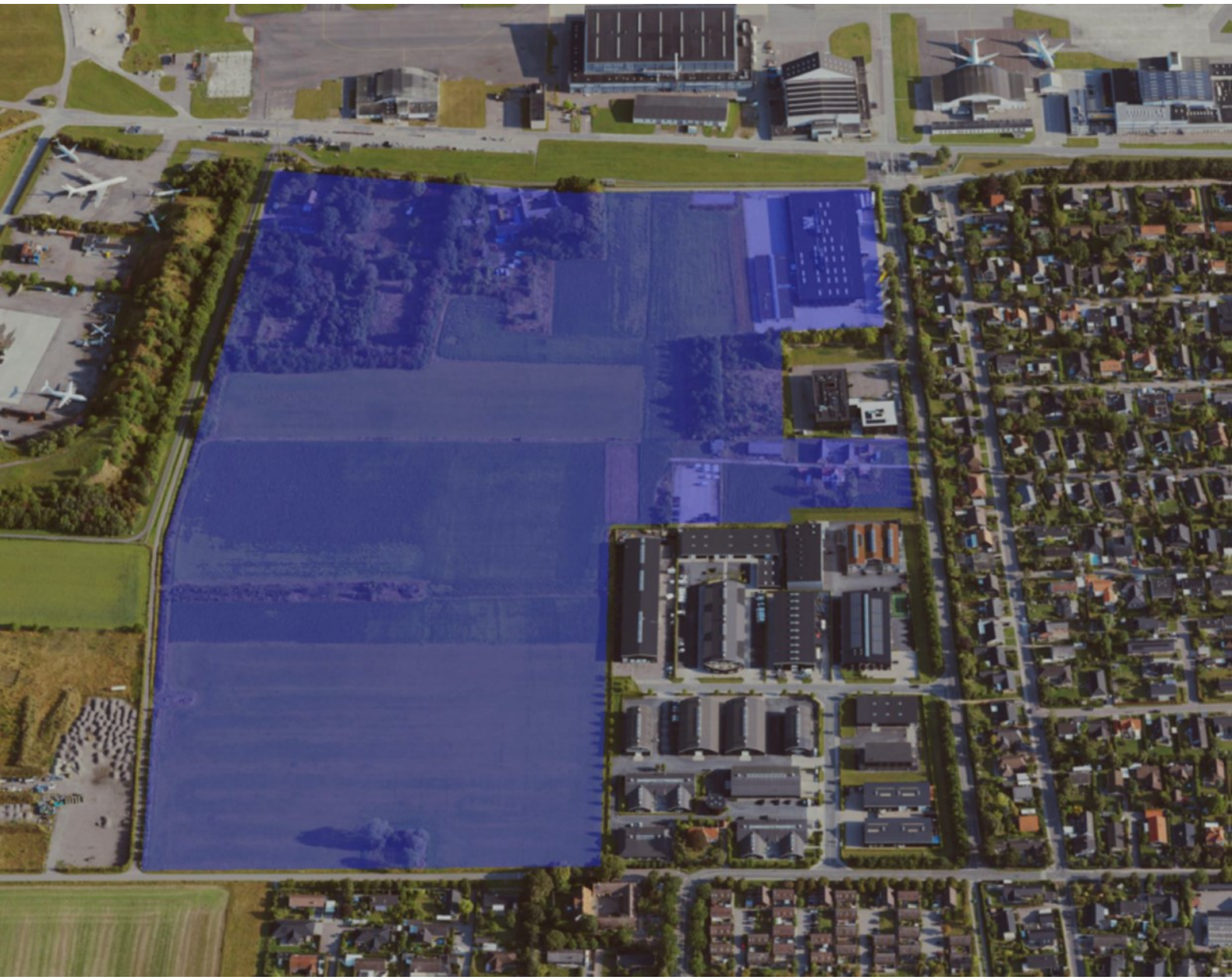
UDKAST

Dragør Kommune

NOTAT
10. februar 2023
SB/PSA

Erhvervsområde Nord Trafikanalyse

Trafikanalyse



Via Trafik Rådgivning A/S
Søvej 13 B 3460 Birkerød
T.: 4820 9000
E.: via@viatrafik.dk
www.viatrafik.dk
CVR. nr.: 25115708

Via Trafik Aarhus
Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal
DK-8000 Aarhus C
T.: 8626 6070
E.: via@viatrafik.dk

Indholdsfortegnelse

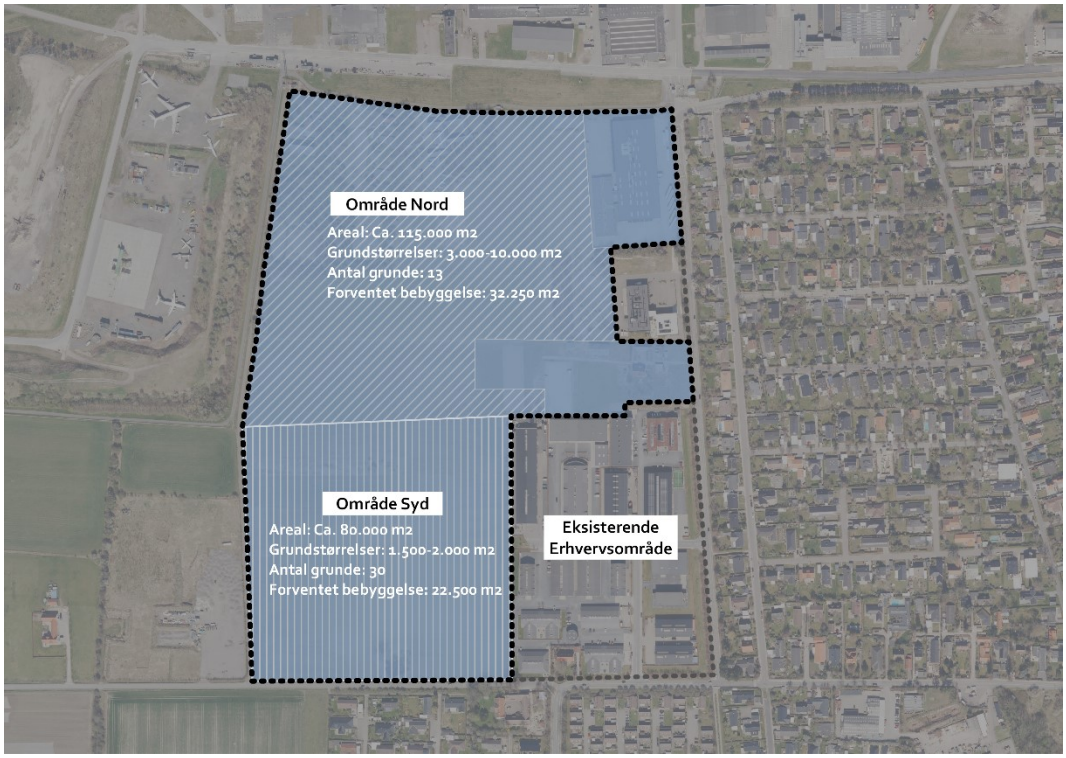
1 Indledning 3
2 Kortlægning 4
2.1 Nuværende trafik 4
2.2 Nuværende veje 5
2.2.1 Hartkornsvej 5
2.2.2 A. P. Møllers Allé 5
2.2.3 Ndr Dragørvej mellem Hovedgaden og Hartkornsvej 6
2.2.4 Ryvej og krydset A. P. Møllers Allé/Kystvej/Sydvagten/Ryvej 8
2.3 Rutevalg 9
2.4 Ejerforhold 11
3 Fremtidig trafik 13
3.1 Beregning af fremtidig trafik 13
4 Screening af fremtidig trafikstruktur 14
4.1 Tiltag A: Ryvej 15
4.2 Tiltag B: A. P. Møllers Allé nord 16
4.3 Tiltag C: A. P. Møllers Allé midt 17
4.4 Tiltag D: A. P. Møllers Allé syd/Ndr Dragørvej 18
4.5 Tiltag E: Ndr Dragørvej øst 19
4.6 Tiltag F: Ndr Dragørvej vest 20
4.7 Tiltag G: Ndr Dragørvej vest med Slørvej 21
4.8 Tiltag H: Ndr Dragørvej vest med "Nordre Kirkevej" 22
4.9 Afrunding af screening 23
5 Løsningsforslag 24
5.1 Løsning 1: Adgang gennem eksisterende erhvervsområde 25
5.2 Løsning 2: Ny tilslutning til A. P. Møllers Allé (tiltag B eller C) 27
5.3 Løsning 3: Kombination af løsning 1 og 2 (tiltag B/C og D) 30

1 Indledning

Dragør Kommune har fået mulighed for at udlægge et område i Dragør nord til erhvervsområde. Det nye område, ligger som nabo til et eksisterende erhvervsområde. Dragør Kommune ser forskellige mulige scenarier for udviklingen af området. Et ønske er at videreføre den høje tæthed og urbaniteten i det eksisterende erhvervsområde, så de to områder på sigt kan opfattes som et samlet område.

For at imødekomme sådan en udvikling, kunne man opdele det nye område, så der i den sydlige del planlægges efter mindre grunde på 1.500-2.000 m^2, mens der i den nordlige del af området planlægges efter grunde på 3.000-10.000 m^2, så det matcher det eksisterende erhvervsområde. Den sydlige del af området vil dermed få et areal på 80.000 m^2, imens den nordlige del vil få et areal på ca. 115.000 m^2. I sådan et scenarie forventes en bebyggelse på 22.500 etagemeter i det sydlige område og ca. 32.250 etagemeter i det nordlige område. Det er sådan et scenarie, nærværende notat tager udgangspunkt i.

I dette notat foretages indledningsvist en kortlægning af de nuværende forhold i området i forhold til nuværende trafikmængder, udformning af vejanlæg og vurdering af, hvilke ruter trafikanter generelt forventes at anvende til og fra området samt beregning af forventet trafik til/fra det nye erhvervsområde. Derefter foretages en screening af en række forskellige tiltag til trafikbetjening af det nye erhvervsområde. På baggrund af screeningen udvælges tre løsningsforslag til en trafikbetjening af området.



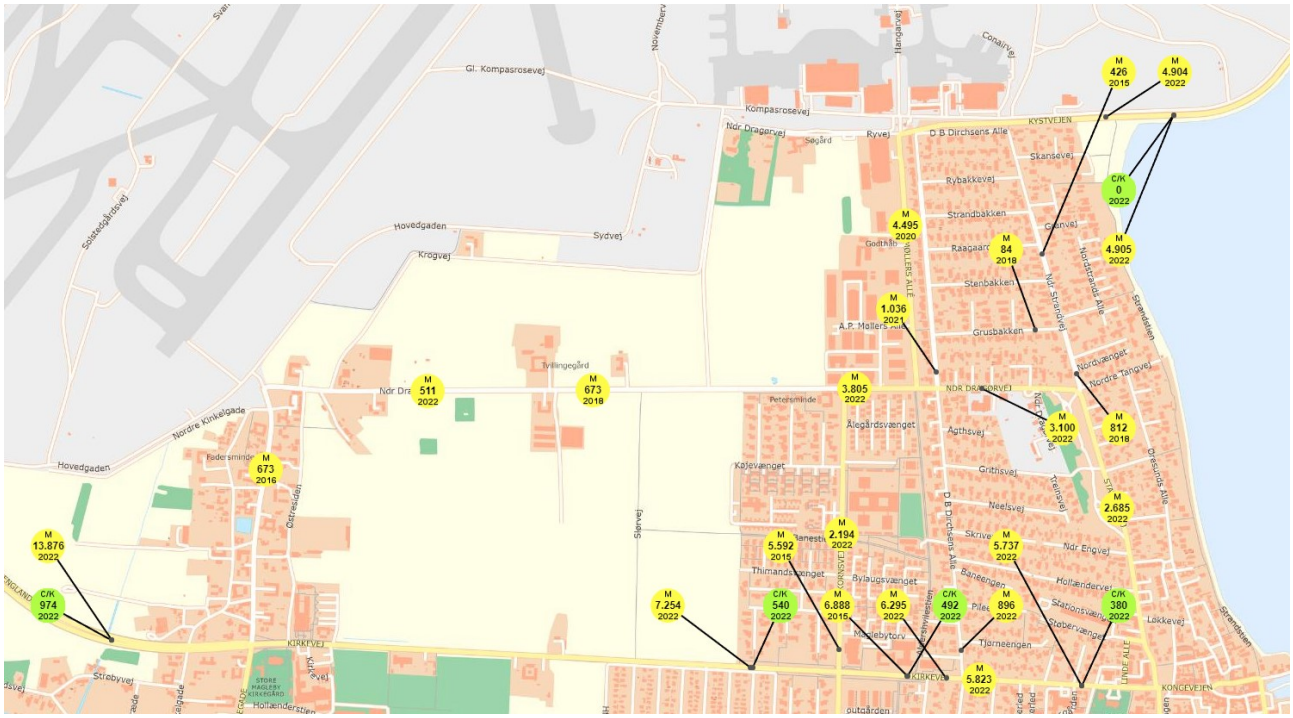
Figur 1: Projektområde for nyt erhvervsområde.

2 Kortlægning

2.1 Nuværende trafik

Kystvejen er en af de store veje som leder trafikken ind/ud til Dragør og det eksisterende erhvervsområde med en hverdagsdøgntrafik (HDT) på 4.904 køretøjer. Sydvagten til lufthavnen har noget trafik, således er trafikken på A.P Møllers Alle på 4.495 køretøjer (HDT).

Kirkevej er den anden store vej som leder trafikken ind/ud til Dragør og det eksisterende erhvervsområde. Kirkevej bliver til Englandsvej vest for Store Magleby. På Kirkevej er trafikken talt til 7.254 køretøjer (HDT) og på Englandsvej 13.876 køretøjer (HDT). På Hartkornsvej er der talt en trafik på 2.194 køretøjer (HDT).



Figur 2: Trafikmængder i Hverdagsdøgntrafik (HDT). Udtræk fra Vejdirektoratets kMastra 21. december 2022.

2.2 Nuværende veje

2.2.1 Hartkornsvej

Hartkornsvej er en facadeløs vej der løber forbi et boligområde og Nordstrandskolen. Der er cykelbaner langs Hartkornsvej.

- Der ønskes ikke mere tung lastbilstrafik pga. skole da det mindsker trygheden og trafiksikkerheden for børn på deres rute til og fra skolen
- Der ønskes ikke mere trafik pga. støj i forhold til boliger



Foto 1: Hartkornsvej er en lang og lige facadeløs vej, hvor der ikke ønskes mere trafik pga. skolevej og boliger.

2.2.2 A. P. Møllers Allé

A. P. Møllers Allé er en facadeløs vej der løber forbi et boligområde.

- Der ønskes ikke mere trafik pga. støj i forhold til boliger



Foto 2: A. P. Møllers Allé er en lang og lige facadeløs vej, hvor der ikke ønskes mere trafik øget støj for boliger.

2.2.3 Ndr Dragørvej mellem Hovedgaden og Hartkornsvej

Ndr Dragørvej er en smal vej der som følge af sin bredde ikke egner sig mere trafik – og dobbeltrettet trafik. I Ndr Dragørvejs østlige ende tilsluttes den Hartkornsvej i et 90 graders sving. Ved denne tilslutning er forholdene snævre og egner sig ikke til øget trafik – særligt ikke arealkrævende lastbiler. I Ndr Dragørvejs vestlige ende er der forbindelse til Kirkevej gennem Store Magleby ad Hovedgaden. Hovedgaden igennem Store Magleby egner sig ikke til gennemkørende tung trafik grundet vejens udformning og det omgivende kulturmiljø.



Foto 3: Ndr Dragørvej i krydset med Hartkornsvej – egner sig ikke til arealkrævende lastbiler.



Foto 4: Ndr Dragørvej set mod vest – egner sig ikke til øget dobbeltrettet trafik.



Foto 5: Hovedvejen igennem Store Magleby – egner sig ikke til øget trafik.

2.2.4 Ryvej og krydset A. P. Møllers Allé/Kystvej/Sydvagten/Ryvej

Krydset A. P. Møllers Allé/Kystvej/Sydvagten/Ryvej er et firbenet vigepligtsreguleret kryds hvor den gennemgående vej er A. P. Møllers Allé-Kystvej i et 90 graders sving.



Foto 6: Ryvej – egner sig ikke til øget trafik – egner sig ikke til øget dobbeltrettet trafik.



Foto 7: Krydset A. P. Møllers Allé/Kystvej/Sydvagten/Ryvej – Sydvagten til højre.

2.3 Rutevalg

Fra erhvervsområdet ved A. P. Møllers Allé er hurtigste rute mod København eller motorvejsnettet generelt via Kystvejen. Tidsforskellen afhænger af hvornår på dagen der køres og dermed hvor meget kø der er på Englandsvej igennem Tårnby og i rundkørsel øst ved Københavns Lufthavn. Typisk er ruten via Kystvejen 2-5 minutter hurtigere mod motorvejsnettet – men også ca. 3 km længere. For et mål i Københavns centrum er ruterne typisk mere ligeværdige.



Figur 3: Ruten fra Hartkornsvej til motorvejen er hurtigere men længere via Kystvejen. Rejsetider og længde jf. Google Maps.



Figur 4: Ruten mellem Hartkornsvej og Københavns centrum er typisk ligeværdige mellem Kirkevej/Englandsvej og Kystvejen. Rejsetider og længde jf. Google Maps.

På baggrund af vurdering af rejsetider vurderes det at 50-80 % af trafikken fra det nye erhvervsområde kører via Kystvejen afhængig af, hvor tilslutninger til området placeres. Ud over en tidsgevinst vil Kystvejen også være attraktiv fordi der er mange signalregulerede kryds og kødannelser på Englandsvej der kan få ruten via Englandsvej til at føles længere. Overordnet vurderes det desuden at 10 % af trafik vil blive i Dragør.

2.4 Ejerforhold



Figur 5: Oversigtskort der viser forskellige ejerforhold i og omkring området. De blå er virksomhedsejede, de orange er privatejede og de røde er kommunalt ejede matrikler.

Matriklerne der ønskes udviklet til erhverv ejes af flere forskellige grundejere, hvilket har indflydelse på, hvor det giver mening at placere adgangsveje og interne veje. Det er optimalt, hvis de enkelte grundejere ikke er meget afhængige af vejadgang over hinandens ejendomme, for at kunne få vejbetjent deres egen ejendom. Derudover er det usikkert, hvor lang tid der går, før området er fuldt udbygget, og den maksimale trafikbelastning indfinder sig, men der kan gå 10-20 år, før det er tilfældet.

Et eksempel på, at ejerforhold påvirker mulige vejløsninger, ses for den eksisterende Ryvej og en mulig udvidelse af denne. Vejen løber på ydersiden af den vestlige og på indersiden af den nordlige afgrænsning af området, og ejes til dels af en grundejer, der ikke omfattes af den nye planlægning, og en grundejer, der ikke har planer om at udvikle deres ejendom med det samme. Ryvej samt krydset A. P. Møllers Allé/Kystvej/Sydvagten/Ryvej skal dog udvides, hvis den skal kunne bære den ekstra trafik, der vil blive ind til de tre grunde i det nordvestlige hjørne. Men det er afhængigt af, at vejens ejer er indstillet på en udbygning.
Alt sammen påvirker det, hvilke trafikale løsninger, som vurderes at være bedst for områdets udvikling.

3 Fremtidig trafik

3.1 Beregning af fremtidig trafik

Den fremtidige trafik er beregnet ud fra to forskellige principper:

A. Vejdirektoratets generelle turrater for blandede industriområder 4,1 ture pr. 100 m2
B. Erfaring fra nærliggende erhvervsområder i Københavns Lufthavn og Avedøre Holme

En beregning af en trafikprognose foretages normalt med Vejdirektoratets generelle turrater, som er et udtryk for hvor meget trafik der erfaringsmæssigt kommer til blandede industriområder. Dette er den fremgangsmåde som anvendes i metode A.

Metode A tager udgangspunkt i eksisterende erhvervsområde og talt trafik ved Avedøre Holm og erhvervsområdet øst for lufthavnen – dette både i forhold til bebygget området og areal der er bebygget på.

Den beregnede forventede trafik til det nye erhvervsområde med et grundareal på 195.000 m^2 og en bebyggelse på 54.750 m^2 er beregnet i Tabel 1. Ved at beregne lokale turrater korrigeres for hvor store områderne er og hvor mange kvadratmeter af områderne der er bebygget.

	Metode A	**Metode B**	
	Turrater	**Øst for lufthavnen**	**Avedøre Holme, del**
Grundareal m^2	-	215.700 m^2	416.328 m^2
Bebygget areal m^2	54.750 m^2	59.400 m^2	-
Talt trafik	-	2.190 Ktj.	4.412 Ktj.
Turrate pr. 100 m2	Bebygget: 4,10	Område: 1,02 Bebygget: 3,69	Område: 1,06 Bebygget: -
Nyt erhvervsområde Grund: 195.000 m^2 Bebygget: 54.750 m^2	Bebygget: 2.245 Ktj.	Område: 1.980 Ktj. Bebygget: 2.019 Ktj.	Område: 2.066 Ktj.

Tabel 1: Beregning af fremtidig trafik.

De forskellige principper medfører en hverdagsdøgntrafik på:

- Vejdirektoratets turrater, blandede industriområder: 2.245 køretøjer
- Københavns Lufthavn, område: 1.980 køretøjer
- Københavns Lufthavn, bebygget: 2.019 køretøjer
- Avedøre Holme: 2.066 køretøjer

Det vælges at arbejde videre med en hverdagsdøgntrafik på 2.000 køretøjer for det nye erhvervsområde.

Overordnet vurderes det at spidstimetrafikken udgør 15-20 %. Med en antagelse af at op mod 80 % af trafikken vil køre ad Kystvejen vil det betyde en mertrafik på Kystvejen på 320 køretøjer. I forhold til en spidstimetrafik på den nordlige del af Kystvejen på omkring 1.000 ktj. udgør dette en betragtelig trafikstigning. Dette kan medføre afviklingsproblemer i rundkørslen ved TSA 16 Lufthavn Ø og er et forhold der senere bør undersøges nærmere.

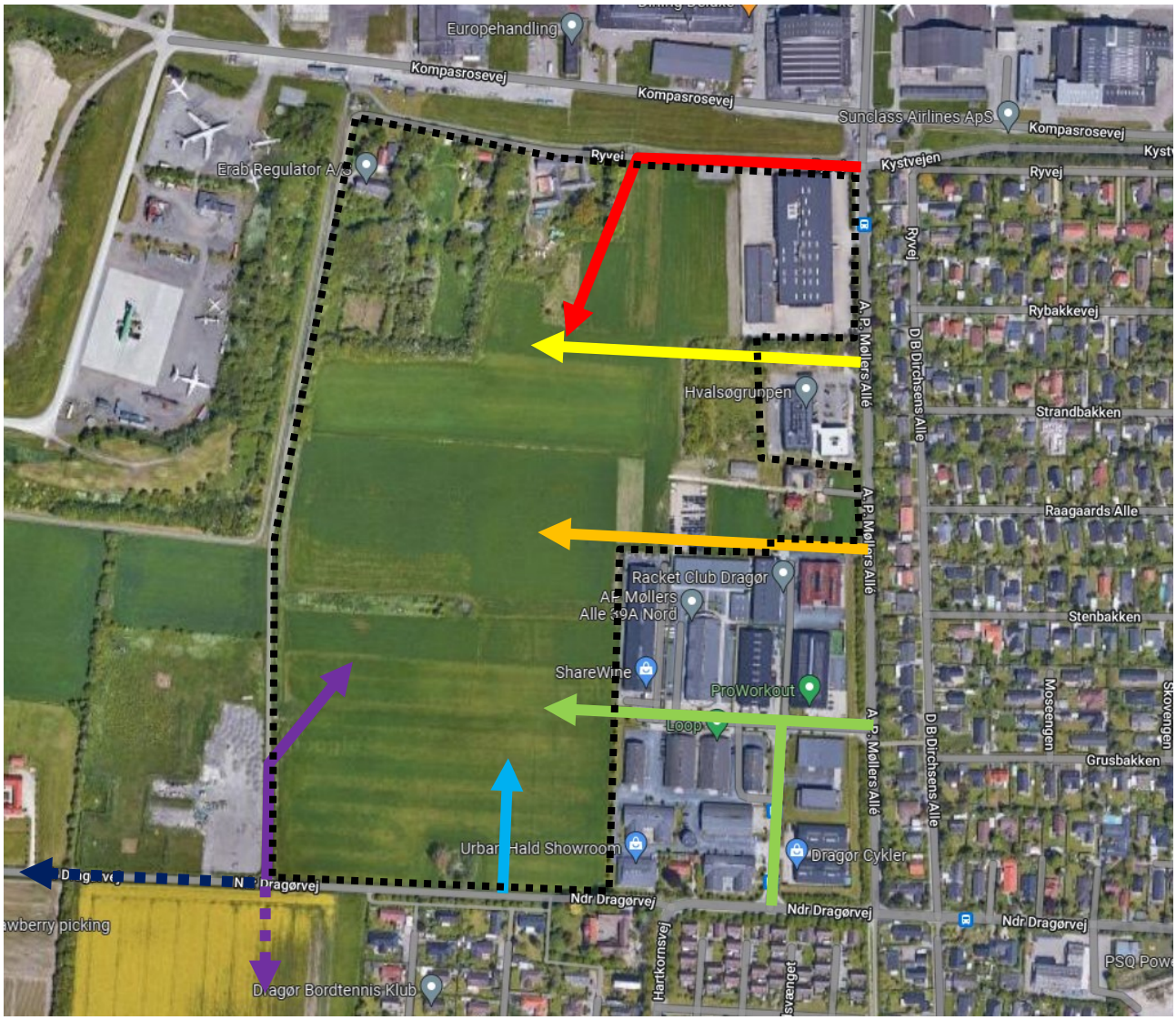
Men trafikken kan ikke kun forudsiges ud fra størrelsen på området og den forventede bebyggelse, da det i høj grad afhænger af hvilke virksomheder som vælger at etablere sig i det nye erhvervsområde. Der er således nogen usikkerhed i beregningen og i spidstimetrafikken.

4 Screening af fremtidig trafikstruktur

Overordnet mål:

- Undgå mertrafik på Hartkornsvej pga. skolevej og ekstra støj for boliger
- Undgå mertrafik på A. P. Møllers Allé pga. ekstra støj for boliger
- Undgå mertrafik gennem Hovedgaden i St Magleby

På følgende Figur 6 vises en oversigt over de tilslutninger som screenes i dette afsnit. På baggrund af screeningen udvælges efterfølgende hvilke løsninger som der arbejdes videre med.



Figur 6: Oversigt over de tilslutninger som screenes.

I de følgende afsnit er de forskellige tilslutninger og det er overordnet vurderet hvad det betyder for fordelingen af trafikken. Det er overordnet valgt at trafikstigninger på vejene på mindst 15 % vurderes som en ulempe i forhold til trafikafvikling og støj. Nærmere vurderinger bør efterfølgende kvalificere dette.

4.1 Tiltag A: Ryvej



Figur 7: Tilslutning ved Ryvej og fremtidig mertrafik.

Fordele:

- Godt at få trafik direkte ud på Kystvejen, hvilket gør det mere attraktivt at køre ad Kystvejen i forhold til Hartkornsvej og Kirkevej/Englandsvej.
- Kun lille mertrafik på 9 % på A. P. Møllers Allé (støj)
- Kun lille mertrafik på 14 % på Hartkornsvej (skolevej + støj)
- Ingen mertrafik igennem eksisterende erhvervsområde

Ulemper:

- Uklare vigepligtsforhold i et firbenet vigepligtsreguleret kryds Kystvejen/A. P. Møllers Allé/Ryvej/Sydvagten som forværres med den øgede trafik -> medfører behov for signalregulering af krydset og flytning af Sydvagten
- Udbygning af Ryvej (kræver anlægsøkonomi og at ejer (Københavns Lufthavn) er indforstået)
- Behov for flytning af Sydvagten (økonomisk og ejerforhold - Københavns Lufthavn har aktuelt ikke planer om det)

4.2 Tiltag B: A. P. Møllers Allé nord



Figur 8: Tilslutning ved A. P. Møllers Allé nord og fremtidig mertrafik.

Fordele:

- Ingen mertrafik igennem eksisterende erhvervsområde
- Ikke behov for ombygning af krydset Kystvejen/A. P. Møllers Allé/Ryvej
- Kun lille mertrafik på 10 % på den sydligste del A. P. Møllers Allé (støj)

Ulemper:

- Mertrafik på 32 % på den nordligste del af A. P. Møllers Allé
- Mertrafik på 16 % på Hartkornsvej (skolevej + støj)
- Ny vejadgang igennem matrikel ejet af person/firma der ikke får så mange nye muligheder med den nye planlægning, og derfor måske ikke er så villig til at afstå området

4.3 Tiltag C: A. P. Møllers Allé midt



Figur 9: Tilslutning ved A. P. Møllers Allé midt og fremtidig mertrafik.

Fordele:

- Ingen mertrafik igennem eksisterende erhvervsområde
- Ikke behov for ombygning af krydset Kystvejen/A. P. Møllers Allé/Ryvej
- Kun lille mertrafik på 11 % på den sydlige halvdel af A. P. Møllers Allé (støj)

Ulemper:

- Mertrafik på 33 % på den nordlige halvdel af A. P. Møllers Allé
- Mertrafik på 18 % på Hartkornsvej (skolevej + støj)
- Ny vejadgang igennem matrikel ejet af person/firma – som ejer meget jord i det område der udvikles og dermed formentlig har interesse i at afstå areal så området kan udvikles.

4.4 Tiltag D: A. P. Møllers Allé syd/Ndr Dragørvej



Figur 10: Tilslutning ved A. P. Møllers Allé syd og Ndr Dragørvej samt fremtidig mertrafik.

Fordele:

- Ikke behov for ombygning af krydset Kystvejen/A. P. Møllers Allé/Ryvej
- Eksisterende adgangsveje anvendes

Ulemper:

- Mertrafik på 31 % på A. P. Møllers Allé (støj)
- Mertrafik på 23 % på Hartkornsvej (skolevej + støj)
- Mertrafik igennem eksisterende erhvervsområde

4.5 Tiltag E: Ndr Dragørvej øst



Figur 11: Tilslutning ved Ndr Dragørvej øst og fremtidig mertrafik.

Fordele:

- Ingen mertrafik igennem eksisterende erhvervsområde
- Ikke behov for ombygning af krydset Kystvejen/A. P. Møllers Allé/Ryvej

Ulemper:

- Mertrafik på 29 % på A. P. Møllers Allé (støj)
- Mertrafik med mere end en fordobling af nuværende trafik på Ndr Dragørvej forbi boliger på Køjevænget (støj)
- Mertrafik på 27 % på Hartkornsvej (skolevej + støj)
- Behov for udbygning af Ndr Dragørvej, herunder krydset Ndr Dragørvej/Hartkornsvej
- Det er vanskeligt at udbygge krydset Ndr Dragørvej/Hartkornsvej så de bl.a. tilgodeser arealkrævende lastbiler foretager venstresving fra Hartkornsvej (syd) mod Ndr Dragørvej (vest) på en trafiksikker måde – og få plads til en venstresvingsbane.
- Kræver vejlukning af Ndr Dragørvej for at undgå gennemkørende trafik til Englandsvej igennem Store Magleby

4.6 Tiltag F: Ndr Dragørvej vest



Figur 12: Tilslutning ved Ndr Dragørvej vest og fremtidig mertrafik.

Fordele:

- Ingen mertrafik igennem eksisterende erhvervsområde
- Ikke behov for ombygning af krydset Kystvejen/A. P. Møllers Allé/Ryvej

Ulemper:

- Mertrafik på 29 % på A. P. Møllers Allé (støj)
- Mertrafik med mere end en fordobling af nuværende trafik på Ndr Dragørvej forbi boliger på Køjevænget (støj)
- Mertrafik på Hartkornsvej (skolevej + støj)
- Behov for udbygning af Ndr Dragørvej, herunder krydset Ndr Dragørvej/Hartkornsvej
- Kræver vejlukning af Ndr Dragørvej for at undgå gennemkørende trafik til Englandsvej igennem Store Magleby

4.7 Tiltag G: Ndr Dragørvej vest med Slørvej



Figur 13: Tilslutning ved Ndr Dragørvej vest med Slørvej og fremtidig mertrafik.

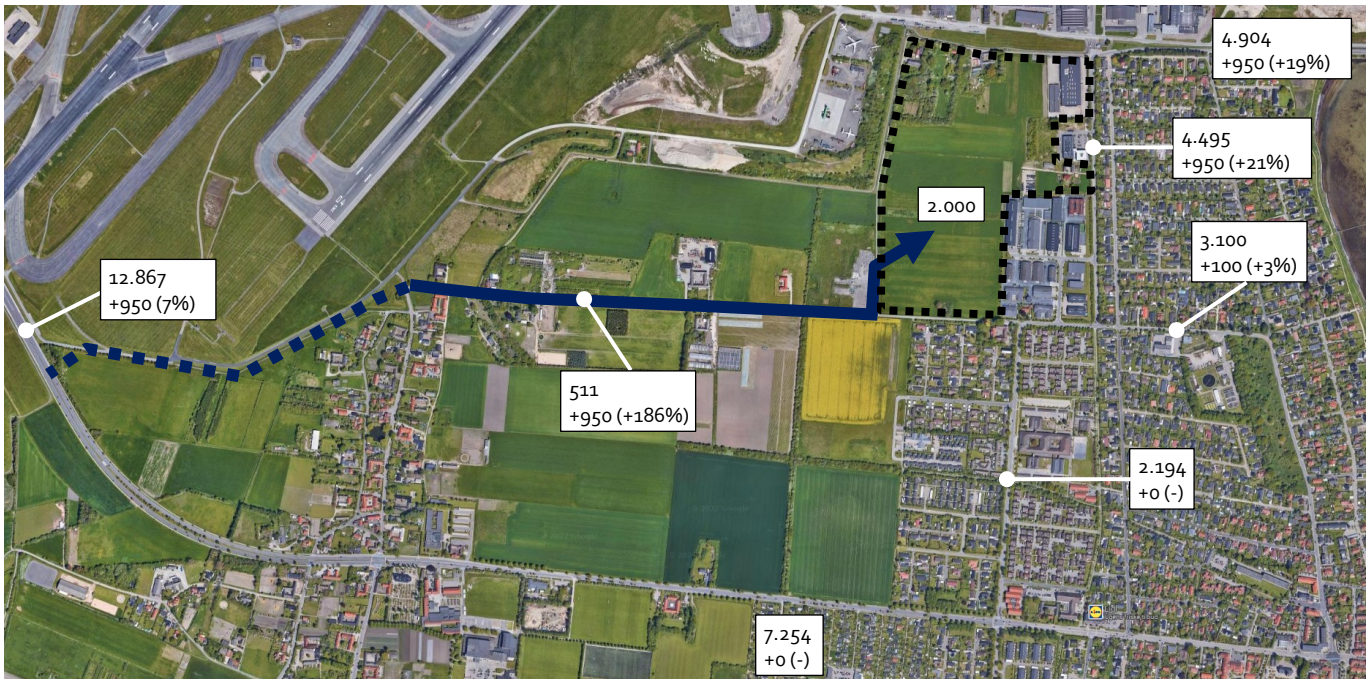
Fordele:

- Ingen mertrafik på Hartkornsvej (skolevej + støj)
- Ingen mertrafik igennem eksisterende erhvervsområde
- Ikke behov for ombygning af krydset Kystvejen/A. P. Møllers Allé/Ryvej

Ulemper:

- Mertrafik på 27 % på A. P. Møllers Allé (støj)
- Mertrafik med mere end en fordobling af nuværende trafik på Ndr Dragørvej ved Køjevænget
- Behov for signalregulering af krydset Kirkevej/Slørvej
- Ny Slørvej (anlægsøkonomi og herlighedsværdi for boliger øst for)
- Behov for udbygning af den østlige del af Ndr Dragørvej, herunder krydset Ndr Dragørvej/Hartkornsvej

4.8 Tiltag H: Ndr Dragørvej vest med "Nordre Kirkevej"



Figur 14: Tilslutning ved Ndr Dragørvej vest med "Nordre Kirkevej" og fremtidig mertrafik.

Fordele:

- Ingen mertrafik på Hartkornsvej (skolevej + støj)
- Ingen mertrafik igennem eksisterende erhvervsområde
- Ikke behov for ombygning af krydset Kystvejen/A. P. Møllers Allé/Ryvej

Ulemper:

- Mertrafik på Ndr Dragørvej, hvilket medfører behov for udbygning af vejen både mod øst og vest, herunder krydset Ndr Dragørvej/Hartkornsvej
- Ny/forlængelse af "Nordre Kinkelgade" til Englandsvej (anlægsøkonomi)
- Behov for signalregulering af krydset "Nordre Kinkelgade"/ Englandsvej (anlægsøkonomi)
- Mertrafik på A. P. Møllers Allé (støj)
- Ikke udlagt til vej i den kommunale planlægning

4.9 Afrunding af screening

Generelt ønskes tiltag, hvor tilslutningen til området sker så langt mod nord som muligt. Desto længere mod nord en tilslutning til området placeres, desto mere attraktivt vil det være at køre ad Kystvejen og opfylde målet om at mindske mertrafik på Hartkornsvej og A. P. Møllers Allé.

Hvis området tilsluttes Ndr Dragørvej, kræver det dels udbygning af Ndr Dragørvej men også en lukning af vejen for gennemkørende trafik for at undgå at trafikken vil køre igennem Store Magleby. Som supplement til tilslutninger til Ndr Dragørvej er også screenet muligheder for en ny vej til enten Kirkevej (tiltag G) eller Englandsvej (tiltag H). Omkostningerne til disse vejprojekter vurderes at være betydelige og minimum 15 mio. kr. med tiltag H som det dyreste det det også forudsætter en udvidelse af Ndr Dragørvej. Med forventede trafikmængder fra det nye erhvervsområde på under 1.000 køretøjer i døgnet, vurderes trafikken at være så lille at omkostningerne er for store i forhold til antal brugere på de nye vejanlæg. Det anbefales derfor at arbejde videre med løsninger, der udelukker nye vejtilslutninger til Ndr Dragørvej.

Tiltag med ny vejadgang i krydset Kystvejen/A. P. Møllers Allé/Ryvej/Sydvagten vurderes aktuelt problematisk at gennemføre. Ved brug af Ryvej som adgangsvej og dermed mere trafik til/fra Ryvej, medfører et behov for signalregulering af krydset og flytning af Sydvagten. Københavns Lufthavn har aktuelt ikke planer om at flytte Sydvagten, hvilket gør løsningen vanskelig realiserbar og aktuelt ikke anbefales at arbejde videre med. Københavns Lufthavn er blevet spurgt omkring mulighederne i området for at ændre på vejene i krydset herunder Sydvagten. Københavns Lufthavn opfordrer til at se på alternative løsninger til slutninger i området end ved Ryvej – hvorfor dette tiltag bortfalder.

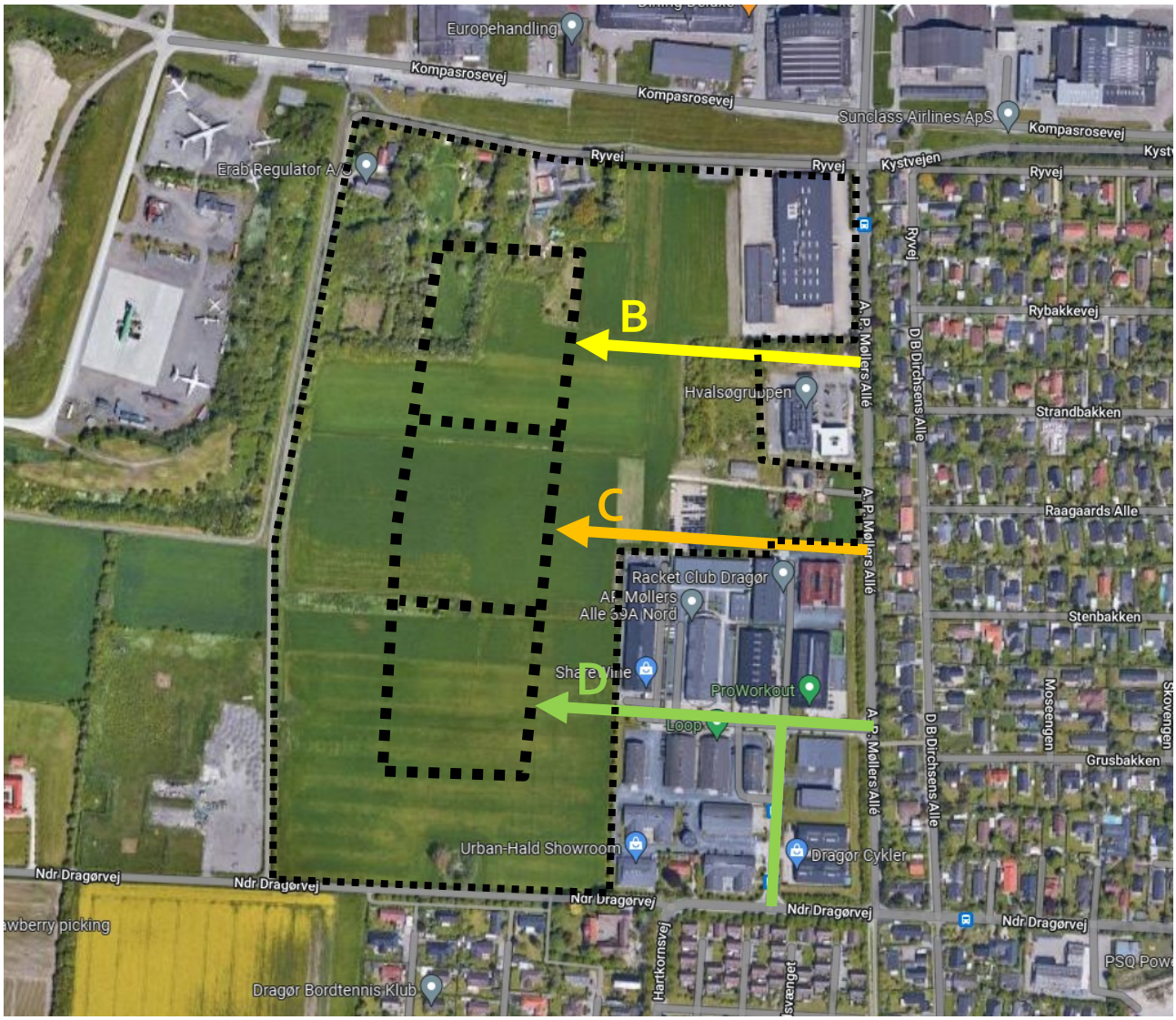
På baggrund af screeningen opstilles følgende løsninger for trafikbetjening af det nye erhvervsområde:

- Løsning 1: Adgang gennem eksisterende erhvervsområde (tiltag D)
- Løsning 2: Ny tilslutning til A. P. Møllers Allé (tiltag B eller C)
- Løsning 3: Kombination af løsning 1 og 2 (tiltag B/C og D)

5 Løsningsforslag

På baggrund af screeningen er der opstillet tre scenarier som vist i følgende Figur 15.
Det interne vejsystem skal give forbindelse til hele området således, at trafikanter fra Kystvejen kan køre ind i området så nordligt som muligt og fordele sig på interne veje.

Udformningen af de interne veje er derudover ikke afgørende for trafikbetjeningen af området. Vejanlæggene kan med fordel udformes med en stamvej i form af en "ringvej" så fx store arealkrævende køretøjer, der har varelevering på vejen ikke skal vende, men kan køre rundt.



Figur 15: Oversigt over udvalgte tiltag til løsninger.

Anlægsomkostninger er lidt forskellige i de tre løsningsforslag. Formentlig vil alle løsninger medføre behov for tilslutning til enten A. P. Møllers Allé eller Ndr Dragørvej signalreguleres. Dette beløber sig størrelsesmæssigt til ca. ½ mio. kr. uden at der indregnes eventuelle øvrige geometriske ændringer i krydset. Løsningstiltag B og C er dog væsentligt dyrere da de også indeholder etablering af et nyt kryds på A. P. Møllers Allé og vej ind til området. I løsningstiltag D kan der på sigt blive brug for en krydsudbygning med svingbaner men ellers kan eksisterende vejanlæg anvendes, hvilket gør denne løsning billigere at anlægge.

5.1 Løsning 1: Adgang gennem eksisterende erhvervsområde

I løsningsforslag 1 anvendes der veje igennem det eksisterende erhvervsområde syd og øst for det planlagte nye erhvervsområde. Vejstrukturen i det eksisterende område betyder, at der både er adgang fra A. P. Møllers Allé og Nordre Dragørvej. De eksisterende veje i erhvervsområdet er brede og er derfor egnede til trafik med arealkrævende køretøjer. Samtidig virker det eksisterende vejanlæg og bebyggelsesplan planlagt til at kunne blive forlænget mod vest ved en evt. senere udbygning. Vejen gennem det eksisterende erhvervsområde er udlagt som privat fællesvej. Privatvejsloven giver kommunalbestyrelsen mulighed for at forlænge vejen ind i det nye område. Der vil blive behov for nye aftaler vedrørende vedligehold, hvis denne mulighed udnyttes.



Foto 8: Vejteknisk er det enkelt at forlænge A. P. Møllers Allé mod vest og det planlagte nye erhvervsområde.



Foto 9: Vejteknisk er det enkelt at forlænge A. P. Møllers Allé mod vest og det planlagte nye erhvervsområde.



Figur 16: Tilslutning ved A. P. Møllers Allé syd og Ndr Dragørvej samt fremtidig mertrafik.

Der er nogen usikkerhed i beregning af den fremtidige trafik og vurdering af trafikafviklingen. En overordnet og indledende kapacitetsberegning i Vejdirektoratets program DanKap indikerer at trafikafviklingen kan blive presset til at afvikle trafikken ud fra området om eftermiddagen – dog ikke med trafiksammenbrud. Trafikafviklingen afhænger dog meget af hvad der etableres i det nye erhvervsområde og hvor intensiv spidstimetrafikken bliver. Det kan derfor på sigt blive nødvendigt at signalregulere krydset på A. P. Møllers Allé, hvilket i øvrigt er uproblematisk.

Fordele:

- Eksisterende adgangsveje anvendes

Ulemper:

- Mertrafik på A. P. Møllers Allé (støj)
- Mertrafik på Hartkornsvej (skolevej + støj)
- Mertrafik igennem eksisterende erhvervsområde
- Det kan være nødvendigt at signalregulere krydset med adgang fra A. P. Møllers Allé

For at reducere hastigheden og trafikken på Hartkornsvej kan det overvejes at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger som fx bump, hvilket størrelsesmæssigt beløber sig til

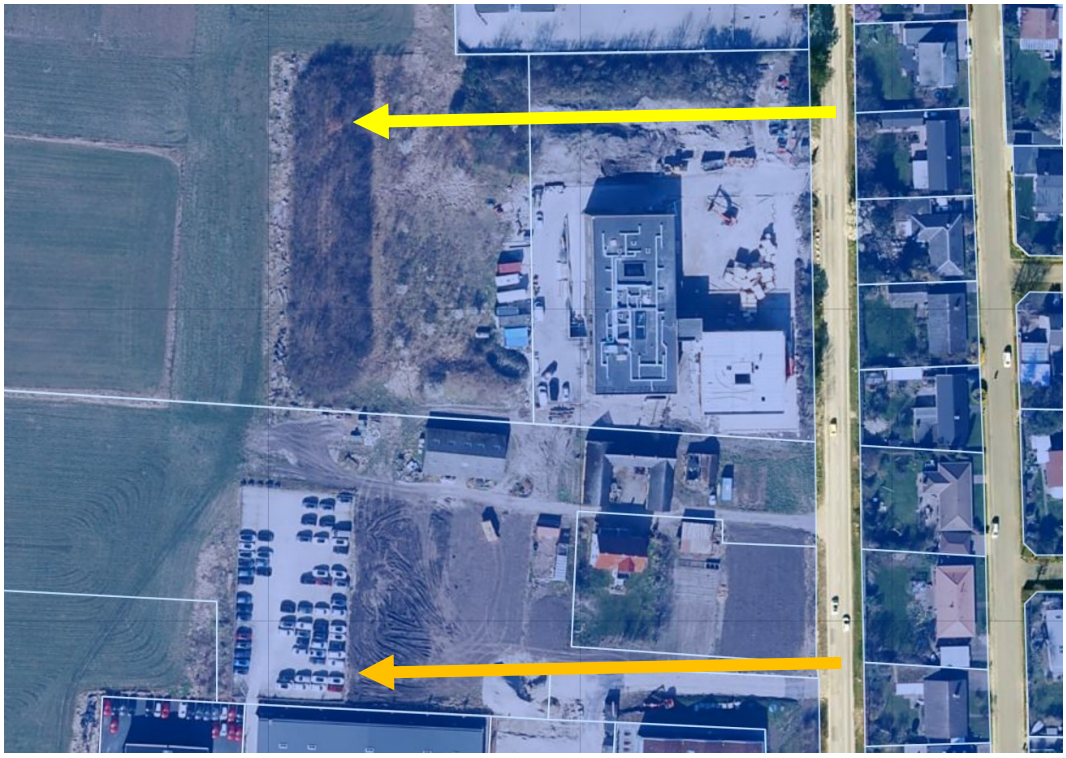
0,2-0,3 mio. kr. Dette skal ske i forhold til at der kører busser i rute på Hartkornsvej, hvilket betyder at det skal være nogle bump som tilgodeser busser – men de kommer så også til at tilgodese lastbiler. Valg af tiltag til trafiksanering på Hartkornsvej skal også ske i forhold til at den er en overordnet vej/trafikvej. Derfor vil det være bedst at sikre, at ruten via Kystvejen er attraktiv og vælges af lastbiler til/fra det nye erhvervsområde.

5.2 Løsning 2: Ny tilslutning til A. P. Møllers Allé (tiltag B eller C)

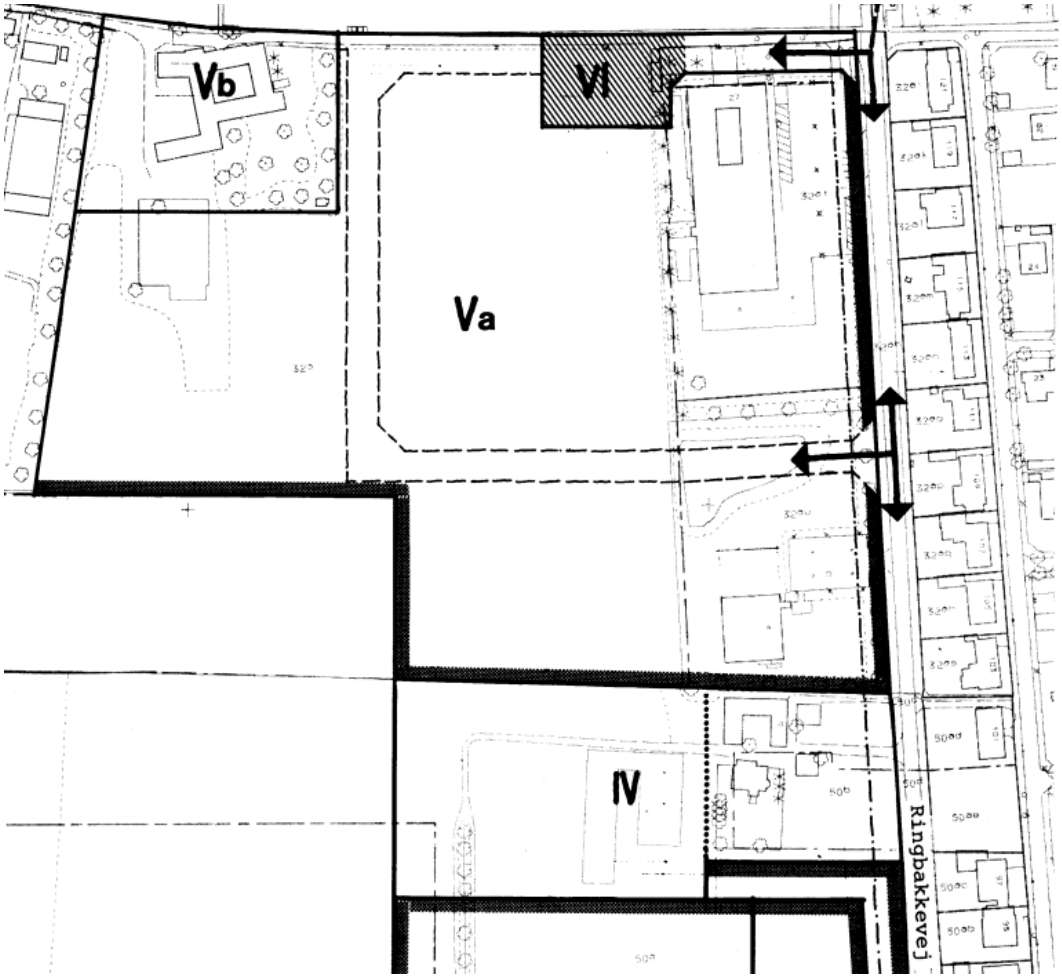
Ved løsningsforslag 2 etableres en ny tilslutning til A. P. Møllers Allé så langt mod nord som muligt for at gøre det så attraktivt som muligt at køre ad Kystvejen og mindre attraktivt at køre ad Hartkornsvej og Kirkevej-Englandsvej. Ønskeligt er derfor tiltag B, men mere realistisk er tiltag C da den nye vejadgang går igennem matrikel ejet af person/firma – som "får noget ud af" at afstå det til en vejadgang så området kan udvikles.

Ny vejadgang i tiltag B (gul) er udlagt i lokalplan 27 for et erhvervsområde ved Lufthavn Syd omkring ejendommen "Godthåb" – fra 14. marts 1990, se Figur 18.

En fordel ved den nordligste tilslutning er at trafikstigningen på A. P. Møllers Allé kun sker på de nordligste 150 m (tiltag B) og ikke de nordligste 300 m (tiltag C). Dette har betydning for støjudbredelsen på antallet af boliger langs A. P. Møllers Allé.



Figur 17: Detaljereudsnit af tilslutning ved A. P. Møllers Allé nord for tiltag B (gul) og tiltag C (orange).



Figur 18: Udsnit fra Bilag 3 til lokal 27 for et erhvervsområde ved Lufthavn Syd omkring ejendommen "Godthåb" med vejadgang fra Ringbakkevej (A. P. Møllers Allé).

Der er nogen usikkerhed i beregning af den fremtidige trafik og vurdering af trafikafviklingen. En overordnet og indledende kapacitetsberegning i Vejdirektoratets program DanKap indikerer at trafikafviklingen kan blive presset til at afvikle trafikken ud fra området om eftermiddagen – dog ikke med trafiksammenbrud. Trafikafviklingen afhænger dog meget af hvad der etableres i det nye erhvervsområde og hvor intensiv spidstimetrafikken bliver. Det kan derfor på sigt blive nødvendigt at signalregulere krydset på A. P. Møllers Allé, hvilket i øvrigt er uproblematisk.

Fordele:

- Ingen mertrafik igennem eksisterende erhvervsområde
- Ikke behov for ombygning af krydset Kystvejen/A. P. Møllers Allé/Ryvej
- Kun lille mertrafik på den sydlige halvdel af A. P. Møllers Allé (støj)

Ulemper:

- Mertrafik på den nordlige halvdel (150-300 m) af A. P. Møllers Allé
- Mertrafik på Hartkornsvej (skolevej + støj)
- Det kan være nødvendigt at signalregulere krydset med adgang fra A. P. Møllers Allé

For at reducere hastigheden og trafikken på Hartkornsvej kan det overvejes at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger som fx bump. Dette skal ske i forhold til, at der kører busser i rute på Hartkornsvej.



Figur 19: Tilslutning ved A. P. Møllers Allé midt og fremtidig mertrafik vist med tiltag C.

5.3 Løsning 3: Kombination af løsning 1 og 2 (tiltag B/C og D)

Ved løsningsforslag 3 anvendes både de eksisterende veje igennem det eksisterende erhvervsområde og der etableres både en ny tilslutning til A. P. Møllers Allé.

Løsningsforslaget indeholder således de tiltag som indgår i løsning 1 og 2. Ligesom ved løsning 2 anbefales det at etablere den nye tilslutning så langt mod nord som muligt. Ønskeligt er derfor tiltag B, men mere realistisk er tiltag C da den nye vejadgang går igennem matrikel ejet af person/firma – som "får noget ud af" at afstå det til en vejadgang så området kan udvikles.

En fordel ved at kombinere de to løsninger er at trafikstigningen på A. P. Møllers Allé mellem de to adgangsveje vil være lille. Dette er med til at mindske støjudbredelsen for boligerne langs A. P. Møllers Allé.



Figur 20: Tilslutning ved A. P. Møllers Allé midt (her vist med tiltag C) og fremtidig mertrafik (tiltag D).

En fordel ved at anvende to tilslutninger til A. P. Møllers Allé er at trafikken fra det nye erhvervsområde kan fordeles mellem to adgangsveje og dermed mindske trafikbelastningen på krydsene på A. P. Møllers Allé. Dette er med til at mindske behovet for evt. at skulle signalregulere krydsene.

Fordele:

- Eksisterende adgangsveje anvendes + en ny vej
- Begrænset mertrafik igennem eksisterende erhvervsområde
- Ikke behov for ombygning af krydset Kystvejen/A. P. Møllers Allé/Ryvej
- Kun lille mertrafik mellem de to vejtilslutninger på A. P. Møllers Allé (støj)
- Kun lille mertrafik på den sydlige halvdel af A. P. Møllers Allé (støj)
- Med to adgangsvej fra A. P. Møllers Allé reduceres behovet for at signalregulere krydsene

Ulemper:

- Mertrafik på den nordlige halvdel af A. P. Møllers Allé
- Mertrafik på Hartkornsvej (skolevej + støj)

For at reducere hastigheden og trafikken på Hartkornsvej kan det overvejes at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger som fx bump. Dette skal ske i forhold til at der kører busser i rute på Hartkornsvej.