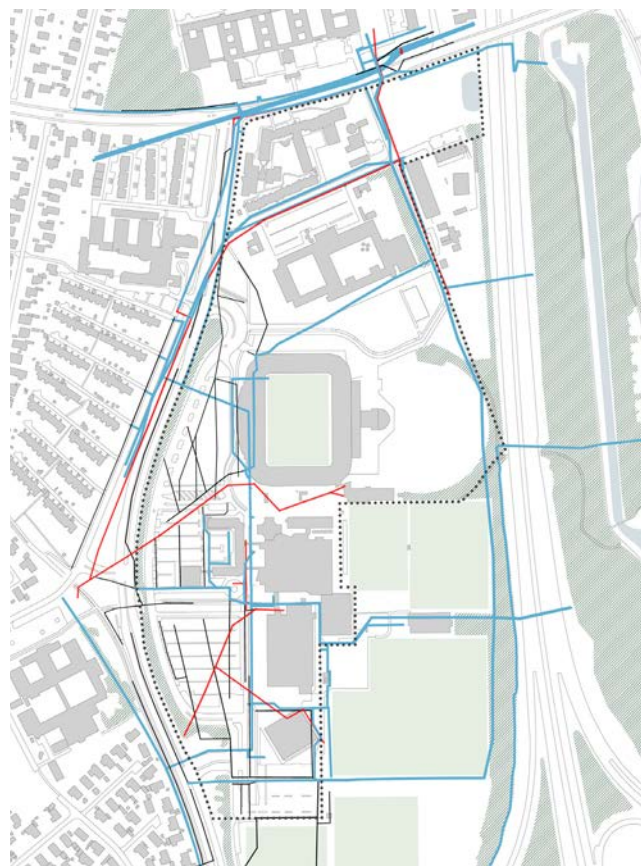
- Bevaringsværdige træer
- Ejerforhold



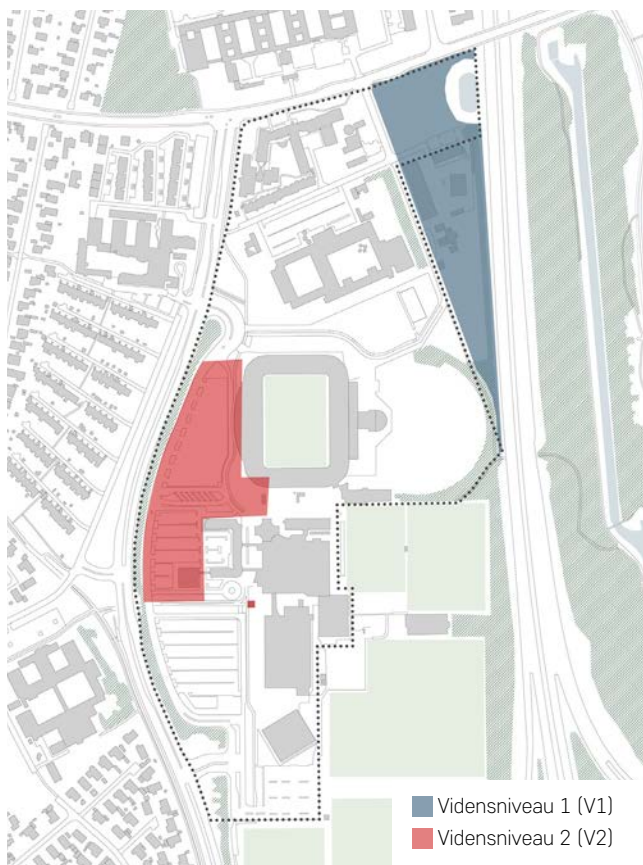
Tjørnehøj, der afføder en beskyttelseslinje i en radius på 100 m



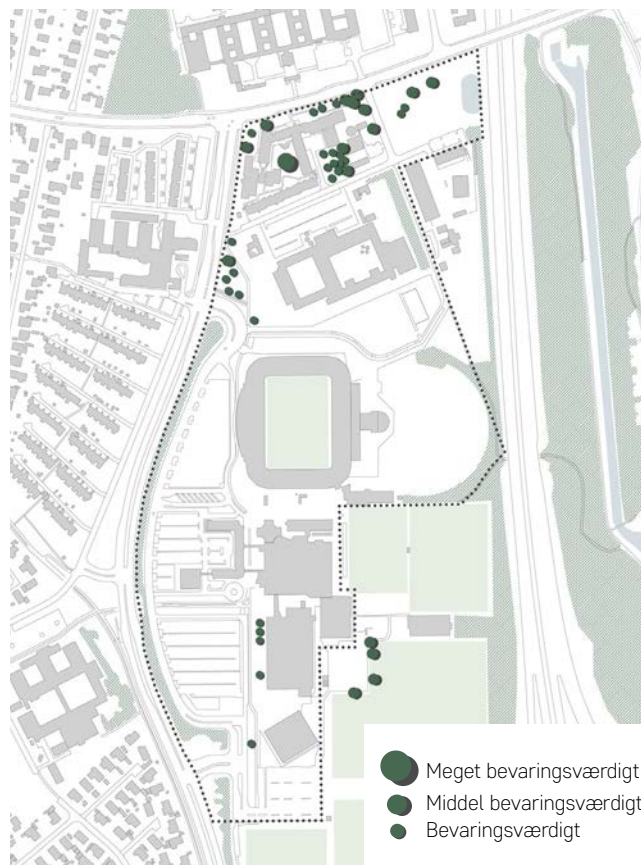
BESKYTTESLINJER



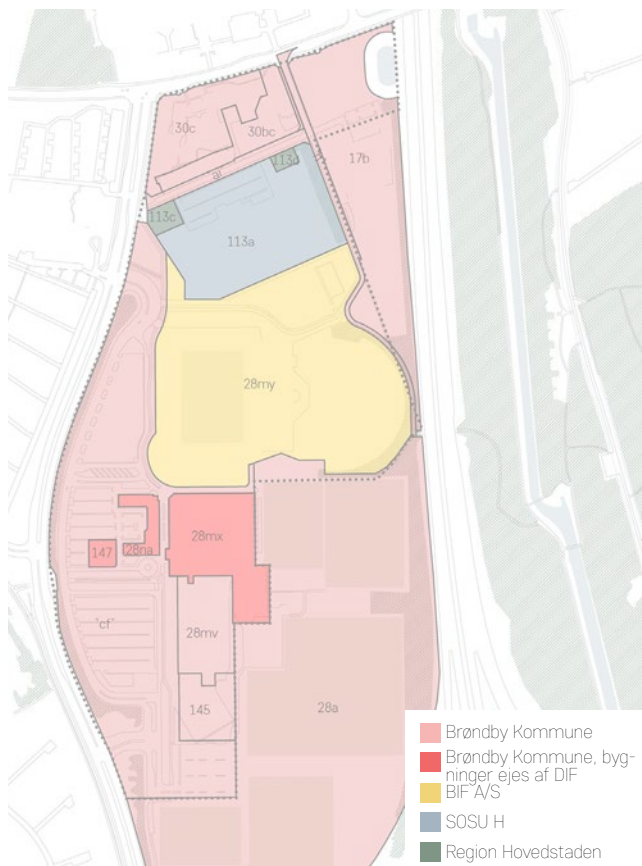
LEDNINGER



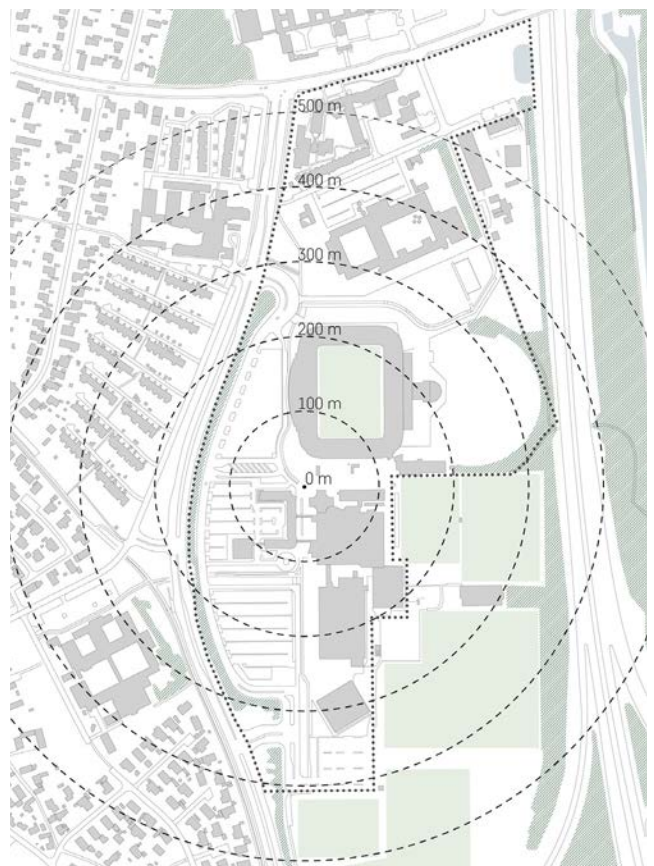
JORDFORURENING



BEVARINGSVÆRDIGE TRÆER



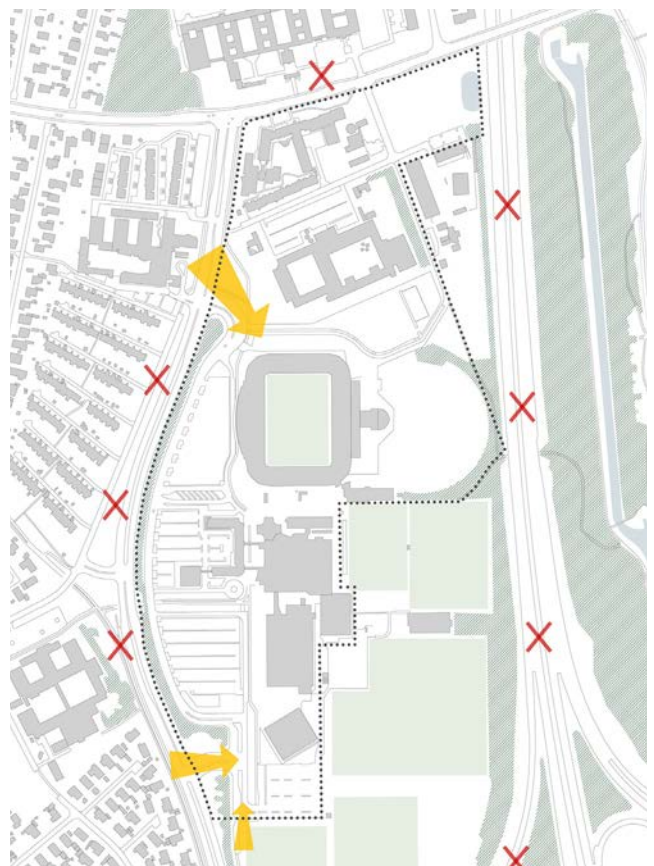
EJERFORHOLD



AFSTANDE



TERRÆN



VISUELLE BARRIERER

5. FORSLAG TIL STRUKTURPLAN

Anbefalinger til principper for udviklingsplanen er samlet i et forslag til en strukturplan for området. Strukturplanen er udformet så den dels kan understøtte visionen for Sportsbyen og dels lever op til krav fra Fingerplan 2019 til områdets planlægning.

- Programmeringen af strukturplanen for Sportsbyen fastlægges med udgangspunkt i visionen og de fysiske forudsætninger, som sætter de overordnede rammer for, hvordan området kan disponeres og struktureres.
- Programmeringen angiver konkrete fysiske udviklings-tiltag, som vurderes at være realistiske for Sportsbyen.

- Ved fastlæggelse af bygningsvolumener skal der tages højde for områdets økonomiske forhold - både når det gælder områdets byggeretsværdi og når det gælder byggemodningsomkostninger. De to forhold hænger uløseligt sammen og rammesætter de reelle investeringsmuligheder.
- I Fingerplan 2019 er der fastsat en række krav, som Sportsbyen skal leve op til i en fremtidig udvikling. Se afsnittet Krav fra Fingerplan 2019 til områdets planlægning.

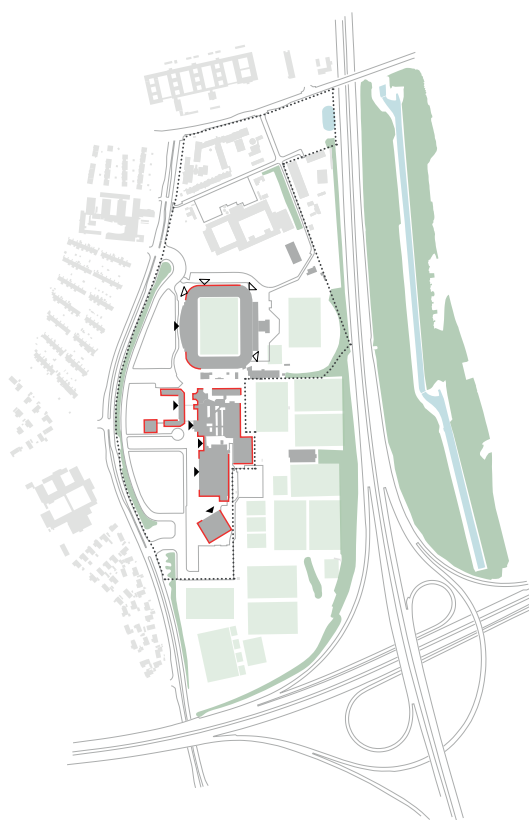
FORSLAG TIL PROGRAMMERING AF STRUKTURPLAN

Bagsider skal vendes til forsider

- Bagsider skal vendes til forsider, således at området åbnes op og gøres mere imødekommende og inviterer til besøg og daglig brug.

Koncentration af byliv i to akser

- To akser i hhv. nord-sydgående og øst-vestgående retning samler områdets primære flow af mennesker og byliv.
- Den øst-vestgående akse løber fra den kommende +Way-station på Brøndbyvester Boulevard og ind til den nord-sydgående akse ved Idrættens Hus. Aksen, fremover kaldet Ankomstaksen, bliver med +Way-stationen hovedindgangen til Sportsbyen. Aksen skal understreges og synliggøres, så mødet med Sportsbyen, som et sted, hvor sport og idræt er i centrum, er synligt fra første skridt, når man træder ud af +Way-bussen.
- Den nord-sydgående akse, forbinder eksisterende faciliteter, haller og organisationer med ny bebyggelse. Langs akse skabes urbane byrum, som kan benyttes aktivt til både hverdag af Sportsbyens organisationer, foreninger og besøgende, samt når der er events. Modsat de urbane byrum mellem bebyggelserne, får akse en grøn, parklignende



Bagsider og adgange

de karakter, som forbinder de urbane byrum. Fremadrettet kaldes aksen Den Grønne Sportsakse.

- De to akser udgør tilsammen den bærende struktur, som kan formidle Sportsbyens identitet, binde området sammen og skabe en værdig ankomst til Sportsbyen.

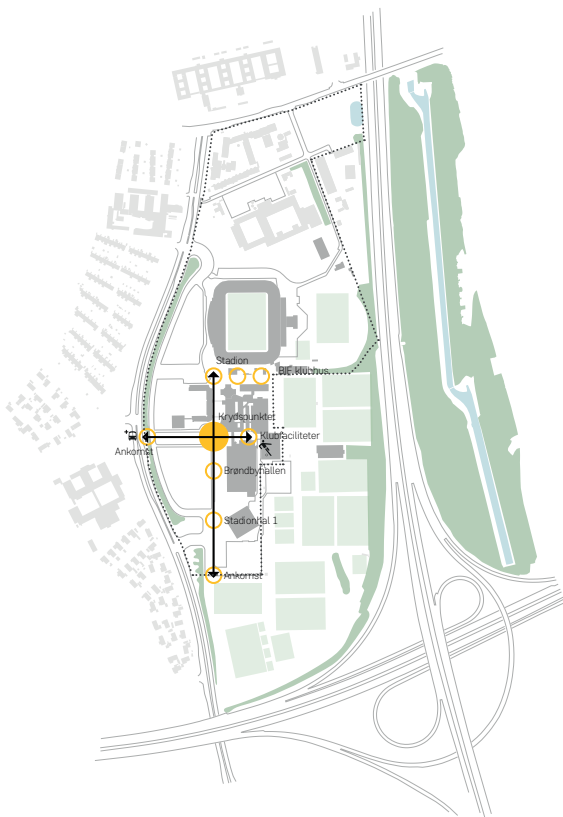
Sportsbyens flow

- Brugere af Sportsbyen kommer i bil, til fods og på cykel fra mange retninger. Biler, dog primært fra Brøndbyvester Boulevard og vejnettet syd og nord herfra - herunder motorvejen og Ring 3.
- Busforbindelserne til området er under opgradering gennem +Way.
- S-tog kan tages fra forskellige S-togstationer, med Glostrup St. som den nærmeste, beliggende godt 2 km nordvest for Sportsbyen.

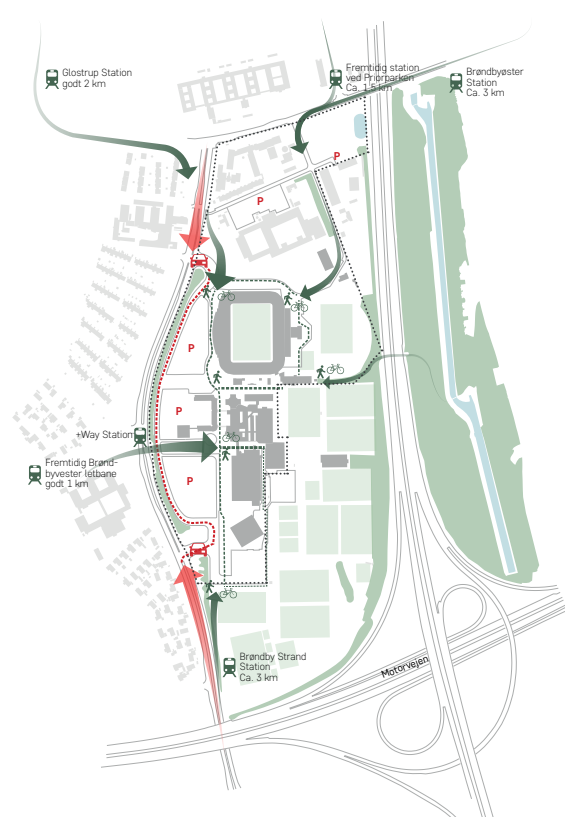
- På Ring 3 anlægges letbanen. Når den er i drift, vil der komme et letbanestop godt 1 km vest for Sportsbyen.
- Under udviklingen af Sportsbyen skal flowstrukturene i Sportsbyen synliggøres og styrkes, så det bidrager til synligt liv i Sportsbyen til hverdag.

Trafikal infrastruktur

- Den regionale cykelforbindelse bevares og er med til at forstærke hovedaksen fra nord til syd.
- Den primære vejforbindelse i området trækkes væk fra Den Grønne Sportsakse, så der er fred og plads til leg, ophold og bløde trafikanter.
- Den sydlige del af vejen Brøndby Stadion indsnævres til to kørebaner fra ca 12 m i dag - umiddelbart nord for den sydlige vejadgang. Arealet kan benyttes til aktiviteter så som Cross-fit-park, skate-areal eller andre sportsrelaterede aktiviteter.



Koncentration af byliv i to akser



Sportsbyens flow

Grønne bykiler

- Erhvervsstyrelsen stiller krav om etablering af grønne bykiler, der skal kobler Sportsbyen til omkringliggende grønne områder og den øvrige by.
- Bykilerne anlægges primært gennem Den Grønne Sportsakse og Ankomstaksen.
- Det er vigtigt, at byrum og grønne arealer i bykilerne har en kvalitet, som kan øge oplevelsen af Sportsbyen og som samtidig også gør Sportsbyen synlig uden for bygningerne - herunder fra den omkringliggende infrastruktur.

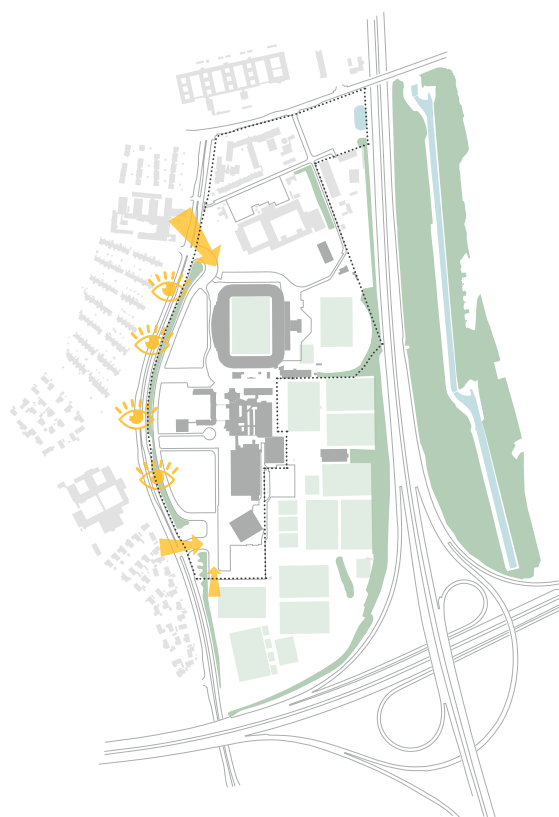
Den imødekommende Sportsby

- Sportsbyen ligger gemt bag terrænspring og en jordvold, tæt beplantning og hegn.
- Meget beplantning har til hensigt at skjærme fra den aktivitet, der er i området under events. Der er dog ikke boliger som nærmeste nabo på hele strækningen langs Brøndbyvester Boulevard. Fx ligger Brøndbyvester Skole over for den sydlige del af Sportsbyen.

- Særligt mod Brøndbyvester Boulevard er der potentiale i at åbne op i den tætte beplantning, så Sportsbyen synliggøres mod den omkringliggende by, uden det er til gene for beboere i området.
- Ved at åbne op og synliggøre aktiviteter og faciliteter, vil det kunne booste den synergi, der kan være mellem fx skole og Sportsbyen, så skolen og borgere i området fx benytter sig af de forskellige idrætsfaciliteter, som bliver tilgængelige i Sportsbyen.
- Ved at skabe visuel kontakt vil det også gøre området mere attraktivt at placere sig i som virksomhed, da det fremstår åbent, imødekommende og synliggør områdets mange kvaliteter og faciliteter.
- Sportsbyen er skjærmet gennem hegn. Det skal afsøges om hele Sportsbyen reelt har brug for at være omsluttet af hegn, eller om det primært berører området omkring Brøndby Stadion. Supplerende sikringstiltag kan være medvirkende til at hegnets funktion mindskes. Fx meddeler BIF A/S at der er markant færre hæværkssager efter de etablerede en ny fanzone, der aktiverer fans i kampsituationer.



Grønne bykiler



Den imødekommende Sportsby



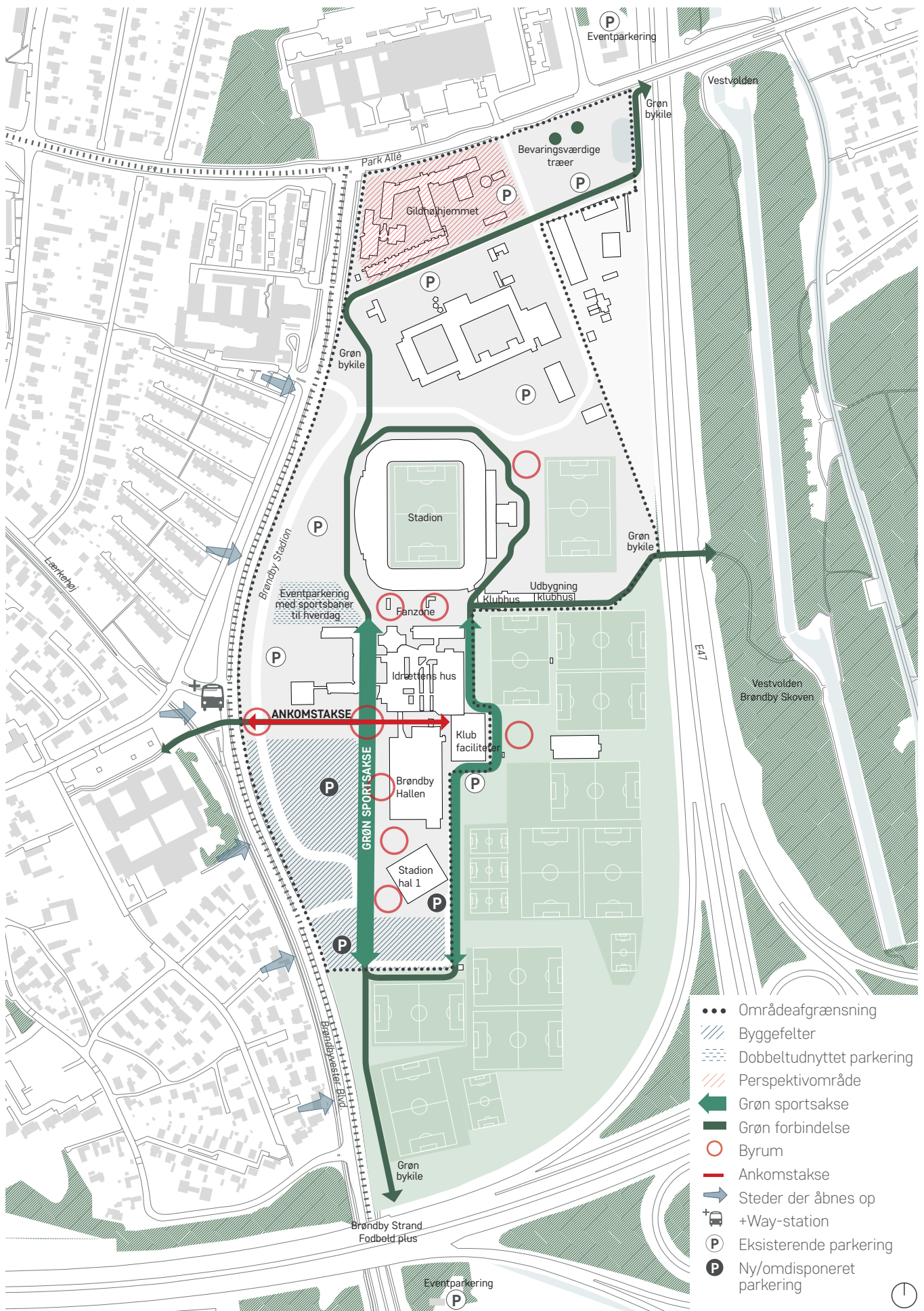
Dobbeltudnyttelse af parkeringsarealer i Ringebu



Dobbeltudnyttelse af parkeringsarealer i Odense

Fra parkeringslandskab til Sportsby

- Når man ankommer til Sportsbyen i dag, er det første man møder et parkeringslandskab, med Sportsbyens bebyggelser og stadion i baggrunden.
- Med udviklingen af Sportsbyen med de to akser, nye bebyggelser og tilhørende byrum, vil det synlige antal af parkeringspladser mindskes, der hvor de ligger i dag, men der vil fortsat være mange parkeringspladser til eventsituationer. Samtidig flyttes nogle af de store parkeringsarealer til andre lokationer i nærområdet, mens andre forbliver i Sportsbyen.
- Parkeringsarealer, der kun skal benyttes til events, lukkes af til hverdag, hvor de vil kunne benyttes til fx løbebaner, boldbaner eller lign., ved at opstribes dem og opsætte net eller kurve. I hverdagen kan de benyttes af organisationer, virksomheder, uddannelsesinstitutioner mv. i og nær Sportsbyen, eller bare af helt almindelige børn og unge i Brøndby, til løb, boldspil og leg.
- Sportsbyens nye bygninger, byrum og to akser, vil ligeledes flytte fokus fra parkeringsarealerne, til den nye fortælling om Sportsbyen og de mange muligheder om sport- og idrætsfaciliteter. Derfor er det vigtigt at både bygninger og byrum bliver af en høj kvalitet, så Sportsbyen fremstår attraktiv og indbydende.



- Områdeafgrænsning
- ▨ Byggefelter
- ▨ Dobbeltudnyttet parkering
- ▨ Perspektivområde
- ➡ Grøn sportsakse
- ➡ Grøn forbindelse
- Byrum
- ➡ Ankomstakse
- ➡ Steder der åbnes op
- +Way-station
- Ⓟ Eksisterende parkering
- Ⓟ Ny/omdistribueret parkering

NY BEBYGGELSE I SPORTSBYEN

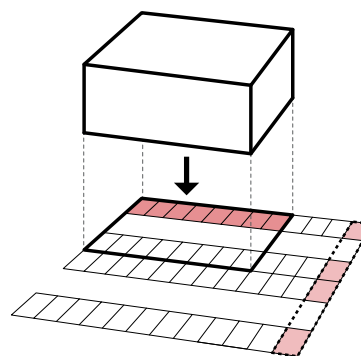
- Området skal kunne tilbyde et vist antal nye etagemeter og dermed også et vist antal arbejdspladser, hvis det skal være attraktivt for en virksomhed eller udvikler at investere i. Omvendt skal det også være realistisk at afsætte.
- For Sportsbyen vurderes det at ca. 20.000 nye etagemeter (inkl. en Hal 2), fordelt på byggefeltet der kan rumme 7.500 – 10.000 etagemeter, vil være attraktivt for en lokation som Sportsbyen.
- Byggefeltet placeres så de støtter op om Ankomstaksen og den Grønne Sportsakse.
- Nedenstående tabel angiver anbefaling til nye etagemeter bebyggelse, der anbefales tilført i Sportsbyen gennem fremtidig planlægning.

	ERHVERV	ERHVERV Syd for hal 1	GILDHØJ- HJEMMET	HAL 2
TILFØRTE ETAGEMETER	Ca. 10.650 m ²	5.500 - 6.000 m ²	0 (Ca. 8260 m ²)	Ca. 3.600 m ²

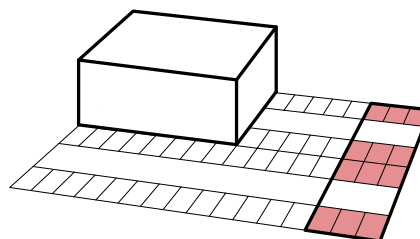
Tilførte etagemeter

LØSNING AF PARKERINGSPLADSERNE

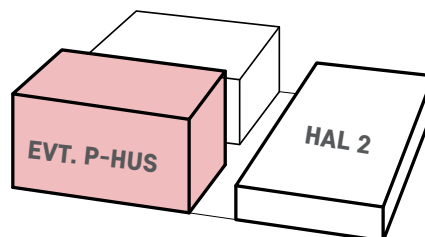
- 25 % erstatningsparkeringspladser.
- P-norm: 1 p-plads pr. 75 m².
- En eventuel Hal 2 kan muligvis udløse et behov for parkeringshus hvis, eller når, der bygges flere etagemeter til erhverv end angivet i ovenstående tabel.
- Eventparkeringspladser: De ekstra ca. 450 nye eventparkeringspladser ved motorvejen til BIF samt de ekstra 350 eventparkeringspladser på Cirkuspladsen indgår aktivt i strategien. Dette betyder at parkeringskapaciteten ikke øges på den lange bane, men blot opretholder det nuværende parkeringsbehov ved kampe.



Princip for 25%
erstatningsparkeringspladser



P-norm 1 p-plads pr. 75 m²



En evt. Hal 2 kan muligvis udløse behov for et p-hus

6. ETAPEVIS UDVIKLING

De forudgående analyser har tydeliggjort, at der er dele af Sportsbyen, som er mindre ligetil og mere bekostelige at bebygge end andre. Det gælder særligt en svær grad af jordforurening på store dele af området, samt ledninger under jorden. Derfor vil udviklingen ske gennem to faser, hvor fase 1 omfatter den sydlige del af Sportsbyen, og fase 2 den nordlige del.

Mere konkret består fase 1 af tre etaper og omhandler af den erhvervsudvikling, som vurderes at være mest attraktiv i tiltrækningen af nye organisationer og virksomheder, samt en Hal 2. Fase 2 omfatter omdannelsen af Gildhøjhjemmet.

Den nuværende Sportsby betegnes som fase 0 og benyttes som sammenligningsgrundlag for udviklingen.

FASE 0

- Fase 0 omfatter hele Sportsbyen eksklusiv Materielgården.

Materielgården

- Materielgårdens areal har været i spil som udviklingsareal i Sportsbyen.
- Materielgården forbliver af flere årsager. Den væsentligste årsag er at omkostningerne, der er forbundet med at flytte materielgården til en anden lokation, er væsentlig større end den værdi, som arealet kan udvikles for. Derudover er der fordyrende byggemodningsomkostninger knyttet til arealet, da hele arealet bl.a. er jordforurennet og yderst støjbelastet fra motorvejen. Det sætter store restriktioner på, hvordan og til hvad arealet kan anvendes.
- Arealet er dermed svært at bebygge og omkostningerne ifb. med at byggemodning overstiger de indtægter byggeretterne kan indbringe væsentligt.
- Materialegården forslås derfor taget ud af det regionale udviklingsområde.

FASE 1

Etape 1A og B

- Etape 1A består af et eller flere domiciler i den nordøstlige del af udviklingsområdet, på parkeringspladsen umiddelbart syd for tunnelen under Brøndbyvester Boulevard, med ca. 5.500 etagemeter i 3-4 etager.

- Etape 1B består af 5.500-6.000 etagemeter til et eller flere domiciler, beliggende umiddelbart syd for Stadionhal 1.
- Udviklingen af etape 1A og 1B kan forløbe parallelt, eller forskudt alt efter behovet for udviklingen. Dvs. at etape 1B kan udvikles før etape 1A, hvis det er det, der er behov for ift. udbud og efterspørgsel.
- Al parkering skal løses på terræn. Da der bygges på eksisterende parkeringsarealer, skal disse omlægges på baggrund af en ny parkeringsnorm for området.

Etape 2

- Etape 2 består af endnu et eller flere domiciler beliggende umiddelbart syd for etape 1 bebyggelsen på parkeringspladsen, med ca. 5.150 etagemeter fordelt på gennemsnitligt 3 etager.
- Al parkering skal løses på terræn.

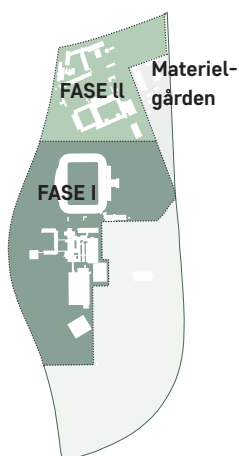
Etape 3

- Etape 3 består af opførelsen af en Hal 2.
- Opførelsen af en Hal 2 kan evt. udløse et behov for et parkeringshus, som skal opføres sammen med en Hal 2.
- Behovet for et parkeringshus afhænger af et endeligt princip om, i hvilken grad erstatningspladser nord/syd for Sportsbyen muliggør at bygge på eksisterende parkeringspladser. Behovet for et evt. p-hus udløses i givet fald dels af hallens fodaftryk og dels grundet den parkeringsnorm, som knytter sig til hallen.

FASE 2

Gildhøjhjemmet

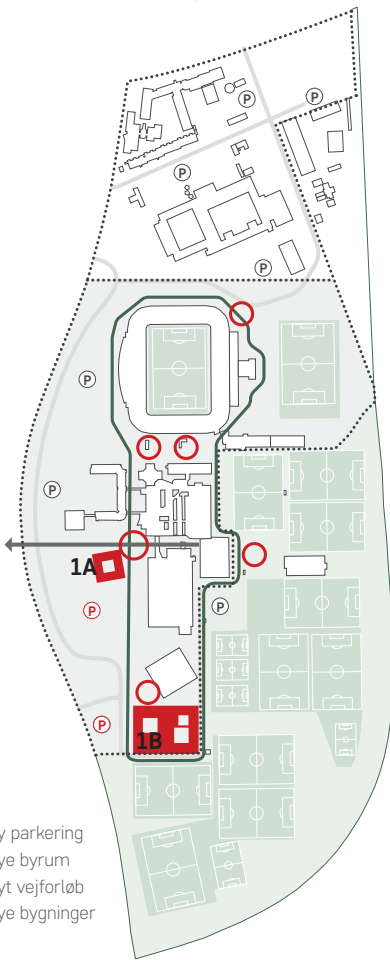
- I den nordlige del af Sportsbyen ligger Gildhøjhjemmet, som i 2024 bliver flyttet til en anden placering.
- De frigivne bygninger, skal enten have anden anvendelse, der kan understøtte Sportsbyen, eller der skal opføres nyt byggeri, som kan målrettes den konkrete efterspørgsel der kommer i Sportsbyen.
- Omdannelsen af arealet med Gildhøjhjemmet ligger ikke i første fase, da plejecenteret skal flyttes inden, men skal tages i spil i en senere fase.



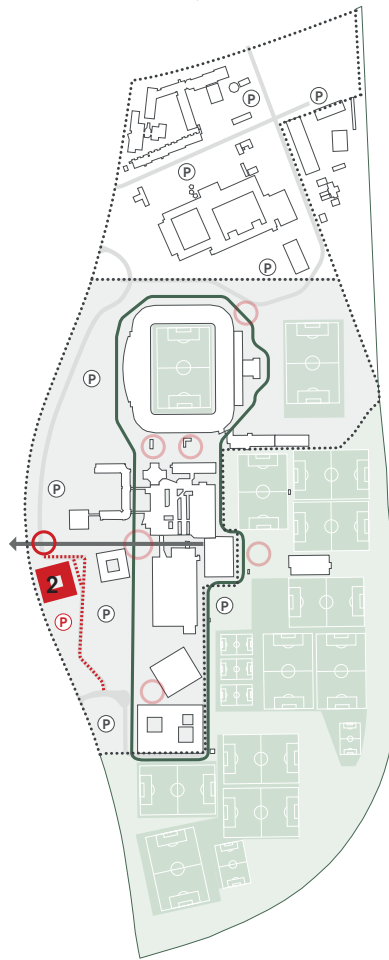
	EKSISTERENDE FORHOLD	FREMTIDIGE FORHOLD
GRUNDAREAL (SPORTSBYENS AFGRÆNSNING)	Ca. 280.000 m ²	Ca. 280.000 m ²
ETAGEMETER	Ca. 75.700 m ²	Op til ca. 95.700 m ²
BEBYGGELSESPROCENT	Ca. 27 %	Op til ca. 34 %
GRUNDAREAL (SPORTSBYENS CENTREDE BEBYGGELSE)	Ca. 157.500 m ²	Ca. 157.500 m ²
ETAGEMETER	Ca. 57.000 m ²	Op til ca. 77.000 m ²
BEBYGGELSESPROCENT	Ca. 36 %	Op til ca. 49 %

Eksisterende og fremtidig bebyggelsesprocenter

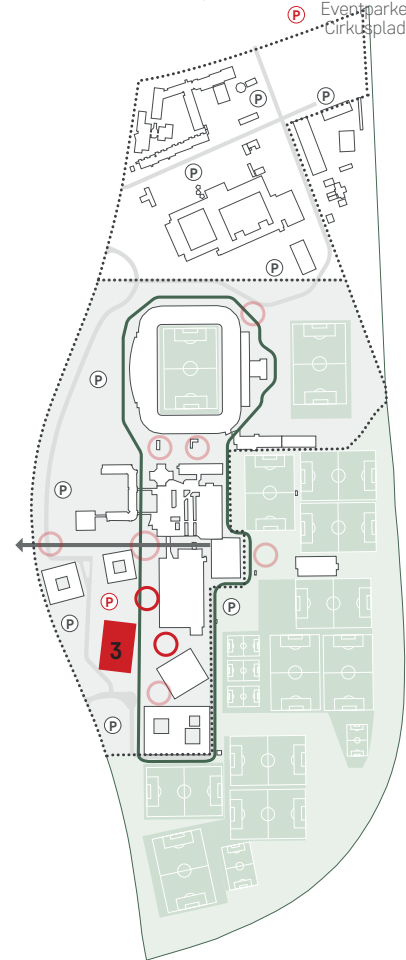
FASE 1, ETAPE 1



FASE 1, ETAPE 2



FASE 1, ETAPE 3



- P Ny parkering
- Nye byrum
- Nyt vejforløb
- Nye bygninger

P Eventparkering syd/v. motorvejen

P Eventparkering
Cirkuspladsen

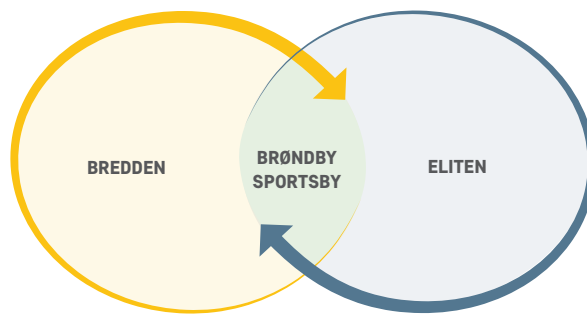
	ETAPE 0 (NU)	FASE 1				FASE 2
		ETAPE 1	ETAPE 2	ETAPE 3		
BESKRIVELSE		1A	1B		Hal 2	Gildhøjhjemmet
TILFØRTE ETAGEMETER	789 m ² (udvidelse af klubhus)	5.500 m ²	5.500 - 6.000 m ²	Ca. 5.150 m ²	Ca. 3.600 m ²	0 (Ca. 8260 m ²)
FODAFTRYK I M²	-	Ca. 1.500 m ²	Ca. 1.500 m ²	Ca. 1.850 m ²	Ca. 3.100 m ²	Ca. 5.760 m ²
GÆLDENDE P-NORM	1.684 stk (eksisterende antal i Sportsbyen)	Ca. 73 stk	Ca. 73-80 stk	Ca. 69 stk	Ca. 100 stk	Ca. 110 stk (eksisterende)
ERSTATNINGSP-PLADSER	0	Ca. 21	Ca. 30	Ca. 33	Ca. 100	0
NYE P-PLADSER I ALT	0	Ca. 94	Ca. 103-110	Ca. 102	Ca. 200	Ca. 110
REEL PARKERINGSNORM	1 stk / 44 m ²	1 stk / 48 m ²	1 stk / 51 m ²	1 stk / 54 m ²	1 stk / 60 m ²	1 stk / 60 m ²
NOTER			Løses lokalt nær byggefelt		Kan evt udløse behov for parkeringshus	Eksisterende bygningsmasse ved Gildhøjhjemmet

Etapeopgørelse

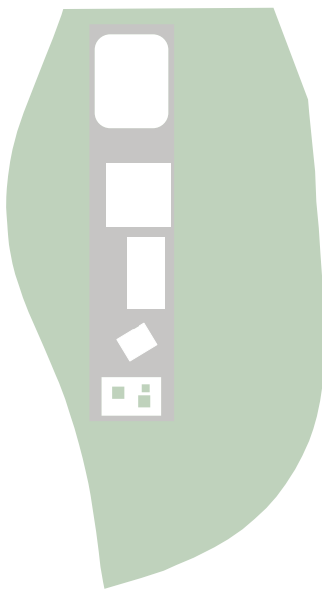
7. FORSLAG TIL DEN FYSISKE POTENTIALEPLAN

Den fysiske potentialeplan er en konkretisering af strukturplan. Dvs. at den fysiske potentialeplan illustrerer, hvordan bygningsvolumener, forbindelser, parkering, akser, bykiler mv. konkret kan placeres og formgives.

Den fysiske potentialeplan illustrerer endvidere, hvordan Sportsbyen også fremadrettet kan anvendes af både eliteudøvere og bredden.

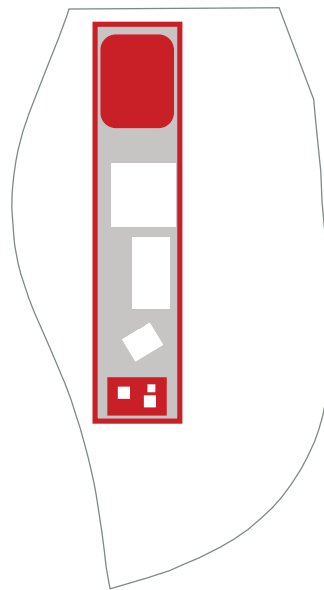


**BRØNDBY SPORTSBY-DET GRØNNE HJERTE
HVOR ELITEN OG BREDDEN MØDES.**



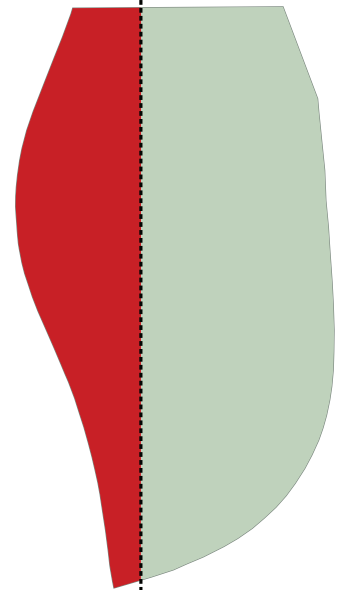
PARKEN

- En grøn sportspark, med aktive byrum til bredden og eliten, hvor leg vokser til elite.



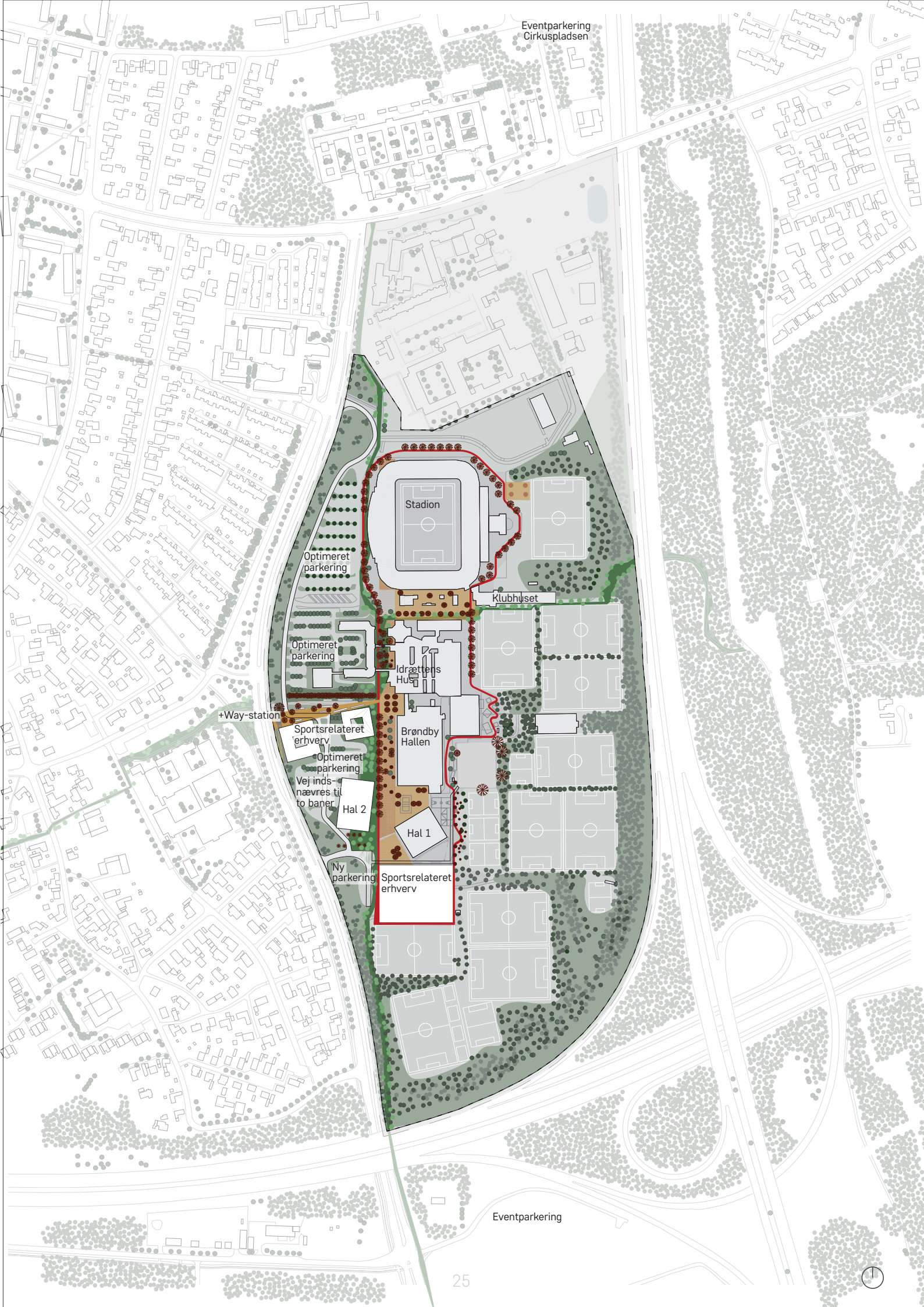
ET URBANT BATTERI

- Centralt i området fokuseres aktiviteten i Den Grønne Sportsakse af byrum og bebyggelse, bundet sammen af et aktivt loop. Samlet set bliver dette område et urbant batteri, som binder faciliteter sammen.



FORMEL/UFORMEL

- Områdets side mod Brøndbyvester Boulevard har en mere urban og formel karakter med funktioner der henvender sig til offentligheden.
- Siden mod boldbanerne fremstår mere vild og med mere uformelle aktiviteter så som legepladser mm.



Eventparkering
Cirkuspladsen

Stadion

Klubhuset

Optimeret
parkering

Optimeret
parkering

Idrættens
Hus

+Way-station

Sportsrelateret
erhverv

Brøndby
Hallen

Optimeret
parkering

Vej inds-
nævres til
to baner

Hal 2

Hal 1

Ny
parkering

Sportsrelateret
erhverv

Eventparkering



8. SKALASAMMENLIGNING MED ANDRE SPORTSOMRÅDER



Sportsbyen Brøndby



**Camp Nou
Barcelona**



**Wembley Stadium
London**



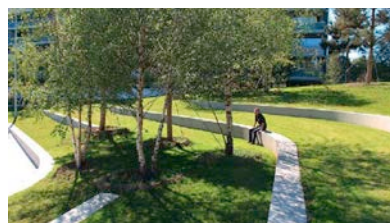
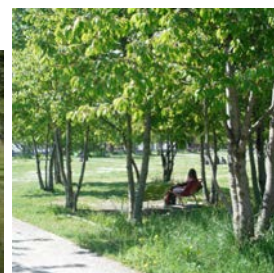
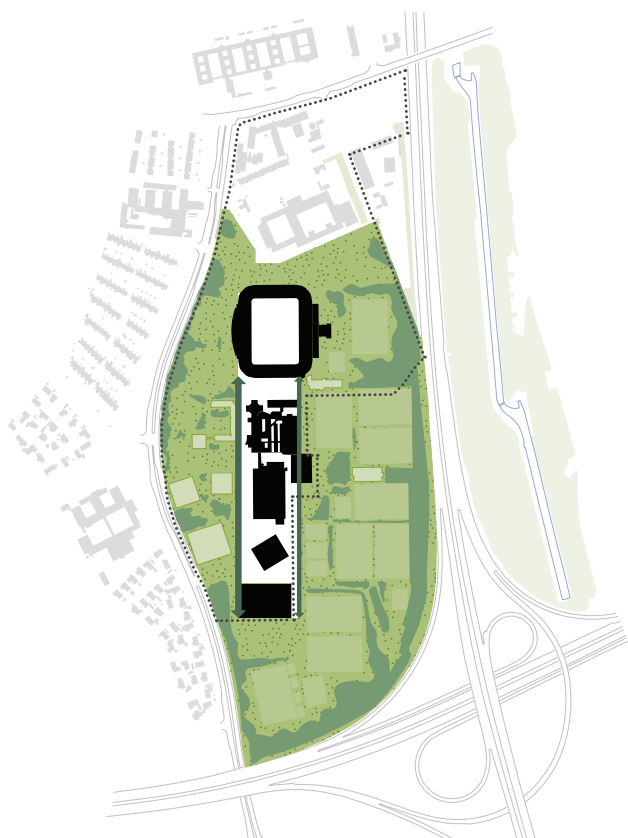
**St. Jakob Park
Basel**



**Zeist campus
Utrecht**

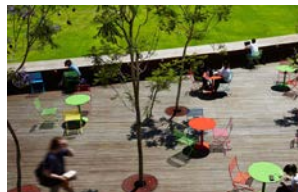
9. IDÉER TIL BYRUMS- OG LANDSKABSBEARBEJDNING

Brøndby Sportsby bliver Brøndbys nye grønne hjerte. Hvor bredden og eliten mødes om idræt. Her samles idrættens store aktører i et grønt campus område, bundet sammen af et stort rekreativt parkområde, fokuseret omkring ét centralt urbant batteri, hvor leg bliver til elite.



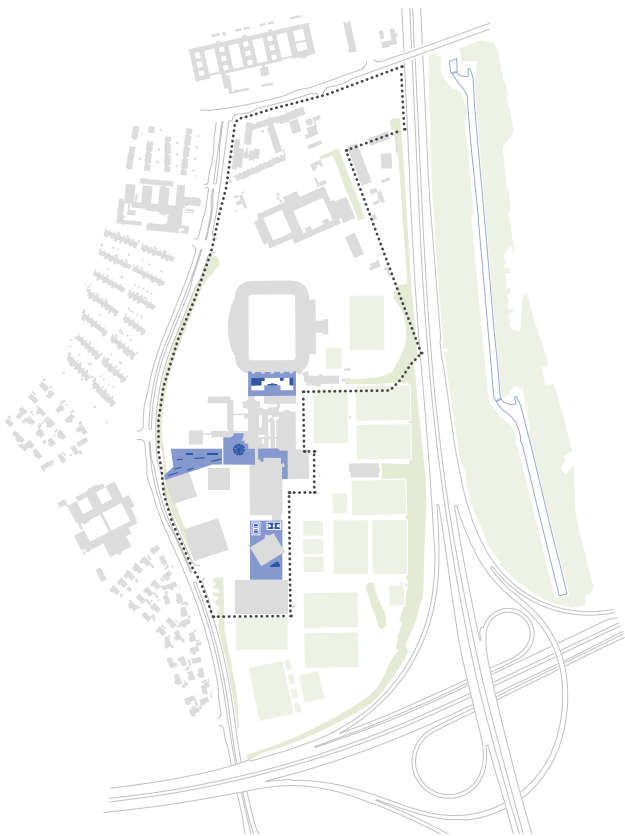
GRØN SPORTSPARK OMKRING DEN GRØNNE SPORTSAKSE MED EN URBAN KERNE

- Parken begrønnes gradvist som området udvikles. Træer og begrønning erstatter de store belagte p-arealer med vilde blomster og opstammede træer. Så området har en høj biodiversitet og en lav drift.
- Mod Brøndbyvester Blvd. åbnes kratbevoksningen op således at området fremstår mere åbent og indbydende. Langs loopet og ved de aktive byrum plantes særligt karaktergivende træer.
- Indenfor parkområdet er træer i klynger for at skabe åbenhed og synlighed i området.



FLOW- OG BEVÆGELSESLØP OMKRING SPORTSFACILITETERNE

- Loopet kan indledningsvist fx markeres med varierende træer, en optegning på asfalten eller lign. inden helt nye byrum anlægges.
- Loopets aktivitetsrum varier i karakter fra den formelle forside mod vest og den mere uformelle side mod øst, som banen og bænken. På banen og vest siden af loopet udspilles den formelle kamp og banen er kridtet stramt op. På øst siden sker opvarmningen og legen omkring bænken.
- Trafikken trækkes væk fra det centrale område "det urbane batteri" så leg, aktivitet og idræt frit kan udspille sig her. Særlige områder for på-og aflæsning i bil etableres.



AKTIVE, TEMATISEREDE BYRUM

- Byrummene indbyder til bevægelse og skaber liv i Sportsbyen.
- Byrummene udføres med fokus på at skabe en bæredygtig by, ved et bæredygtigt materialevalg, fokus på biodiversitet og vandhåndtering samt vigtigst af alt gode mødesteder og opholdsmuligheder for brugerne.
- De forskellige byrum har hver sin karakter og giver steds-karakter til området

REFERENCEBILLEDER

*Permanent
landskab langs
loopet*



*Midlertidige byrum
omkring loopet*



*Aktivt og
begrønnet
byrum*



*Ny bebyggelse
i Sportsbyen*



*Grøn parkering nord for
ankomstpladsen*





COBE urban
creators