

# Ballerup Kommune

## Ballerup Boulevard

### Trafikvurdering

RESUME  
7. april 2015  
RAR



## Indhold

<b>1</b>	<b>Indledning .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Resumé .....</b>	<b>3</b>
	2.1 Trafikstruktur .....	3
	2.2 Trafikmængder på Ballerup Boulevard .....	4
	2.3 Kapacitet i kryds .....	4

# 1

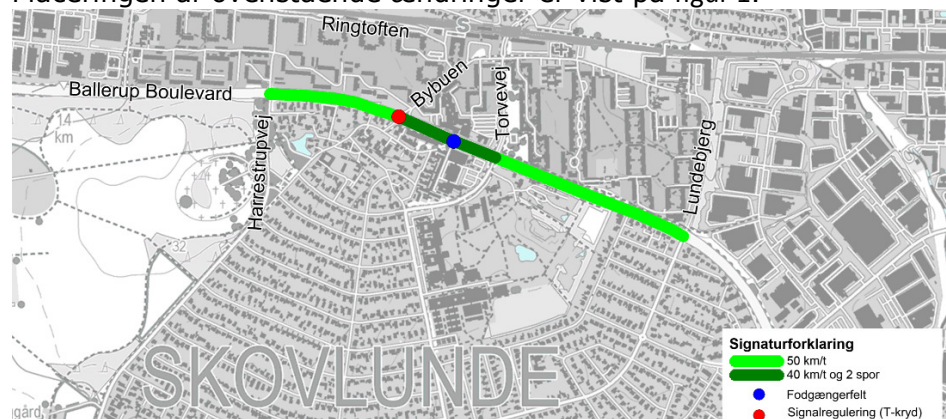
## Indledning

Ballerup Kommune har bedt Via Trafik om at dokumentere effekten af vejnetstilpasningen af Ballerup Boulevard i forhold til trafikmængder og kapacitet.

Den planlagte tilpasning af vejnettet i Skovlunde omfatter som udgangspunkt følgende:

- Ballerup Boulevard reduceres fra 4 til 2 spor og hastigheden reduceres til 40 km/t mellem Torvevej og Bybuen
- Ballerup Boulevard hastighedsbegrænses fra nuværende 70 km/t til 50 km/t mellem Torvevej og Lundebjerg
- Ballerup Boulevard hastighedsbegrænses fra nuværende 70 km/t til 50 km/t mellem Bybuen og Harrestrupvej
- Der etableres et signalreguleret tre-benet kryds ved Ballerup Boulevard/Bybuen
- Der etableres et fritliggende signalreguleret fodgængerfelt på Ballerup Boulevard mellem Torvevej og Bybuen

Placeringen af ovenstående ændringer er vist på figur 1.



Figur 1: Ændringer på Ballerup Boulevard. Baggrundskortet er hentet fra kortforsyningen.dk (Geodatastyrelsen).

Dette er et resumenotat af trafikanalysen, hvor det kun er konklusionerne fra analysen, der er gengivet. Der kan læses mere om områdets trafikale struktur, trafikberegninger og trafikmodel i notatet:

Ballerup Boulevard  
'Kapacitet og trafikvurdering'  
07. februar 2015, Rev. 31. marts 2015

Trafikanalysen omfatter:

- Overordnede betragtninger af trafikstrukturen
- Beregninger af fremtidige trafikmængder (trafikprognoser) med kommunens trafikmodel
- Udførelse af kapacitetsberegninger og vurdering af fremkommelighed i kryds og de enkelte svingretninger
- Overordnet vurdering af trafiksikkerhed

## 2

### Resumé

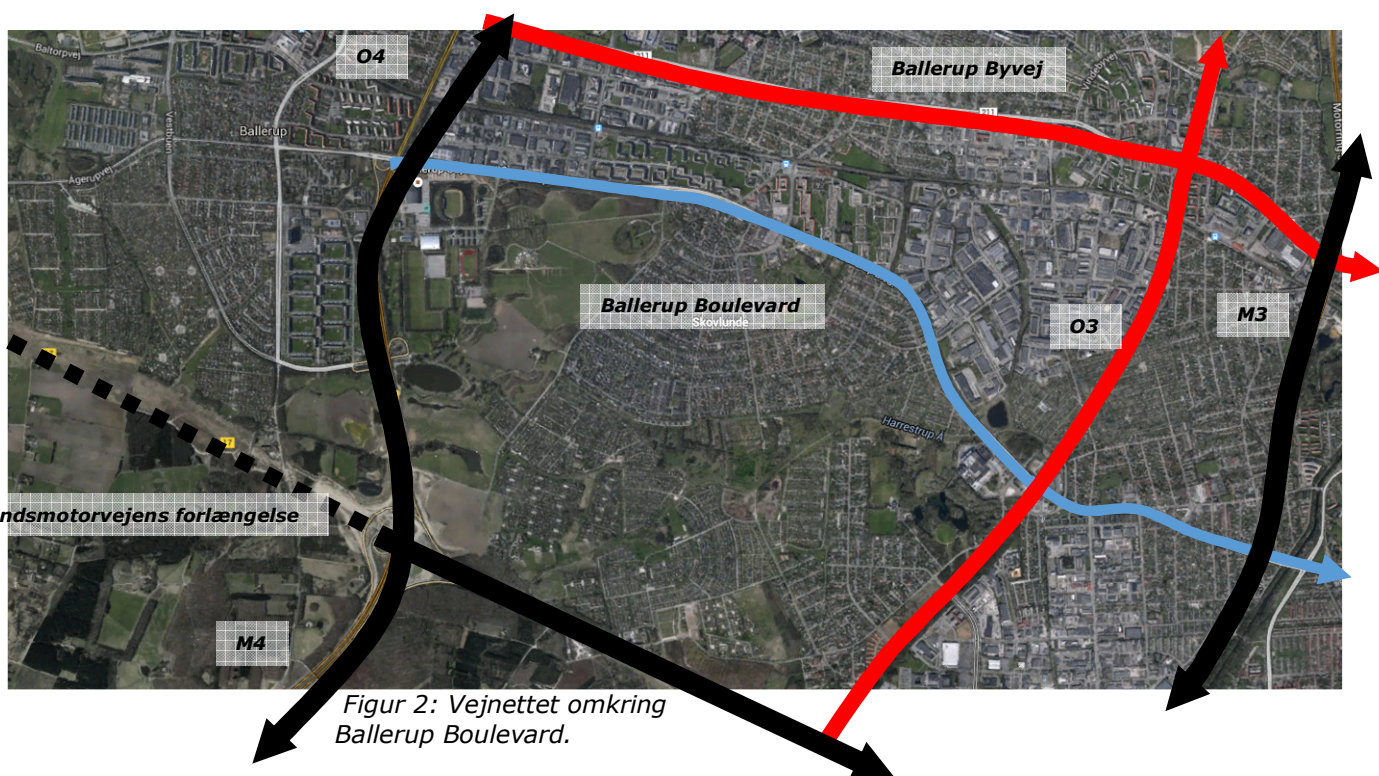
I forbindelse med en forestående gennemgribende renovering og ombygning af Skovlunde Bymidte til et mere attraktivt bymiljø, er der et politisk ønske om at indsnævre Ballerup Boulevard fra fire til to spor på en kort delstrækning i Skovlunde, samt at etablere en fodgængerovergang i niveau. Ønsket kan imødekommes, men trafikintensiteten på den ombyggede strækning, må forudses at blive tæt i myldretiden. Trafikafviklingen vil i myldretidsperioderne være mere træg end i dag.

### 2.1

### Trafikstruktur

Trafikstrukturen er vist på figuren herunder, hvor Ballerup Boulevard i dag er den direkte forbindelse mellem Ballerup i vest og København i øst. Ballerup Boulevard er vist med blå linje i figur 2.

Ballerup Boulevard er placeret i midten af det mere overordnede vejnet og der er derfor muligheder for at afvikle trafikken på andre veje omkring Boulevarden. Det overordnede vejnet omkring Boulevarden omfatter større motorveje og ringveje. Vejene omkring er således velegnede til større trafikmængder og kan afvikle trafikken hurtigt og sikkert. De overordnede veje er vist med rødt og sort på figur 2. Derudover er Frederikssundmotorvejens forlængelse vist med stiplede sort linje.



Figur 2: Vejnettet omkring Ballerup Boulevard.

## 2.2 Trafikmængder på Ballerup Boulevard

Trafikmodelberegninger viser, at trafikmængderne på Ballerup Boulevard vil blive reduceret med 20 – 25 %<sup>1</sup>, hvis Ballerup Boulevard indsnævres fra fire spor til to spor og hastigheden sænkes, samtidigt med at Frederikssundsmotorvejen forlænges.

Beregningen indregner ikke fremtidig trafikvækst. Dette er vurderet i forhold til den udvikling af trafikmængder der har været de seneste ti år på Ballerup Boulevard, hvor trafikken er faldet med 1,6 % per år. Derfor forventes ikke trafikvækst på Ballerup Boulevard i den nærmeste fremtid, jf. teknisk notat 'Kapacitet og trafikvurdering'.

## 2.3 Kapacitet i kryds

Beregningerne viser overordnet, at den foreslåede trafikstruktur generelt kan afvikle trafikken på et acceptabelt niveau ift. den foreslåede trafikstruktur, hvis trafikken reduceres på ca. 20%. Det er dog nødvendigt at udformningen af krydsene udformes hensigtsmæssigt ift svingbaner, længde af svingbaner osv., for at trafikafviklingen bliver tilfredsstillende.



Figur 3: Kryds der er vurderet i trafikanalysen i forhold til trafikafvikling. Baggrundskortet er hentet fra kortforsyningen.dk (Geodatastyrelsen).

Konklusionerne fra trafikanalysen i de enkelte kryds er beskrevet herunder. Krydsene beskrives fra øst mod vest i forhold til figur 3.

<sup>1</sup> Fra nuværende 16.000 ktj/døgn til 12.000 – 13.000 ktj/døgn med en ændret udformning.

### 2.3.1

#### **Krydset Ballerup Boulevard-Torvevej**

Trafikafviklingen gennem krydset Ballerup Boulevard/Torvevej vil være træg i spidstimerperioderne. Det vurderes derfor, at der som minimum bør være separat venstresvingsbane til Torvevej fra Ballerup Boulevard. En kombineret ligeud/højresvingsbane samt separat venstresvingsbane kan afvikle trafikken.

Ændringer:

- Vejprofilet indsnævres til et spor på Ballerup Boulevard
- Kombineret højre- og ligeudbane og en separat venstresvingsbane til Torvevej fra Ballerup Boulevard i den vestlige vejgren

### 2.3.2

#### **Ballerup Boulevard/Nyt fodgængerfelt**

En overgang i niveau er ikke udelukkende en fordel for fodgængerne eller for trafikikkerheden, men overgangen indgår som en del af en helhed, og det kan udformes trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Det kan ske ved, at der er lavt hastighedsniveau for bilerne på Ballerup Boulevard, og ved at krydsningen er signalreguleret. Samtidigt kan der eventuelt etableres en midterhelle, så fodgængerne krydser et kørespor ad gangen

Signalet indgår i en samordning med signalerne i de nærtliggende kryds og medfører derfor ikke i sig selv større forsinkelser for trafikken. Afviklingen ved selve fodgængersignalet er tilfredsstillende.

I østgående retning kan der forekommer lange kødannelser, som skyldes flaskehalsen ved Torvevej. Kødannelsen er dog kortere end afstanden til næste kryds.

I vestgående retning er der risiko for tilbagestuvning til fodgængerfeltet om eftermiddagen. Tilbagestuvningen forekommer kun enkelte gange i løbet af spidstimen.

Ændringer:

- Forgængerfelt etableret og signalreguleres
- Trafikstyring af fodgængerfelt som er samordnet med de andre signalanlæg på Ballerup Boulevard
- Fodgængertryk

### 2.3.3

#### **Krydset Ballerup Boulevard/Bybuen**

I krydset ved Bybuen er der i dag kun mulighed for højre ind/højre ud.

Det forudsættes, at tankstationen skal flyttes ned til Bybuen, og at biltrafikbetjeningen af 'centeret' fremover skal ske fra Bybuen. Derfor er det nødvendigt at etablere en mulighed for venstresving ind og ud fra Bybuen. Det kan ske ved at signalregulere krydset. Signalreguleringen vil i øvrigt også hjælpe de fodgængere, der krydser vejen her.

Der er i trafikanalysen også undersøgt, om der var mulighed for at åbne til Gl. Skovlundvej. Dette er undersøgt som et firebenet signalreguleret kryds samt en rundkørsel. Begge løsninger vil dog medføre en mere træg trafikafvikling i forhold til det signalregulerede tre-benede kryds. Herudover er der nogle trafikikkerhedsmæssige aspekter, hvor et fire-benet kryds generelt er mere

uoverskueligt og derfor mere uheldsbelastet end et tre-benet kryds. En rundkørsel har nogle trafiksikkerhedsmæssige udfordringer i forhold til særligt cyklist.

En konsekvens af at etablere et signalreguleret tre-benet kryds er, at trafikken på Bybuen øges. Der må forudses, at der vil komme gennemfartstrafik mellem Ballerup Boulevard og Torvevej via Bybuen, fordi vejen vil udgøre en smutvej. Det bør derfor overvejes om Bybuen helt kan lukkes for vejtrafik omkring Ringtoften (Der er for nyligt etableret bump på strækningen for at reducere farten).

Beregningerne viser kødannelsen i østgående retning på Ballerup Boulevard strækker sig enkelte gange i spidtimerne tilbage til det nye fodgængerfelt.

Ændringer:

- Åbning af venstresving fra Bybuen ad Ballerup Boulevard
- Signalregulering af tre-benet kryds
- Eventuel vejlukning for at mindske gennemfartstrafik

### **2.3.4**

#### **Krydset Ballerup Boulevard/Malmparken**

Trafikken i krydset Ballerup Boulevard / Malmparken afvikles i nogle svingretninger trægt i spidsperioderne, men dette vil forbedres i takt med at trafikmængderne generelt reduceres på strækningen.

Ændringer:

- Ny grønttidsfordeling tilpasset de nye trafikmængder

### **2.3.5**

#### **Krydset Ballerup Boulevard/Harrestrupvej/Lillemønt**

Trafikken i krydset Ballerup Boulevard / Lillemønt afvikles tilfredsstillende.

Det er ikke nødvendigt at ændre krydset.