

Brøndby Kommune

Boliger på Banemarksvej

Miljøvurdering af trafik

NOTAT
25. april 2018
SB/MZ

1

Indledning

Arkitektgruppen har ved Michael Jørgensen bedt Via Trafik om en trafikanalyse i forbindelse med lokalplanarbejdet for etablering af boliger på Banemarksvej.

Via Trafik har tidligere detaljeret analyseret konsekvenserne i området som følge af udvikling af Kirkebjerg-området inkl. boliger på Banemarksvej. Dette er beskrevet i notatet Brøndby og Glostrup Kommune, Trafikanalyse Kirkebjerg med seneste revision dateret den 16. januar 2018.

Nærværende miljøvurdering er at betragte som en minianalyse, hvor det konkrete projekt for Banemarksvej sammenholdes med grundlaget, der blev anvendt i den tidligere analyse. Der ses på forskellene og hvilken betydning det har på konklusionerne i forhold til den tidligere analyse.

I analysen behandles følgende temaer:

- Trafikmængder
- Kapacitetsvurderinger
- Afværgeforanstaltninger

Som grundlag for denne analyse er der taget udgangspunkt i det detaljerede projekt, jf. ny bebyggelsesplan på Banemarksvej fra d. 20.03.2018:

- Etageareal: 49.956 m² (557 boliger)
 - Heraf etageboliger: 44.868 m² (504 boliger)
 - Heraf rækkehuse: 5.088 m² (53 boliger)

I den tidligere analyse blev der taget udgangspunkt i det samme område, samlet set ville blive etableret ca. 530 nye boliger.

Der foretages ikke en trafiksikkerhedsmæssig vurdering af projektet og dets tilslutning til Banemarksvej mv. Det er oplyst at Brøndby og Glostrup kommuner planlægger at anlægge enkeltrettede cykelstier langs Banemarksvej.

2 Trafikmængder og kapacitetsforhold

Områdets forventede fremtidige antal af bil- og lastbilture pr. døgn i morgen- og eftermiddagsspidsstimen er beregnet og fremgår af Tabel 1.

Arealanvendelse	Antal boliger	Turrate Ture pr. bolig	Ture pr. døgn	Morgenandel af døgn	Eftermiddagsandel af døgn	Ture i Morgen-spidsstimen	Ture i Eftermid-dagsspids-timen
Oprindelige forudsætninger	534	2,5	1.335	11 %	11 %	147	147
Detaljeret nyt projekt	557	2,5	1.393	11 %	11 %	153	153

Tabel 1. Oversigt over estimeret trafik ved det oprindelige projekt og detaljerede nye projekt.

Med ovenstående forudsætninger ses det, at det nye detaljerede projekt på døgnniveau er beregnet til at genere 1.393 ture mod 1.335 ture ved de oprindelige forudsætninger. En mertrafik på 58 køretøjer, svarende til 29 køretøjer ind og 29 køretøjer ud fra området vurderes ikke at medføre en mærkbar ændring i resultaterne og konklusionerne i forhold til den tidligere analyse.

I forbindelse med vurdering af trafikafviklingen er trafikens størrelse i spidsstimen afgørende. I spidsstimen viser beregningerne, at der med det detaljerede projekt er beregnet 153 ture i spidsstimen om morgenen og om eftermiddagen. Det tidligere projekt var til sammenligning beregnet til at genere 147 ture i spidsstimen. Der er således tale om at ændringen i projektet beregningsmæssigt har medført en forventet trafikstigning på seks ture i spidsstimen, svarende til gennemsnitligt én ekstra bil hvert 10. minut.

Detaljeringen af projektet vurderes ikke at medføre en mærkbar ændring i forhold til den tidligere analyse. Dette med hensyn til resultater med trafikbelastning og trafikafvikling samt konklusionerne af de foreslåede tiltag.

3 Afværgeforanstaltninger

Som afværgeforanstaltninger er gengivet nogle af konklusionerne fra det oprindelige notat med en fuld udbygning af Kirkebjerg-området.

Banemarksvej har i dag indsnævringer til ét kørespor. Sådant en løsning kan kun anvendes på veje med en spidstimetrafik med mindre end ca. 300 biler. I den fremtidige situation er det beregnet, at spidstimetrafikken på Banemarksvej bliver over 300 biler.

De indsnævringer der i dag er til ét kørespor på Banemarksvej skal derfor fjernes. Ved de store kryds ved ramperne på Banemarksvej og Stationsparken er der i dag venstresvingsbaner. Om der også skal være svingbaner (evt. i et midterfelt) ved adgange til det nye byggeri afhænger af hvordan det nye byggeri udformes i forhold til parkeringspladser.

Resultaterne af trafiksimuleringerne viser en god trafikafvikling i de eksisterende kryds Banemarksvej/Bromarksvej (rampe bund på Banemarksvej) og Stationsparken/Søndre Ringvej (rampe bund på Stationsparken). Det vurderes fortsat ikke at være nødvendigt at udbygge disse kryds.

Tilkørslerne fra Stationsparken/Banemarksvej til Sdr. Ringvej vurderes at have en tilstrækkelig bredde i forhold til de forventede trafikmængder.