



## **Notat vedrørende trafikken i Taastrup Bymidte**

**RAMBØLL NYVIG a/s**  
Marts 2004

## *Indholdsfortegnelse*

|  |    |
|--|----|
| <a href="#">Indholdsfortegnelse</a> .....                                      | 1  |
| <a href="#">Indledning</a> .....   | 1  |
| <a href="#">Trafikken på vejene i bymidten</a> .....                           | 3  |
| <a href="#">Trafikken før ombygningen</a> .....                                | 3  |
| <a href="#">Trafikken under ombygningen</a> .....                              | 4  |
| <a href="#">Trafikken efter ombygningen</a> .....                              | 4  |
| <a href="#">Trafikken i krydset Køgevej / Parkvej – Vesterparken</a> .....     | 5  |
| <a href="#">Trafikken før ombygningen</a> .....                                | 5  |
| <a href="#">Trafikken under ombygningen</a> .....                              | 6  |
| <a href="#">Trafikken efter ombygningen</a> .....                              | 6  |
| <a href="#">Trafikken i krydset Køgevej / Høje Taastrup Vej-Skolevej</a> ..... | 8  |
| <a href="#">Trafikken før ombygningen</a> .....                                | 8  |
| <a href="#">Trafikken under ombygningen</a> .....                              | 9  |
| <a href="#">Trafikken efter ombygningen</a> .....                              | 9  |
| <a href="#">Den fremtidige trafik</a> .....                                    | 9  |
| <a href="#">Biltrafikkens hastigheder på vejene</a> .....                      | 10 |
| <a href="#">Konklusion</a> .....   | 13 |
| <a href="#">Trafikafvikling</a> .....  | 13 |
| <a href="#">Trafiksikkerhed</a> .....  | 13 |
| <a href="#">Støjniveau</a> .....   | 13 |
| <a href="#">Barrierevirkning</a> .....   | 14 |
| <a href="#">Utryghed</a> .....   | 14 |

### ***Indledning***

Biltrafikken er talt i en række snit og kryds på Køgevej, Østerparken og Vesterparken før, efter og under ombygningen af 1. fase.

Trafiktællingerne er dels foregået som automatiske tællinger med plader eller slanger over et længere tidsforløb dels som manuelle tællinger i en begrænset tidsperiode. På nær en enkelt slangetælling på Køgevej efter ombygningen, som blev foretaget af Olsen Engineering, har Driftsbyen stået for de automatiske tællinger. Rambøll Nyvig har stået for de manuelle tællinger, som er blevet foretaget af elever fra Borgerskolen.

Trafikken før ombygningen blev talt følgende steder:

#### Maskinelle tællinger

- 31.3.2003-7.4.2003 på Køgevej i viadukten
- 1.-8.4.2003 på Vesterparken nord for Høje Taastrupvej
- 1.-8.4.2003 på Skolevej vest for Østerparken.

Manuel tælling torsdag den 3.4.2003 kl. 15 – 17<sup>30</sup> i krydsene

- Køgevej / Parkvej – Vesterparken
- Køgevej / Gasværksvej - Lindevej
- Køgevej / Høje Taastrup Vej – Skolevej
- Vesterparken / Gasværksvej
- Vesterparken / Høje Taastrup Vej
- Østerparken / Parkvej
- Østerparken / Skolevej

Under ombygningen blev der talt følgende steder:

#### Maskinelle tællinger

- 29.10-5.11.2003 på Køgevej i viadukten
- 27.-28.10.2003 på Køgevej ud for nr. 96
- 6.11-13.11.2003 på Køgevej nord for Høje Taastrup Vej
- 23.-24.10.2003 på Vesterparken nord for Ahornvej
- 23.-24.10.2003 på Vesterparken syd for Gasværksvej
- 6.-13.11.2003 på Vesterparken nord for Høje Taastrup Vej
- 29.10-5.11.2003 på Østerparken syd for Parkvej
- 27.-28.10.2003 på Østerparken syd for Brugsen
- 27.-28.10.2003 på Østerparken syd for Lindevej
- 6.-13.11.2003 på Østerparken nord for Skolevej
- 29.10-5.11.2003 på Skolevej øst for Køgevej



Herudover blev der talt på en række mindre veje i boligkvarteret vest for Vesterparken – Espens Vænge, Fredensvej, Gasværksvej, Pile Allé og Vestervej<sup>1</sup> - samt på Valbyvej.

Manuel tælling torsdag den 30.10.2003 kl. 15 - 17<sup>30</sup> i krydsene

- Køgevej / Parkvej – Vesterparken
- Køgevej / Høje Taastrup Vej – Skolevej
- Vesterparken / Høje Taastrup Vej
- Østerparken / Parkvej
- Østerparken / Skolevej

Efter ombygningen er der foretaget maskinelle tællinger 12.-27.2. 2004 på

- Køgevej i viadukten
- Køgevej ud for Axeltorv
- Vesterparken nord for Ahornvej
- Østerparken syd for Parkvej
- Parkvej øst for Østerparken mod øst

Tællingerne fandt sted i den korte periode efter åbningen af Køgevejs fase 1 og inden lukningen af Køgevej i forbindelse med gennemførelsen af fase 2. På grund af vejret er de sidstnævnte tællinger delvis ufuldstændige. Da tællingerne samtidig til dels fandt sted i vinterferien er der foretaget et skøn over den normale trafik på en hverdag. Som følge af årstiden er der ikke foretaget manuelle tællinger.

---

<sup>1</sup> Trafikken er her talt 9.-16.4.2003.



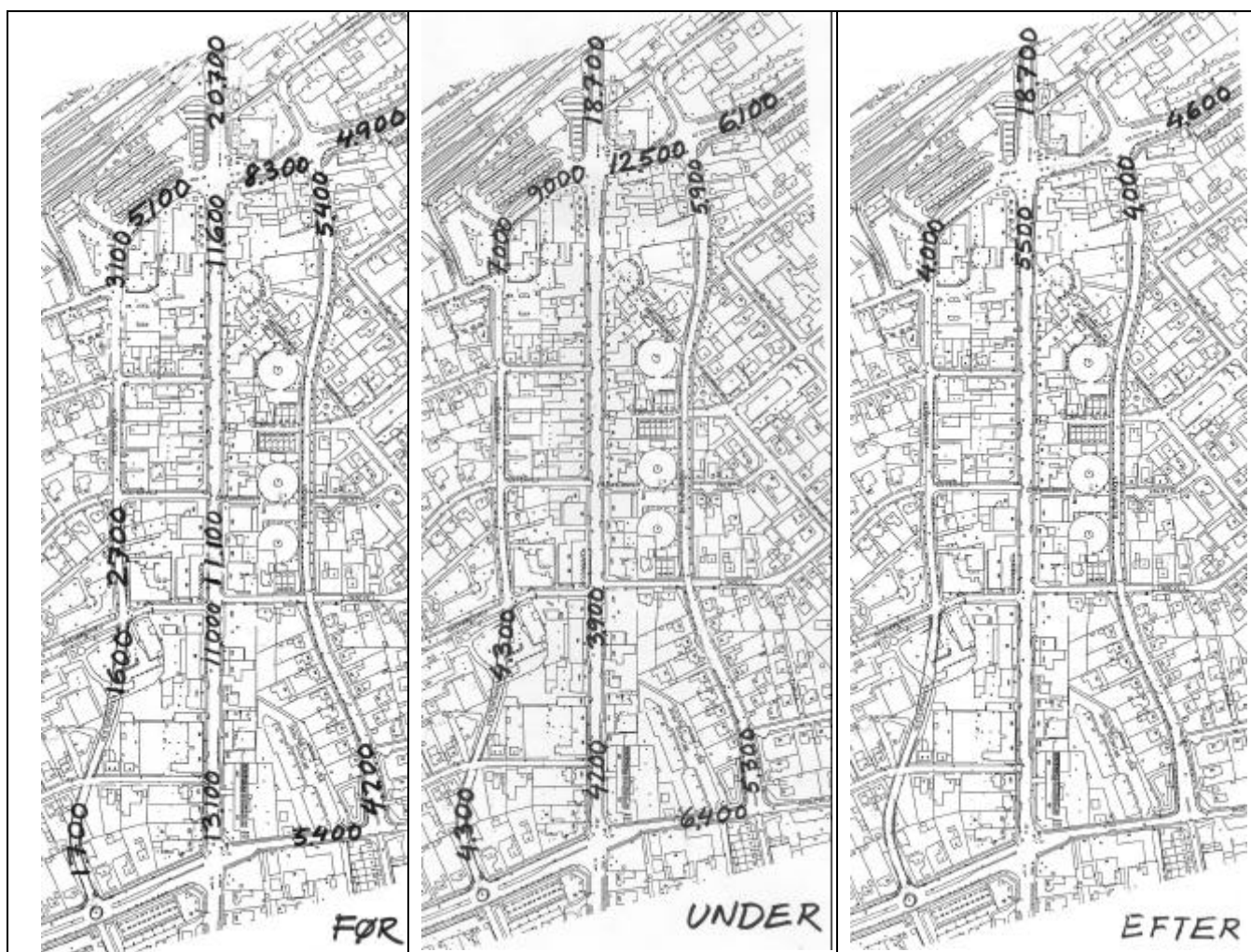
### Trafikken på vejene i bymidten

På figur 1 er vist døgntrafikken før, under og efter ombygningen af fase 1 på Køgevej. Som det ses er trafikken på Køgevej i alle tre situationer størst i viadukten under banen.

### Trafikken før ombygningen

Før ombygningen kørte der ca. 21.000 biler i viadukten, mens niveauet var godt det halve syd for Parkvej. Trafikken faldt lidt ned gennem Køgevej for atter at øges nord for krydset ved Høje Taastrup Vej. Trafikken fordelte sig nogenlunde ligeligt på Parkvej (øst for Østerparken), Vesterparken og Østerparken.

Trafikken på Vesterparken faldt syd for stationspladsen med ca. 2.000 biler og yderligere med ca. 1.000 biler syd for Gasværksvej. På Østerparken var der ligeledes et – om end væsentligt mindre - fald i trafikmængden fra nord til syd.



Figur 1. Trafiktal før, under og efter ombygning af fase 1 på Køgevej.

### **Trafikken under ombygningen**

Under ombygningen faldt trafikken på Køgevej med ca. 2.000 biler. Dette svarer omtrent til gennemfartstrafikken mellem Roskildevej og Hveen Boulevard / Køgevej syd for Hveen Boulevard, som således sandsynligvis i stedet for benytter Hveen Boulevard. Nogle trafikanter til den sydlige del af Taastrup benyttede muligvis Ishøj Stationsvej i stedet for vejforbindelsen via Roskildevej.

På Vesterparken voksede trafikken med ca. 4.000 biler i den nordlige ende og ca. 2.500 i den sydlige.

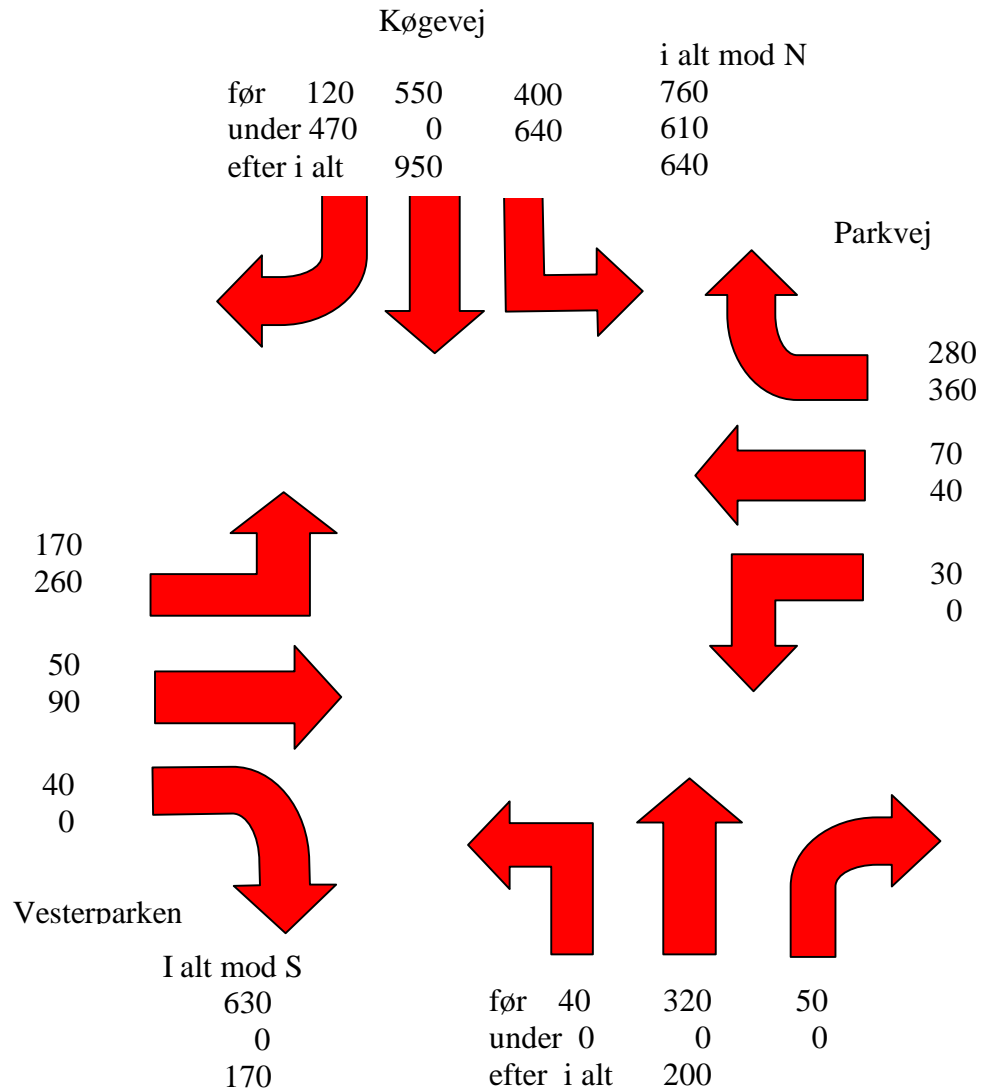
På Østerparken var væksten væsentligt mindre med 500 biler i den nordlige og godt 1.000 i den sydlige. Her bevirkede indsnævringerne, bumpene og forsætningerne, at det blev mindre attraktivt at benytte Østerparken end Vesterparken som gennemfartsvej. Dette betød samtidig, at trafikken på Parkvej øst for Østerparken og på Skolevej hvert sted steg med ca. 1.000 biler.

### **Trafikken efter ombygningen**

Efter ombygningen er trafikken på Køgevej nord for Parkvej blevet fastholdt på det samme niveau. Gennemfartstrafikken mellem Roskildevej og Hveen Boulevard / Køgevej syd for Hveen Boulevard benyttede således stadigvæk alternative vejforbindelser. Noget af trafikken fra Vesterparken og Østerparken var igen flyttet tilbage til Køgevej. Samtidig lå trafikken på Parkvej øst for Østerparken på niveauet før ombygningen.

### Trafikken i krydset Køgevej / Parkvej – Vesterparken

Trafikken i eftermiddagsmyldretiden i krydset mellem Køgevej og Parkvej er vist på figur 2.



Figur 2. Trafiktal før, under og efter<sup>2</sup> ombygning af fase 1 i krydset Køgevej / Parkvej på en hverdag kl. 16-17.

#### Trafikken før ombygningen

Før ombygningen var den største trafikstrøm i myldretiden om eftermiddagen den ligeudkørende trafik fra nord på Køgevej, mens den venstresvingende trafik fra nord var næststørst. På tredje – og

<sup>2</sup> Kun tal for den samlede trafik i hver retning på Køgevej.

fjerdepladsen kom den ligeudkørende trafik fra syd på Køgevej og den højresvingende trafik fra Parkvej. Trafikken mellem Køgevej og Vesterparken var noget mindre, mens de øvrige trafikstrømme i krydset var små.

Trafikken på Køgevej nord for Parkvej lå på et niveau, hvor der på nogle tidspunkter har været en kø af biler helt op til Roskildevej.

### Trafikken under ombygningen

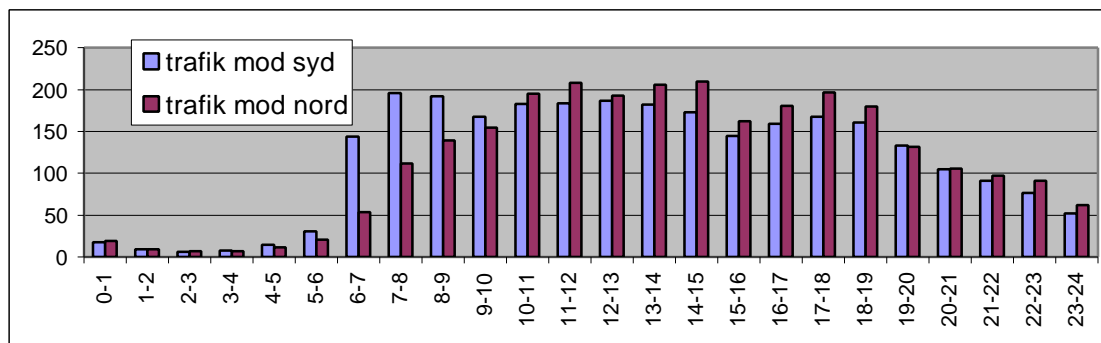
Under ombygningen var trafikken fra nord uændret og blev fordelt med noget mere på Parkvej end på Vesterparken. Trafikken mod nord blev formindsket. Også her var der mest trafik fra Parkvej.

Trafikken på Køgevej nord for Parkvej lå også her på et niveau, hvor køen af holdende biler på nogle tidspunkter har strakt sig helt op til Roskildevej, ligesom der har været kødannelse på Kirkevej af bilister, der forsøgte at slippe uden om køen.

### Trafikken efter ombygningen

De enkelte trafikstrømme i krydset efter ombygningen af fase 1. kendes ikke, fordi der ikke blev foretaget manuelle tællinger. De maskinelle tællinger viste, at trafikken på Køgevej i viadukten fra nord faldt lidt, mens den var uændret mod nord. Der foreligger ikke registreringer af, hvor langt trafik køen nord for krydset har strakt sig efter åbningen af fase 1.

På Køgevej syd for Parkvej kørte der efter åbningen under 200 biler i timen i hver retning. Gennem begrænsning af grøntiden for den ligeudkørende trafik på Køgevej i de to signalregulerede kryds ved Parkvej og Høje Taastrup Vej er det således lykkedes at formindskede trafikken i myldretiden til ca. 1/3 af niveauet før ombygningen. Til gengæld er trafikniveauet, som vist på figur 3, omtrent det samme i de fleste af dagtimerne.



Figur 3. Trafikkens fordeling på Køgevej over døgnet på en hverdag efter ombygningen.



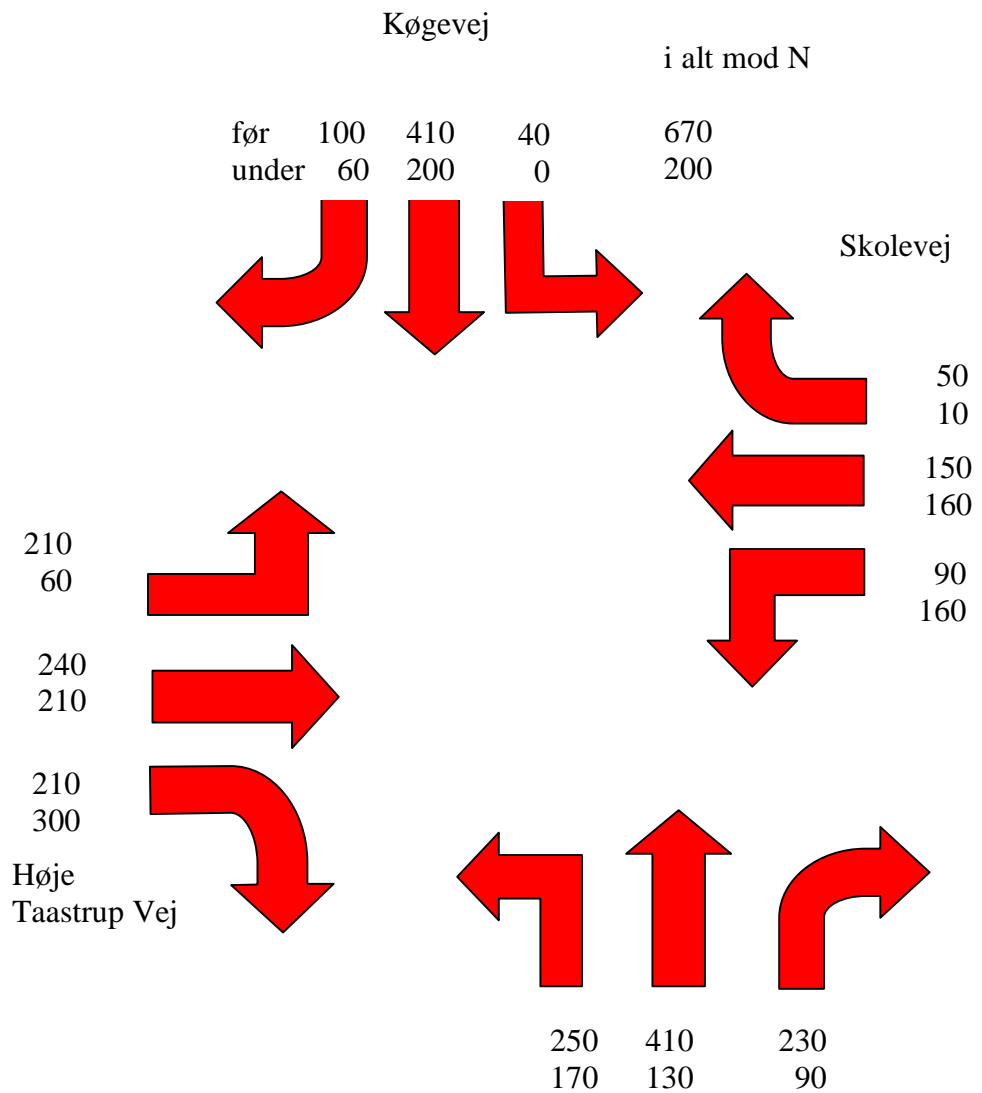


Trafikken på Køgevej syd for Parkvej er ikke begrænset så meget som oprindeligt forudsat. Selv om døgntrafikken er næsten dobbelt så stor som den ønskede trafik på 3.000-4.000 biler, er myldretidstrafikken kun ca. 20 % større. Der er ikke tale om en bestemt absolut grænse, idet ulemperne forøges gradvist i takt med en øget biltrafik. Da trafikken samtidig afvikles på to kørebaner adskilt af ramblaen, må det anses for fuldt forsvarlig at afvikle denne trafikmængde på en sivegade.

Trafikken på Vesterparken var lidt større end før ombygningen, mens trafikken på Østerparken var væsentligt lavere – først og fremmest i nordgående retning.

### Trafikken i krydset Køgevej / Høje Taastrup Vej- Skolevej

Trafikken i eftermiddagsmyldretiden i krydset mellem Køgevej og Høje Taastrup Vej – Skolevej er vist på figur 4.



Figur 4. Trafiktal før og under ombygning af fase 1 i krydset Køgevej / Høje Taastrup Vej - Skolevej på en hverdag kl. 16-17.

#### Trafikken før ombygningen

Før ombygningen var de største trafikstrømme i myldretiden om eftermiddagen den ligeudkørende trafik på Køgevej. De næststørste trafikstrømme var den højre – og venstresvingende trafik på Køgevej fra nord og den ligeudkørende trafik fra Høje Taastrup Vej til Skolevej.

Den ligeudkørende trafik fra Skolevej til Høje Taastrup Vej var noget mindre, og de øvrige trafikstrømme i krydset var små.  
Der var ikke problemer med trafikafviklingen i krydset.

### **Trafikken under ombygningen**

Under ombygningen faldt trafikken til under det halve på Køgevej nord for krydset. Også den højre- og venstresvingende trafik fra syd blev af uforklarlige grunde reduceret. Derimod voksede den højresvingende trafik fra Højre Taastrup Vej mod Køgevej.

### **Trafikken efter ombygningen**

Trafikken er ikke blevet talt efter ombygningen.

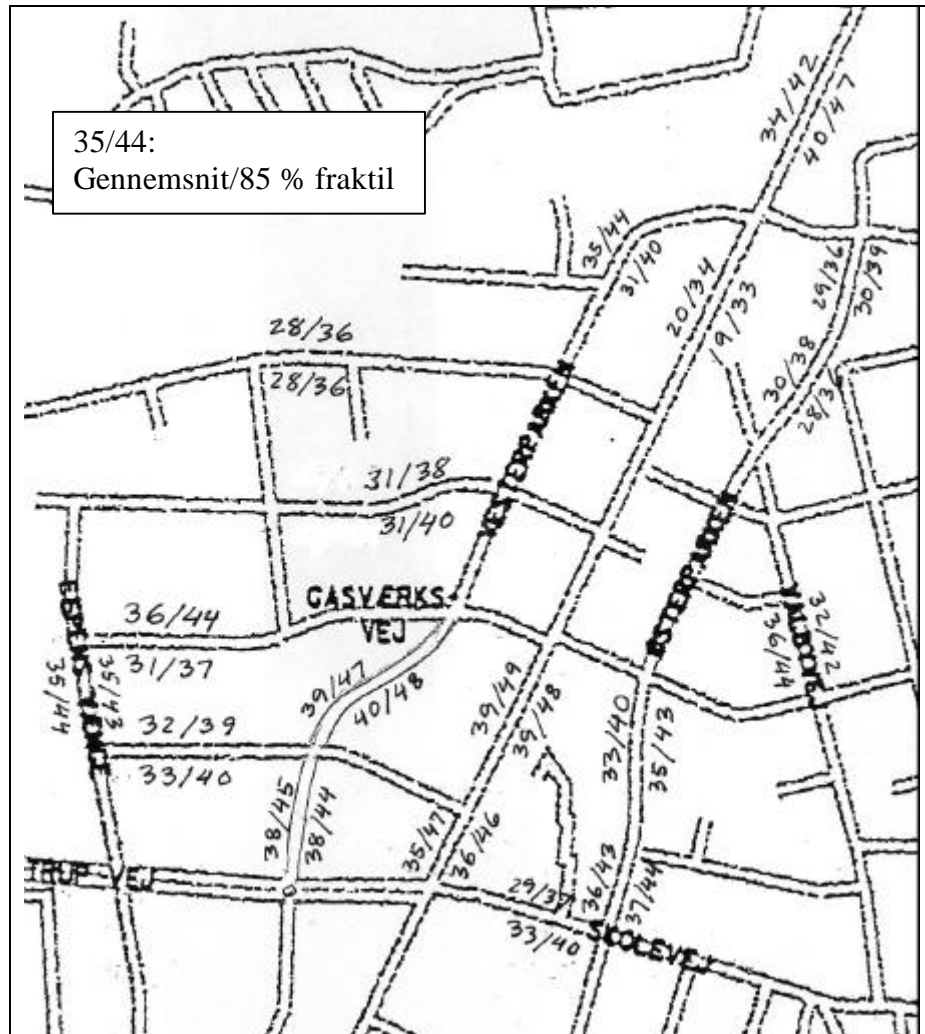
### ***Den fremtidige trafik***

Det vides ikke, hvordan det vil gå med trafikafviklingen på Køgevej nord for Parkvej efter ombygningen af fase 2. Meget vil afhænge af trafikanternes adfærd i krydset ved Parkvej. Såfremt kun trafikanter med ærinde på Køgevej, benytter ligeudbanen fra nord i krydset, vil der være fri mulighed for højre- og venstresvingende trafik til at komme igennem krydset. Der skulle derfor være en god chance for, at biltrafikken vil kunne afvikles med kortere kødannelser end før ombygningen. Hvis mange bilister uden ærinde på Køgevej derimod forsøger at benytte ligeudbanen, vil de kunne blokere for højre- og venstresvingende trafik.

Efter åbningen af fase 1, hvor signalreguleringen endnu ikke var på plads, var der mulighed for, at mange bilister uden ærinde kunne benytte Køgevej som gennemfartsvej. Da signalerne blev ændret, havde bilisterne vænnet sig hertil og havde derfor antagelig svært ved at omstille sig. Efter åbningen af fase 2 vil bilisterne atter have vænnet sig til at benytte især Vesterparken i stedet for Køgevej. Der vil derfor være større chancer for, at trafikafviklingen i krydset kan foregå efter hensigten.

En del af trafikken på Køgevej syd for Parkvej var også efter ombygningen af fase 1 gennemfartstrafik. Efter gennemførelsen af fase 2 og 3 vil det blive mindre attraktivt at køre gennem Køgevej.

### Biltrafikkens hastigheder på vejene



Figur 5. Oversigt over hastigheder på veje i Taastrup Bymidte<sup>3</sup>

I forbindelse med tællingerne blev bilernes hastigheder også registreret. Figur 5 viser dels tal for den gennemsnitlige hastighed dels tal for 85 % fraktilen, dvs. den hastighed, som 85 % af bilerne holder sig under.

Som det fremgår ligger gennemsnitshastighederne mellem 19 og 40 km/t, og 15 % af bilerne kører hurtigere end 33 til 48 km/t.

På Køgevej blev der ud for Axeltorv registreret en gennemsnitlig hastighed på 19 - 20 km i timen, mens 15 % kørte over 33-34 km/t. Ca. 20 % kørte over 30 km i timen, heraf de 3 % mellem 40 og 50 km i timen og under 1% mellem 50 og 60 km i timen.

<sup>3</sup> De seneste tællinger er benyttet.

De uoverskuelige forhold med mange parkerede og parkerende biler og krydsende lette trafikanter har antagelig medvirket til at få bilisterne til at køre langsomt og skærpet trafikanternes opmærksomhed. Chaussébelægningen forhindrer ikke i sig selv bilister i at køre hurtigere end de anbefalede 30 km/t. Det er derfor meget et spørgsmål om den psykologiske effekt af vejudformningen. Hastigheden var højest tidligt om morgenen og om aftenen, hvor der ikke holdt så mange biler parkeret på Køgevej, og oversigtsforholdene derfor var bedre.

Det har været overvejet at skærpe hastighedsbegrænsningen på Køgevej med påbudsskilte og kontrol af overholdelsen heraf. Dette kræver politiets og justitsministeriets godkendelse. Vejdirektoratet benytter som en håndregel for beslutninger omkring etablering af hastighedszoner, at når den gennemsnitlige hastighed svarer omtrent til hastighedsbegrænsningen, og 85 % fraktilen ligger max. 10 km/t højere, vil der ikke være behov for yderligere fartdæmpende foranstaltninger. På baggrund heraf må udformningen i fase 1. vurderes som tilstrækkelig god. Der vil derfor ikke umiddelbart være behov for yderligere foranstaltninger.

Når Køgevej er ombygget på en længere strækning, kan den længere ligeudgående kørebane godt bevirke en forøgelse af hastigheden. Opsætning af en fast automatisk fartdisplay "din fart" kan medvirke til at begrænse hastigheden.

Både på Vesterparken og Østerparken var hastighederne højest i den sydlige ende, hvor afstanden mellem de fartdæmpende foranstaltninger var lidt større end i den nordlige ende. Hastighedsniveauet var generelt 2 til 8 km/t højere på Vesterparken end på Østerparken. På den sydlige del af Køgevej var hastighederne omtrent de samme som på den sydlige del af Vesterparken.

På de små boligveje vest for Vesterparken var hastigheden generelt lavere. På Valbyvej var hastighedsniveauet det samme som i den sydlige ende af Østerparken.

Det har været overvejet at indføre en hastighedszone på 40 km/t omfattende Vesterparken og det omkringliggende villakvarter samt Østerparken. Med de registrerede hastigheder synes der ikke umiddelbart at være behov for etablering af yderligere foranstaltninger for at leve op til Vejdirektoratets håndregel.

Den generelle erfaring er, at hastigheden nedsættes i forbindelse med trafiksaneringer, herunder skiltning af hastighedszoner. Men det er i forhold til en situation, hvor hastigheden ofte har været højere, end det er tilfældet efter ombygningen af vejene i Taastrup Bymidte. En undersøgelse fra Mørkhøjområdet i Gladsaxe, hvor der blev etableret en





40 km zone i 1996, viste, at de gennemsnitlige hastigheden faldt med mellem 19 og 32 %. Beboerne var tilfredse med projektet. Samtidig mente 75 %, at en hastighedsgrænse på 40 km/t eller lavere var passende<sup>4</sup>.

Etablering af en hastighedszone på 40 km/t vil sandsynligvis forøge trygheden for beboerne i området. Det er derimod tvivlsomt, om etablering af en sådan zone vil have nogen effekt på uheldsbilledet. Såfremt hastigheden opleves som et problem, må behovet for supplerende trafikmålinger overvejes - specielt på Vesterparken, hvor hastighederne var højest.

---

<sup>4</sup> "Gladsaxe Kommune. Hastighedsplanlægning i Mørkhøj kvarteret. Evaluering af trafikpuljeprojekt". Rapport nr. 182, Vejdirektoratet 1999.

## **Konklusion**

### **Trafikafvikling**

På Køgevej nord for Parkvej kan der ikke gives en endelig vurdering af, hvordan det vil gå med trafikafviklingen efter ombygningen af fase 2.

På Køgevej syd for Parkvej vil den forventede biltrafik kunne afvikles uden problemer - herunder i krydset ved Gasværksvej – Lindevej, hvor det er besluttet at nedlægge signalreguleringen. Med de fundne trafikmængder vil der ikke være væsentlige forsinkelser ved udkørsel til Køgevej fra Gasværksvej og Lindevej. Forsætningen af de to vejtilslutninger gør det lidt uklart, hvem der skal holde tilbage for hvem. Dette vil betyde lidt langsommere trafikafvikling på Køgevej og vil derved gøre det mindre attraktivt at benytte vejen som gennemfartsvej.

### **Trafiksikkerhed**

Der kan ikke gives nogen endegyldig garanti for trafiksikkerheden på den ombyggede del af Køgevej. Specielt giver de parkerede biler anledning til dårlige oversigtsforhold for krydsende lette trafikanter. Bilernes hastighed har en afgørende betydning for, om der sker uheld. Den nedsatte hastighed formindsker derfor risikoen. Der er på baggrund af de registrerede hastigheder ikke umiddelbart belæg for at påbyde en hastighedsgrænse på 30 km/t i stedet for den vejledende hastighedsbegrænsning.

Når fase 2 og 3 er gennemført på Køgevej, kan den længere ligeudgående kørebane godt bevirke en forøgelse af hastigheden. Opsætning af en fast automatisk fartdisplay "din fart" kan medvirke til at begrænse hastigheden og må derfor anbefales.

På de øvrige veje i bymidten vil effekten af etablering af en 40 km zone antagelig være beskeden.

### **Støjniveau**

Selv om biltrafikken over døgnet er blevet halveret i forhold til tidligere, har chaussestensbelægningen forøget støjniveauet tilsvarende<sup>5</sup>. Støjniveauet vil derfor være uændret i forhold til før ombygningen.

---

<sup>5</sup> Ifølge "Beregning af vejtrafikstøj - en manual." (Rapport 240), Vejdirektoratet vurderes en brostensbelægning at give en forøgelse i støjniveauet på ca. 3 dB(A). En halvering af trafikken reducerer tilsvarende støjniveauet 3 dB(A).



### **Barrierevirkning**

Barrierevirkningen som følge af biltrafikken på Køgevej vil fremover være lille, idet ramblaen i midten af vejen gør det nemt for almindelige lette trafikanter at passere kørebanerne én ad gangen. Med beslutningen om at placere en signalreguleret fodgængerovergang på det sted, hvor der er en eksisterende belyst fodgængerovergang syd for Dorphs Allé, vil også de mest sårbare fodgængere - svagtseende og gangbesværede – få forholdsvis let ved at passere Køgevej.

### **Utryghed**

For cyklister vil utrygheden ved at færdes på Køgevej med den fundne trafikmængde og hastighed være lille. I forhold til situationen med cykelstier før ombygningen af Køgevej vil nogle cyklister dog sandsynligvis føle det mere utrygt at færdes på det smalle cykelareal på kørebanen. Til gengæld slipper de for at passere tæt forbi holdende biler og bildøre, der åbnes – ligesom der ikke er problemer med at dele cykelarealet med knallerter.