

Bilag til Brøndby Kommunes afgørelse af om projektet er omfattet af krav om miljøvurdering (VVM pligt) inkl. myndighedsvurdering

Projekt navn: Etablering af +Way for linje 500S for strækningen i Brøndby Kommune

Skemaet indeholder bygherrens anmeldte oplysninger af projektet jf. ansøgningsskemaet samt Brøndby Kommunes bemærkninger til disse oplysninger.

Derudover indeholder skemaet felter for de emner, som skal bruges i vurderingen af, om der er VVM-pligt, jf. miljøvurderingslovens bilag 6.

Farvekodeforklaring: Farverne ” rød, gul, grøn” angiver, hvorvidt vi vurderer, at det pågældende tema kan medføre at påvirke miljøet væsentligt og dermed være omfattet af krav om miljøvurdering (VVM-pligtigt). ”Rød” angiver en stor sandsynlighed for at projektet er omfattet af krav om miljøvurdering (VVM-pligt) og ”grøn” en minimal sandsynlighed. Hvis feltet er sort, kan spørgsmålet ikke besværes med et ja eller nej, da der skal foretages et skøn af myndigheden

Basisoplysninger	Tekst	Myndigheds vurdering
Projektbeskrivelse (kan vedlægges)	Movia har sammen med Region Hovedstaden, Brøndby og Hvidovre Kommuner, undersøgt muligheden for at forbedre forholdene for de mange eksisterende og ikke mindst potentielle passagerer på linje 500S fra Tranehaven i nord – til Avedøre Holme ved CPH Business Park i syd, som strækker sig over ca. 9 km. Grundlæggende handler projektet om at gøre det hurtigere og mere attraktivt at benytte den kollektive trafik. Som en del af projektet for linje 500S har Via Trafik A/S udarbejdet et projekt for strækningen mellem Østbrovej i Brøndby Kommune og Avedøre Havnevej ved tilslutningen til Amagermotorvejen i Hvidovre Kommune. Projektets målsætning er at opgradere infrastrukturen på den pågældende strækning, så den lever op til Movias højklasset kollektive trafikløsning, +Way, der stiller særlige krav til udformning af såvel stoppesteder som tracé for herved at forbedre den kollektive trafiks konkurrenceevne. <i>’+Way er et koncept, der bruges, når serviceniveauet skal være højt, og skinneløsninger ikke egner sig. +Way er derfor interessant på strækninger med mange passagerer, hvor man gerne vil tilbyde en højklasset trafikløsning, men hvor der ikke er passagerer nok til eksempelvis en letbane. Både i centralkommunerne og i større byer uden for centralkommunerne udgør +Way et selvstændigt, højklasset produkt med kobling til metro-, letbane-, regionaltogets- eller S-togsbetjening’ (fra Movias produktoversigt til trafikbestillere januar 2016).</i>	Vi vurderer, at projektbeskrivelsen er tilstrækkelig til at foretage en vurdering ud fra.

Med afsæt i +Way-konceptet har projektet fokus på, at:

- Linje 500S ikke hænger fast i trafikken, men kan køre trængselsfrit.
- Passagererne på linje 500S får de bedst mulige vilkår ved stoppestederne.

De infrastrukturelle løsninger i projektet forholder sig aktivt til gade- og byrum langs linjen og sikrer bedre tilgængelighed til stoppestederne.

Ved de tre største stoppesteder på strækningen, hhv. Brøndby Hallen, Brøndby Strand Station og CPH Business Park i Avedøre Holme, danner projektet grundlag for hhv. en opgradering af det eksisterende byrum og at sikre et bedre samspil mellem byrum og den kollektive trafikbetjening.

Projektstrækningen strækker sig over ca. 9 km, som vist på bilag 1. Projektet omfatter 17 delprojekter på nedenstående lokaliteter, hvor nummereringen følger bilag 1.

Startende fra nordvest ligger de første 10 delprojekter i Brøndby Kommune. Disse benævnes B1 til B10. Herefter følger 7 delprojekter i Hvidovre Kommune med numrene H1 til H7. Adresser/navne for de enkelte delprojekter:

Brøndby Kommune:

- B1. Park Allé / Østbrovej / Glentemosen, Tranehaven
- B2. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Park Allé / Gildhøj Centret
- B3. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Hallen
- B4. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Sydgårdsvej / Tavlestien
- B5. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Midlergårdsvej / Tavlestien
- B6. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Albjergparken / Tranumparken
- B7. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Strandesplanaden
- B8. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Strand Station / Strandskolevej
- B9. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Gammel Køge Landevej / Strandporten
- B10. Gammel Køge Landevej / Strandporten, Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd.

Hvidovre Kommune:

- H1. Gammel Køge Landevej, Stamholmen
- H2. Stamholmen, Helseholmen
- H3. Avedøreholmen, Stamholmen
- H4. Stamholmen, Avedøre Havnevej
- H5. Avedøre Havnevej, CPH Business Park
- H6. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21

H7. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21

Projektbeskrivelse for hver enkelt af de 17 delprojekter:

Brøndby Kommune:

B1. Park Allé / Østbrovej / Glentemosen, Tranehaven

Nuværende forhold

Begge stoppesteder ligger på Park Allé øst for Østbrovej og betjener foruden linje 500S også buslinje 22, hvis rute fortsætter ad Park Allé mod vest. Ca. 30 passagerer pr. døgn foretager skift mellem de to linjer.

I retning mod Kokkedal Station medfører stoppestedsplaceringen, umiddelbart før svingbanerne før krydset ved Østbrovej, at linje 500S ofte har svært ved at komme fra stoppestedet og ind i højresvingsbanen pga. kødannelse fra biler, som skal ligeud mod vest.

Krydset Park Allé / Østbrovej har i dag busprioritering, som dog fungerer efter 'først til mølle'-princippet, hvilket medfører, at linje 500S af og til nedprioriteres, når linje 22 kommer først. Dvs. at der er potentiale for at forbedre busrejsetiden ved at ændre busprioriteringen til fordel for linje 500S. Oplandet 600 meter omkring stoppestedet rummer et betydeligt passagerpotentiale, som langt fra udnyttes fuldt i dag, bl.a. fordi buspassagerer typisk er villige til at gå maks. 300-400 meter til et stoppested. Antallet af passagerer kan således optimeres ved at forbedre f.eks. parkeringsmuligheder for cykler ved stoppestedet.

Beskrivelse af projektet

På bilag 2 og 3 er planudsnit for projektet ved krydset Østbrovej/Park Allé/Glentemosevej vist. I krydset indføres yderligere busprioritering af linje 500S vha. signalteknik og eksisterende bus- og højresvingsbane fra Park Allé mod Østbrovej udvides således, at linje 500S bedre kan nå frem til stoplinjen og udnytte busprioriteringen.

Dette medfører, at venstresvingsbanen på Park Allé øst mod Glentemosen afkortes med ca. 10 m, hvilket vurderes muligt uden væsentlig forringelse af serviceniveauet for biltrafikken.

Desuden opsættes der cykelparkering ved busstoppestedet i retning mod Ørestad Station, der kan medvirke til at øge oplandet og antallet af passagerer, som benytter stoppestedet.

Princip for busfremkommelighed

Omløbstiden i signalet øges og der etableres ekstra trafikstyret busprioritering gennem signalanlæggene ved hhv. Østbrovej og Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd som sikrer, at linje 500S kan køre gennem begge kryds uden at holde for rødt lys.

Forhold for biltrafikken

	Den øgede busprioritering i krydset medfører ikke forsinkelser for biltrafikken, som samlet får et marginalt forbedret serviceniveau om morgenen ift. en fremskrevet situation uden projektet i 2025 (basis 2025) og et uændret serviceniveau om eftermiddagen. Cyklister og fodgængere Der etableres 10 cykelparkeringspladser ved busstoppestedet i retning mod Ørestad Station umiddelbart syd for Park Allé. Der ændres ikke på forholdene for fodgængere. Arealforhold Der inddrages et areal ved busstoppestedet på Parkvej til cykelparkering, som ligger på en kommunal matrikel (matrikel nr.32fs Brøndbyvester By, Brøndbyvester). <u>B2. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Park Allé / Gildhøj Centret</u> Nuværende forhold Stoppestedet mod Kokkedal Station ligger på Park Allé vest for Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. og betjener foruden linje 500S også buslinje 22, hvis rute fortsætter ad Park Allé mod vest. Stoppestedet mod Ørestad Station ligger på Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. syd for krydset ved Park Allé og betjener foruden linje 500S også buslinjerne 13 og 166, hvis ruter fortsætter ad Park Allé mod øst. Ca. 20-25 passagerer pr. døgn foretager skift mellem buslinjerne. Begge stoppesteder er udformet som buslommer, der medfører, at linje 500S skal bruge længere tid ved til- og især frakørsel fra stoppstederne. Stoppestedet i retning mod Kokkedal Station har kun plads til én bus, hvilket skaber forsinkelser i situationer, når linje 22 holder samtidig med linje 500S ankommer fra syd. Desuden mangler stoppestedet en busperron, hvilket betyder, at ind- og udstigning bliver langsommere og mindre trafiksikker. Krydset Park Allé / Østbrovej er i dag samordnet med krydsene ved hhv. Sognevej og Brøndby Stadion, som er tilpasset afviklingen af biltrafikken. Omkring Gildhøj Centret er der et stort passagerpotentiale, som bedst udnyttes ved at bevare de nuværende stoppestedsplaceringer. Dette skyldes bl.a., at boligområdet langs Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. ikke bliver dækket i lige så høj grad, som tilfældet er i dag, ved en evt. stoppestedsflytning fra Park Allé til Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., som tidligere har været foreslået. Derfor er stoppestedsplaceringerne forudsat bevaret som i dag i projektet. Herudover kan etablering af cykelparkering ved begge stoppesteder øge oplandet og dermed antallet af passagerer til linje 500S. Beskrivelse af projektet	
--	---	--

	Planudsnit for projekt B2 er vist i bilag 4 og 5. Begge stoppesteder udformes, så der kan holde to busser samtidig. De udformes desuden med fremrykkede busperroner, som medfører, at linje 500S kan køre hurtigere til og fra stoppestedet, og så passagererne får færre konflikter med cykeltrafikken. Perronerne bliver godt 2 meter brede, så der bliver plads til læskærm på busperronerne. Dette medfører, at af- og påstigning kan foregå hurtigere. Samtidig anlægges der cykelparkering ved begge stoppesteder. For at forbedre busfremkommeligheden anlægges dertil en separat venstresvingsbusbane i tilkørslen på Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. mod Park Allé i den eksisterende spærreflade før krydset. Det udvidede stoppested på Park Allé samt øvrige forbedringer betyder, at signalstandere, elskabe og belysningsmaster skal flyttes mindre distancer. Desuden opføres nyt signal nord for Park Allé i retning mod vest. Komplet oversigt over ændringer fremgår af bilag 4. Princip for busfremkommelighed Forholdene for linje 500S forbedres ved den separate venstresvingsbusbane fra Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. og det udvidede stoppested på Park Allé. Udvidelse af den nordvestlige side af krydset, gør det muligt for en bus at svinge til venstre samtidig med den øvrige trafik. Hermed kan forbedring af busfremkommeligheden ske, uden at forringe krydssets samlede kapacitet. Der etableres yderligere busprioritering i signalanlægget. Det bundne venstresving har grønt i én fase og de krydsende fodgængere og cyklister har grønt i en anden fase, så dobbelt venstresving kan foretages uden yderligere fysiske ændringer. Man kan benytte samme programstruktur som i dag, men der skal justeres på nogle sikkerhedstider. Dette udnyttes til at optimere fremkommeligheden for linje 500S. Forhold for biltrafikken Den øgede busprioritering i krydset medfører ikke forsinkelser for biltrafikken, som samlet set får et marginalt forbedret serviceniveau om morgenen ift. basis 2025 og et uændret serviceniveau om eftermiddagen. Cyklister og fodgængere Fremkommeligheden for cyklister bliver forbedret på Park Allé med de foreslåede busperronner. Hermed har cyklisterne ikke vigepligt for buspassagererne. Der anlægges deleheller ved fodgængerovergangen over Park Allé, ved hhv. det østlige og vestlige ben af krydset. Hermed kan cyklisterne køre uden om signalanlægget. På Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. udvides den eksisterende bushelle til en egentlig perron. Dette forbedrer fremkommeligheden og trafiksikkerheden for cyklisterne, da de ikke skal holde tilbage for krydsende buspassagerer og dermed ikke kan der være tvivl om vigepligten. Der etableres 10 cykelparkeringspladser ved busstoppestedet på Park Allé og 9 cykelparkeringspladser ved busstoppestedet på Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd.	
--	--	--

	Forholdene for fodgængerne/buspassagererne forbedres med busperroner med plads til læskærme ved begge busstoppesteder. Der anlægges desuden taktile elementer til hjælp for synshandicappede ved busstoppestederne. Ved alle hjørner og heller i krydset anlægges der tilgængelighedsløsninger i form af korrekt kantstensopspring og taktile elementer. Dette forbedrer forholdene for færdselshandicappede i krydset. Der anlægges delehelle ved fodgængerovergangen over Park Allé både det østlige og vestlige ben af krydset. Hermed forkortes længden af de enkelte fodgængerovergange. Den samlede afstand fra fortov til fortov øges dog, da tværprofilet udvides for at få plads til perronen. Parkering og vejtræer Der ændres ikke på parkering i delprojektet. I den nordlige del af krydset fældes 2-3 store træer og ca. 5 mindre træer, da der sættes en ny kantsten igennem rodnettet. De resterende træer, som står tæt ved fortovet skal opstammes, så der sikres en frihøjde på min 2,5 meter. Om muligt genplantes træerne som et led i hovedprojektet. Arealforhold Projektet forudsætter inddragelse af grønt, kommunalt areal foran Rådhuset øst for fredskov (matrikel nr.30am Brøndbyvester By, Brøndbyvester). Brøndby Kommunes forvaltning har vurderet, at dette er muligt, uden at det forudsætter dispensation eller andre tilladelser. <u>B3. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Hallen</u> Nuværende forhold Ved begge stoppesteder er der for nyligt anlagt i buslommer på hver side af en signalreguleret fodgængerovergang på tværs af Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. Foruden linje 500S, betjener stoppestederne også buslinjerne 13 og 166. Ca. 20-25 passagerer pr. døgn foretager skifter mellem buslinjerne. Begge stoppesteder er udformet som buslommer, der medfører, at linje 500S skal bruge længere tid ved til- og især frakørsel fra stoppestederne. Desuden har stoppestederne kun plads til én bus, hvilket skaber forsinkelser i situationer, hvor øvrige buslinjer holder der samtidig med 500S ankommer. Det signalregulerede fodgængerfelt er trykknapstyret og signalindstillingerne medfører, at linje 500S ofte skal holde og vente på at få grønt pga. krydsende fodgængere. Oplandet 600 meter omkring Brøndby Hallen er forholdsvist beskedent, men stoppestedet betjener dels Brøndby Hallerne og de dertilhørende arbejdspladspadser samt Brøndbyvester Skole, som ofte benytter linje 500S i forbindelse med ture o.l. Herudover forventes området omkring Brøndby Hallen byudviklet med mellem 20-25.000 kvm nyt erhverv på sigt. I den forbindelse kan cykelparkering tæt	
--	--	--

	på stoppestederne medvirke til at gøre linje 500S mere attraktiv for nuværende og kommende brugere. Byrumsmæssigt mangler stoppestedet identitetsmæssige indikatorer og kig til Brøndby Hallerne, hvilket gør det svært for passagerne at aflæse, at de er ankommet ved Brøndby Hallen. Desuden er det vanskeligt at se adgangstrappen til busstoppet fra hallerne og P-pladsen, bl.a. fordi beplantningen på skråningen har karakter af krat. Aktivitetsrum findes på vestsiden af Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., hvilket fjerner fokus fra Brøndby Hallerne. Det store område med stor aktivitet, flow og mange besøgende og events, giver potentiale for bedre steder at mødes og opholde sig. Samtidig giver den trafik sikre krydsningsmulighed over Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. en forbindelse, der med fordel kan kobles bedre til Brøndby Hallerne med en god visuel forbindelse fra trappens øvre plateau til Brøndby Hallen. Brugerne har generelt udtrykt ønsker om: - Digital trafikinformation. - Hyppigere afgang i aftentimerne. - Handicapegnede og tilgængelige af- og påstigningsmuligheder. - Bedre belysning ved stoppestedet og de omkringliggende stier. - Flere siddepladser ved stoppestedet. - Glade buschauffører. Beskrivelse af projektet På bilag 6 og 7 er planudsnit for projektet ved stoppestederne ved Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. og Brøndby Hallen vist. Ved begge stoppesteder udvides buslommerne, så der bliver plads til 2 busser og ekstra læskærme / siddemuligheder. Samtidig optimeres trafiksignalet, så busserne prioriteres før fodgængere. Der etableres cykelparkering på vestsiden (mellem sti og stoppested). I forbindelse med projektet flyttes en signalstader og belysningsmast vest for Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. Placeringen fremgår af bilag 6. Princip for busfremkommelighed Der etableres bedre busprioritering ved det signalregulerede fodgængerfelt ved Brøndby Hallen. Samtidig er der mindre risiko for, at busserne forsinkes ved stoppestedet, da buslommerne udvides. Forhold for biltrafikken Den øgede busprioritering i krydset medfører, at også biltrafikken får mere grøntid, hvorved serviceniveauet forbedres ift. dagens situation.	
--	--	--

Cyklister og fodgængere

Der etableres cykelparkering på vestsiden (mellem sti og stoppested) samt, som option, på østsiden (oven for trappen). Cykelparkering på vestsiden giver bedre mulighed for at benytte cykel til og fra Brøndby Hallerne og opland vest for stoppestedet.

Der etableres taktile elementer til hjælp for synshandicappede, både ved busstoppesteder, eksisterende trapper og eksisterende fodgængerovergang.

Busprioriteringen ved fodgængerfeltet kan medføre længere ventetid for krydsende fodgængere.

For at øge tilgængeligheden for alle undersøges muligheden for at etablere en handicaprampe fra stoppestedet på østsiden til Brøndby Hallerne i den efterfølgende projekteringsfase. Såfremt det ikke er økonomisk muligt henvises kørestols- og rolatorbrugere til eksisterende fodgængerfelt over Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. og busperronen på vestsiden, hvorfra der er adgang til ramper og den nuværende stiunderføring.

Parkering og vejtræer

Der ændres ikke på parkering i delprojektet.

Der fældes et træ syd for stoppestedet i vestsiden af Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. for at give plads til stoppestedsudvidelsen.

Anlæg af ny trappe fra stoppestedet til Brøndby Hallen medfører, at der fældes 7 træer på skråningen i østsiden af Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd.. Disse erstattes af 4 nye træer.

Arealforhold

Udvidelse af buslomme på østsiden af Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. forudsætter inddragelse af et grønt kommunalt areal (matrikel nr.7000cf, Brøndbyvester By, Brøndbyvester).

B4. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Sydgårdsvej / Tavlestien

Nuværende forhold

Det eksisterende kryds er indrettet således, at cykeltrafik afvikles dobbeltrettet på begge sider af Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. og på tværs af denne syd for krydset i et særskilt 'vrimlefase', hvor cyklister har grønt adskilt fra bilerne. Dermed afvikles de bløde trafikanter i teorien fuldstændig adskilt fra biltrafikken, hvilket normalt er en meget trafiksikker løsning.

	Vrimlefasen medfører imidlertid længere vente- og omløbstider for både busser, biler samt fodgængere og cyklister. Observationer i krydset viser, at hhv. 84 % af cyklisterne som krydser Tavlestien og 11% af cyklisterne, som krydser Sydgårdsvej ikke venter på vrimlefasen, men kører over for rødt. Derved er løsningen i praksis trafikfarlig samtidig med, at den medfører, at linje 500S ofte skal holde for rødt i krydset som følge af fejl i de spoler, som skal detektere cyklisterne. Beskrivelse af projektet På bilag 8 og 9 er planudsnit for projektet ved Sydgårdsvej/Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. vist. Krydset ombygges så den dobbeltrettede cykelsti over Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. skilles ad til to enkeltrettede cykelstier gennem krydset. Ved Tavlestien etableres cykelsti på den sidste del op mod krydset, så cyklisterne kan føres direkte over krydset. Ændringerne har til formål at frigive tid til hovedretningen (og linje 500S) ved at fjerne den nuværende vrimlefase, hvor cykler i alle retninger afvikles samtidig, mens biltrafikken har rødt. Da dobbeltrettet cykeltrafik ikke må afvikles i samme fase som svingende biltrafik, som kører i fælles spor med ligeudtrafik (dvs. hvor der ikke er svingbaner), kræver dette en ombygning af krydset. Ombygningen medfører, at cykeltrafikken så vidt muligt enkelrettes gennem krydsene, på nær over Sydgårdsvej, hvor der er separate svingbaner for svingende biler i konflikt med cykeltrafikken. I forbindelse med ombygningen af cykelstien fra Tavlestien vil el/signalskabe blive flyttet. Den præcise placering fremgår af bilag 8. Princip for busfremkommelighed Ved at fjerne eksisterende vrimlefase i krydset frigives ca. 20 sek. grøntid til hovedretningen og linje 500S. Forhold for biltrafikken Ændringerne medfører mere grøntid for biler i hovedretningen, hvilket øger serviceniveauet i krydset for biltrafikken. Cyklister og fodgængere	
--	---	--

	Signalgruppeplanerne ændres, så cykeltrafikken afvikles samtidig med de to hovedretninger, uden vrimlefasen. Dette medfører, at cyklisterne nogle steder pålægges en mindre omvejskørsel. Til gengæld skal de vente i kortere tid på, at det bliver grønt, hvilket forventeligt medfører færre cykel-rødkørsler end i dag, hvor mange kører over for rødt, når der ikke er trafik fra sidevejene. Samlet forventes projektet at forbedre cyklisternes fremkommelighed uden at forringe trafiksikkerheden. Forholdene for fodgængere ændres ikke Parkering og vejtræer Der ændres ikke på parkering i delprojektet og alle træer bevares. <u>B5. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Midlergårdsvej / Tavlestien</u> Nuværende forhold Det eksisterende kryds er indrettet således, at cykeltrafik afvikles dobbeltrettet på begge sider af Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. og på tværs af denne syd for krydset i et særskilt vrimlefasen. Dermed afvikles de bløde trafikanter i teorien fuldstændig adskilt fra biltrafikken, hvilket normalt er en meget trafiksikker løsning. Vrimlefasen medfører imidlertid længere vente- og omløbstider for hhv. busser, biler fodgængere og cyklister. Som ved Sydgårdsvej, øger dette risikoen for, at cyklisterne kører over for rødt. Derved er løsningen i praksis trafikfarlig, samtidig med at den medfører, at linje 500S ofte skal holde for rødt i krydset som følge af fejl i de spoler, som skal detektere cyklisterne. Beskrivelse af projektet Den nuværende vrimlefasen for cykeltrafikken fjernes for at undgå rødkørsel og mindske forsinkelser af busser, biler og cyklister. Da dobbeltrettet cykeltrafik ikke må afvikles i samme fase som svingende biltrafik, som kører i fælles spor med ligeudtrafik, kræver dette en ombygning af krydset. Bilag 10 og 11 viser, at ombygningen af krydset muliggør afvikling af den dobbeltrettede cykeltrafik i samme fase som biltrafikken. Det sker ved at anlægge højresvingbaner på hhv. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. fra nord mod vest og på Midlergårdsvej fra vest mod syd.	
--	--	--

	Desuden etableres højresvingsforbud på Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. fra syd mod øst og venstresvingsforbud fra Tavlestien fra øst mod syd. Dette eliminerer konflikter mellem dobbeltrettet cykeltrafik langs østsiden af Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. og biltrafik fra Tavlestien. Derudover etableres fodgængerfelter på tværs af hhv. Tavlestien og Midlergårdsvej. Ændringerne i delprojektet betyder, at skilte, signalstandere og belysningsmaster skal flyttes mindre distancer på alle 4 hjørner af krydset. De præcise ændringer fremgår af bilag 10. Princip for busfremkommelighed Ved at fjerne eksisterende vrimlefase i krydset frigives 20 sek. grøntid til hovedretningen og linje 500S i hvert signalomløb. Forhold for biltrafikken Ændringerne medfører mere grøntid for biler i hovedretningen på Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., hvilket forbedrer serviceniveauet for biltrafikken i krydset. Samtidig får biltrafikken til og fra Midlergårdsvej bedre forhold, som følge af de nye svingbaner. Adgang til og fra Tavlestien begrænses til og fra syd, som følge af svingforbud. Det har dog mindre betydning, da Tavlestien primært benyttes af arbejdskørsel i forbindelse med service af boldbanerne. Cyklister og fodgængere Signalgruppeplanerne ændres, så cykeltrafikken afvikles samtidig med de to hovedretninger, uden vrimlefase. Dette medfører, at cyklisterne skal vente i kortere tid på, at det bliver grønt, hvilket forventeligt medfører færre cykel-rødkørsler end i dag, hvor mange kører over for rødt, når der ikke er trafik fra sidevejene. Fodgængere som færdes langs Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. får bedre forhold som følge af fodgængerfelterne. Parkering og vejtræer Der ændres ikke på parkering i delprojektet og alle træer bevares. <u>B6. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Albjergparken / Tranumparken</u>	
--	--	--

Nuværende forhold

Stoppestederne i begge retninger ligger umiddelbart syd for rundkørslen ved Bækkelunden.

Stoppestedet betjener foruden linje 500S også buslinjerne 13 og 166. Ca. 20-50 passager pr. døgn foretager skifter mellem buslinjerne.

Begge stoppesteder er udformet som buslommer, der medfører, at linje 500S skal bruge længere tid ved til- og især frakørsel fra stoppestederne, idet placeringen kort før rundkørslen medfører, at busserne skal vente på, at biltrafikken er afviklet.

Stoppestederne har kun plads til én bus, hvilket skaber forsinkelser i situationer, hvor linje 13 og 166 holder samtidig med linje 500S ankommer.

Fra syd snævrer kørebanen ind fra to til et spor kort før stoppestedet i retning mod Kokkedal Station. Det medfører, at linje 500S skal flette sammen med øvrig trafik inden stoppestedet, hvilket kan give anledning til forsinkelser ved tæt trafik.

Omkring Albergparken er der et betydeligt passagerpotentiale inden for 600 m, som ikke udnyttes i dag. Der er allerede overdækket cykelparkering ved begge stoppesteder, som er forholdsvis lidt benyttet, hvorfor yderligere cykelparkering ikke virker oplagt. Ud over en niveaufri krydsning af Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. via stitunnellen, er der en ureguleret krydsningsmulighed via midterrabatten på Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd.

Beskrivelse af projektet

På bilag 12 og 13 er planudsnit for projektet ved stoppestederne ved Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. ved Albjergparken vist.

Begge stoppesteder udvides, så der er plads til 2 busser. Der anlægges desuden busbane mellem Brøndby Strand Station og Albjergparken i begge retninger. Dette medfører, at kørebanearealet udvides fra et til to spor umiddelbart syd for stoppestedet i retning mod Kokkedal Station således, at linje 500S kan køre uhindret til stoppestedet. Samtidig etableres et gatingsignal mod nord ved busstoppestedet i retning mod Kokkedal Station syd for rundkørsel. Gatingsignalet holder bilerne tilbage for rødt lys, når linje 500S nærmer sig stoppestedet. Det sikrer, at busserne kan køre ud fra stoppestedet og først ind i rundkørslen.

Princip for busfremkommelighed

Busbanerne i hver retning samt gatingsignalet ved det østlige busstoppested vil øge fremkommeligheden for busserne.

Forhold for biltrafikken

Antallet af kørespor for bilerne indskrænkes fra to til ét i hver retning, og gatingsignal medfører, at biltrafikken holdes tilbage når busserne nærmer sig stoppestedet. Dette medfører en forringelse i forhold til i dag.

	Men samtidig optimeres omløbstiden i alle signalkryds på Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. mellem Albjergparken og Gl. Køge Landevej, hvilket medfører, at serviceniveauet kan holdes nogenlunde uændret for hovedretningen. Trafikken fra sidevejene kan dog opleve længere ventetid end i dag. Cyklister og fodgængere Forholdene for buspassagererne forbedres, da perronerne udvides og anlægges med jævn belægning. Der etableres taktile elementer til hjælp for synshandicappede, både ved busstoppesteder og ved eksisterende trapper. Den uregulerede fodgængerkrydsning på tværs af Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. reetableres mod nord for at sikre bedre oversigt. Forholdene for cyklister er uændrede. Parkering og vejtræer Der ændres ikke på parkering i delprojektet. Der fældes et vejtræ syd for det nuværende stoppested mod Ørestad Station i vestsiden af Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. <u>B7. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Strandesplanaden</u> Nuværende forhold Krydset ved den nordlige tilslutning fra Strandesplanaden er i dag et firebenet signalkryds, hvor det østlige ben er ensrettet mod Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., mens det vestlige ben er dobbeltrettet. Signalet er i dag tidsstyret med meget korte grøntider og en 60 sekunders omløbstid, hvilket mindsker ventetiden for sidevejene, men samtidig medfører, at linje 500S hyppigt risikerer at holde for rødt lys. Beskrivelse af projektet I begge retninger anlægges der busbaner i den inderste vognbane og krydset optimeres signalteknisk ift. fremkommeligheden for linje 500S. Herudover foretages der ingen fysiske tiltag i dette kryds, se bilag 14 og 15. Princip for busfremkommelighed Omløbstiden øges til 80 sek. og der etableres busprioritering med 0-20 sek. grøntidsforlængelse. Dette medfører, at linje 500S får færre stop.	
--	--	--

Forhold for biltrafikken

I morgenmyldretiden forringes serviceniveauet for biltrafikken noget, uden dog på nogen måde at blive kritisk for trafikafviklingen. I eftermiddagsmyldretiden er der også en lille forringelse af serviceniveauet.

Cyklister og fodgængere

Projektet ændrer ikke forholdene for cyklister og fodgængere, som i dag afvikles på det separate stisystem med niveaufri krydsning af biltrafikken.

Parkering og vejtræer

Ingen ændringer for parkering eller vejtræer.

B8. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Strand Station / Strandskolevej**Nuværende forhold**

Busterminalen er i dag udformet som en klassisk terminal med lamelopstilling, som benyttes af linje 500S samt linje 13 og 166. Buslinje 13 og 166 har endestation ved Brøndby Strand Station, hvilket også er tilfældet for hver anden linje 500S uden for myldretiden. I dag kører linje 500S ind fra Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. og foretager en 'sløjfemanøvre'. Det sikrer, at afsætning af passagerer sker tæt på adgangen til S-togstationen, men medfører samtidig, at linje 500S bruger ½-1 minut ekstra rejsetid.

Cyklister og fodgængere har adgang til stoppestederne og S-togstationen via et separat stisystem, som krydser Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. ude af niveau, men samtidig medfører store omveje for dem, der bor øst for Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. Dette medfører, at mange bløde trafikaner vælger at krydse Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. ureglementeret via en trampet sti og et hul i trådhegnet, som afgrænser cykelsti og fortov langs østsiden fra kørebanen.

Oplandet 400 meter omkring Brøndby Strand Station kan udvides til at omfatte en større del af beboelsen øst for Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., hvis stoppestederne placeres langs Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. og der etableres en trafiksikker og direkte stikrydsning. Herudover kan den planlagte byudvikling omkring Brøndby Strand medføre, at passagerpotentialet forøges omkring det trafikale knudepunkt.

Byrumsmæssigt fremstår knudepunktet nedslidt og utidssvarende mht. belægnings, cykelparkering og inventar. Der er relativt få opholdsmuligheder, som kun er placeret omkring busstoppestederne og som derfor ikke har rekreativ værdi. Terminalområdet fremstår mørkt og utrygt i aften- og nattimerne, med mørke hjørner og lav belysning. Selvom knudepunktet har et stort flow af

	mennesker, som dagligt passerer gennem terminalen, gør de dårlige krydsningsmuligheder på tværs af Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. til de omgivende boligområder, at knudepunktet opleves isoleret uden direkte sammenhæng med omgivelserne. Forbindelsen kan med fordel markeres bedre ved at skabe visuel kontakt mellem togstation, busstoppestederne og beboelsen øst for Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. Den overdækkede cykelparkering ligger velplaceret. Hvis den fornyes med tidsvarende og indbydende indretning og lys, er der potentiale for flere brugere. Den eksisterende beplantning omkring busterminalen giver et grønt præg, der har potentiale for at blive styrket. Endelig kan indkøbscentret ved Brøndby Strand Station evt. åbnes mere op mod forpladsen for at synliggøre bylivet. Brugerne udtrykker ønsker om: - Digital trafikinformation. - Ophold med læ. - At undgå bussløjfe ved stationen. - At stoppestedet flyttes ud på Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. Beskrivelse af projektet På bilag 16 og 17 er planudsnit for projektet ved Brøndby Strand Station vist. Ved Brøndby Strand Station foreslås busstoppestederne flyttet ud på Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., så busserne ikke skal foretage sløjfekørsel omkring stationsområdet. Der etableres separat buslomme for linje 13, som derved kan holde uden at spærre for buslinje 500S og 166. Vendemulighed etableres i krydset ved Strandskolevej (se beskrivelsen i afsnit B9. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Gammel Køge Landevej / Strandporten nedenfor). Der anlægges busbane mellem Gl. Køge Landevej og Brøndby Strand Station og videre mod nord mod Albjergparken. Samtidig etableres der en ny signalreguleret stikrydsning for fodgængere og cyklister på tværs af Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. ved stoppestederne. Herved vil bussernes rejsetid blive reduceret, og passagerer fra boligområderne øst for Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. vil opnå en kortere gangafstand til og fra stoppestederne samtidig med, at passageroplandet forøges. Den eksisterende dobbeltrettede cykelsti ved Brøndby Strand Station føres over den nye stikrydsning. Hegn ind mod boligområde mod øst nedbrydes, så der sikres bedre tilgængelighed til stoppested og S-tog. Stikrydsningen på tværs af Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. i forbindelse med stoppestedsflytningen, vil både være til gavn for buspassagererne og vil kunne benyttes af beboere øst for vejen til at komme frem og tilbage til Brøndby Strand Station, hvormed også S-togsstationen får et større opland. For at skabe god visuel sammenhæng mellem station, stoppesteder og boligområdet øst for Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., anlægges der en strøgforbindelse med god belysning, siddemuligheder og ny beplantning, der kan øge knudepunktets rekreative kvaliteter. Samtidig renoveres eksisterende cykelparkering ved terminalen med nye stativer og ny belysning. Øst for	
--	--	--

	Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. etableres der 10 nye cykelstativer tæt på stoppestedet og den nye stikrydsning. DOT-skærme med trafikinformation opsættes ved stoppestedet på østsiden ud for stikrydsningen samt i indgangshallen til stationen. Opsætning af ny DOT trafikskærm ved stoppested foran stationen samt fjernelse af tryksignal og flytning af lav signalstander i krydset ved Strandskolevej fremgår af bilag 16. Byrum og lys Når stoppestedet ved Brøndby Strand Station rykkes ud på Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., frigives der areal mellem Brøndby Strands S-togstation og den nye busholdeplads for linje 500S. I dette areal skabes potentiale til byrumsforbedring. Det bliver et vigtigt nyt strøg fra den nye fodgængerovergang til stationen og dermed også mellem linje 500S og S-toget. I designet af byrummet er især “wayfinding”, tilgængelighed, tryghed, god mulighed for ophold samt et grønt rekreativt præg med træer og plantebede vigtigt. Der er foreslået en opgradering af cykelparkeringen på pladsen med arealoptimering og sammenhængende design. Det nye byrumsdesign består af elementerne: Nye belægninger, byrumsinventar (belysning, bænke, skraldespande), cykelparkering, træer, bunddækkende beplantning. Tilsammen vil det give et væsentligt kvalitets-, design- og oplevelsesmæssigt løft i det nye byrum. Omkring det eksisterende platantræ på hjørnet mellem Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. og Brøndby Strand Station etableres der en ny rund bänk. Bænken beskytter træet og markerer “et særligt sted” ved indgangen til det nye byrum. Det gennemgående designudtryk for Brøndby Strand Stations byrumsinventar bliver robust, enkelt design i sortlakeret stål(RAL 6009). Eksisterende cykelparkering udskiftes med nye overdækkede stativer med LED belysning, hvoraf 1/3 er aflåselige samt ny belægning. Belysningen ved Brøndby Strand Station udformes med henblik på at understøtte byrummets nye arkitektoniske træk. Ved at skabe et naturligt hierarki i både udstyr, lysniveau og -stemning, lettes orienteringen og der skabes et attraktivt og trygt forløb i alle døgnets timer. Den nye belysning opdeles ift. byrummets forskellige zoner, hhv. de primære bevægelseszoner, de sekundære bevægelseszoner og de grønne zoner. De primære bevægelseszoner strækker sig over fortovsarealerne fra stoppestedernes læskærme til byrummets begyndelse, samt det tydelige fodgængerstrøg mod S-togsstationen. Derudover omfatter denne zone cykelstien. Belysningen af de primære bevægelseszoner udføres ved hjælp af enkle, rektangulære master og matchende armaturer i 5 meters højde. Belysningen skaber en veloplyst bevægelseszone med høj regelmæssighed og uden mørke hjørner. Den mere funktionsprægede vejbelysning for de hårde trafikanter består fortsat af de eksisterende 12 meter høje vejbelysningsmaster i græshellerne. De sekundære bevægelseszoner rummer stiforløbene i de grønne områder. I denne zone tilpasses belysningen til den mere rolige og rekreative stemning ved hjælp af pullertbelysning. Pullertbelysningen placeres strategisk, så der altid er et lyst punkt at gå i møde. Derudover vil belysningen altid være placeret nær bænkene, så der skabes attraktive opholdspladser om aftenen. Funktionsbelysningen er udformet iht. belysningsklasse	
--	---	--

E1, men med en markant højere regelmæssighed i de primære bevægelseszoner. Belysningen for fodgængerfeltet er udformet iht. belysningsklasse L7B og F2. Belysningsudstyret er valgt med henblik på at sikre holdbarhed og opfyldelse af de krav, der stilles til en professionel udendørsbelysning. Belysning af den grønne zone er med til at skabe velbelyste vertikale flader, der opretholder byrummets tredimensionalitet om aftenen. Samtidig er belysningen med til at skabe stemning og højne oplevelsen af tryghed og velvære. Det store solitære træ ved Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. foreslås belyst med uplights, placeret inden for den runde bænk i montagerør, som er hævet over terrænhøjden af driftsmæssige årsager.

De grønne arealer er en option, da kommunen muligvis ønsker at benytte lokaliteten til byggefelt. Optionen består af, at der ved stiforløbene monteres små projektører på bagsiden af funktionsbelysningens rektangulære master, som anvendes til at fremhæve træer og staudebede, til glæde for byrummets brugere. Det anbefales, at man som option udskifter de eksisterende parklygter bag cykelparkeringen med nye master og armaturer tilsvarende til den øvrige modernisering af stationsforpladsen. Lygterne kan med fordel udskiftes med tre master, hvorved man også kan få oplyst den lille pladsdannelse i enden mod S-togsstationen, som ellers fremstår mørk og utryg. Belysning fremgår af bilag 17.

Princip for busfremkommelighed

Ved at flytte busstoppestederne ud langs Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. øges fremkommeligheden for busserne, da de ikke skal ind igennem busterminalen og foretage 'sløjfekørsel' og køre ud igen i et vigepligtsreguleret kryds. Herved spares ½-1 minut i rejsetid. Det nye signal ved fodgænger- og cyklistkrydsningen ved Brøndby Strand Station bliver programmeret med busprioritering, så bussen har forkørselsret.

Forhold for biltrafikken

Udfor stationen medfører anlæg af en ny signalreguleret stikrydsning, at fremkommeligheden for biltrafikken forringes en smule ift. i dag. Serviceniveauet bliver dog forholdsvis højt i det nye signal samtidig med, at trafikstyringen minimerer antal stop for biltrafikken uden for myldretiden. Der er kun ét spor for almindelig biltrafik fra Albjergparken til stationen. Dette medfører en forringelse i forhold til i dag. Der kompenseres for dette ved at øge omløbstiden i signalerne på strækningen og ved at tildele grøntiden til trafik på Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., hvorved forsinkelsen ikke bliver helt så stor.

Cyklister og fodgængere

Fremkommelighed og tilgængelighed for både cyklister og fodgængere øges væsentligt ved stationen med anlæg af en ny signalreguleret stikrydsning. Dette mindsker betragteligt den barriereeffekt, som Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. udgør i dag, ligesom fodgængere og cyklister får en markant

forbedret trafiksikkerhed, når de krydser Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. Der etableres tilgængelige løsninger med korrekt kantstensopspring og taktile belægninger både ved det nye signalregulerede kryds og ved busstoppestederne. Gangafstanden for pendlere mellem busstoppestederne og stationen øges lidt, når stoppestederne flyttes ud langs Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd.. Til gengæld mindskes køretiden ved, at bussen ikke skal ind over busterminalen. Ved de nye busstoppesteder etableres der sammenbyggede læskærme med plads til ekstra passager på begge sider af Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. Der etableres også 10 cykelparkeringspladser øst for Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. ved det nye busstoppested og eksisterende cykelparkering på stationen renoveres som beskrevet ovenfor.

Parkering og vejtræer

Der nedlægges ikke parkeringspladser i delprojektet. Der fældes 2 træer ved den eksisterende parkeringsplads, hvor manøvreareal rykkes ind for at få plads til et stoppested for buslinje 13. Det ene træ kan erstattes på hjørnet til det vigepligtsregulerede kryds. Herudover plantes der 14 nye træer i det nye byrum syd for P-pladsen.

Arealforhold

Der inddrages areal fra boligselskabets grønne areal øst for Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. til cykelparkering (matrikel 16v, Brøndbyvester By, Brøndby Strand).

B9. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Gammel Køge Landevej / Strandporten

Nuværende forhold

Signalkrydset er i dag et firebenet kryds, der betjener trafik til og fra Strandskolevej. Omløbstiden er 60 sekunder og krydset er delvist trafikstyret. Busserne foretager vendemanøvre på terminalen ved Brøndby Strand Station, hvor U-vending ikke mulig for større køretøjer.

Beskrivelse af projektet

På bilag 18 og 19 ses planudsnit for projektet ved krydset Strandskolevej/Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. Krydset ved Strandskolevej/Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. ombygges, så det bliver muligt for linje 500S samt for linjerne 13 og 166 at foretage U-vending. Det skyldes, at nogle af afgangene for linje 500S og begge lokallinjer har endestation ved Brøndby Strand Station. Da den nuværende busterminal nedlægges og busstoppestederne rykkes ud til Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., er dette en forudsætning for at opretholde busdriften med 12-meter busser, der har endestation ved Brøndby Strand Station. Dette medfører, at venstresvingbanen udvides og frafarten mod nord på Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. tilpasses kørekurve for 12-meter busser. Samtidig anlægges der en højresvingbane fra nord mod vest for at øge både kapacitet i krydset og

trafiksikkerheden for cyklister. Fra Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. syd anlægges busbane i højre side, der op mod krydset afmærkes som en kombineret bus- og højresvingsbane. Flytning af signalstandere og en enkelt belsyningsmast fremgår af bilag 18.

Princip for busfremkommelighed

Der etableres forlænget omløbstid og trafikstyring med busprioritering i signalkrydset.

Forhold for biltrafikken

I krydset ved Strandskolevej forbedres trafiksikkerheden og fremkommeligheden for biltrafikken, da der etableres separat højresvingsbane i sydgående retning. Herved minimeres risikoen for bagendekollisioner ved højresving. Til gengæld forringes fremkommeligheden for venstresvingende biler fra nord mod øst, idet der fremover vil holde busser i venstresvingsbanen, som skal foretage U-vending. Det samlede serviceniveau er dog mere eller mindre uændret ift. de eksisterende forhold.

Cyklister og fodgængere

Når højresvingsbanen flyttes tættere på cykelstien, øges trafiksikkerheden for cyklister, som kører mod syd, da højresvingende lettere vil kunne opdage, når der kommer en cyklist. Der etableres tilgængelige løsninger med korrekt kantstensopspring og taktile belægninger ved den nordlige overgang, som berøres i krydset.

Parkering og vejtræer

Der nedlægges ikke parkeringspladser eller træer.

B10. Gammel Køge Landevej / Strandporten, Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd.

Nuværende forhold

Signalkrydset betjener i dag meget svingende trafik, især i morgenmyldretiden, fra Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. mod øst. Dette medfører, at linje 500S ofte holder i kø i venstresvingsbanen sammen med biltrafikken. Nogle bilister skyder genvej ved at køre ligeud gennem krydset til Strandporten, hvor de foretager en ulovlig U-vending for at køre til højre. Dette er med til at forsinke trafikafviklingen for de venstresvingende busser og biler fra Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. Tilsvarende er der en del højre svingende trafik fra Gl. Køge Landevej mod nord. Den korte kombinerede højresvings- og cykelbane medfører, at der ofte er kø, som forsinke linje 500S.

Beskrivelse af projektet

På bilag 20 og 21 er planudsnit for projektet ved krydset Gl. Køgelandevej/Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. vist.

	I det nordlige ben i krydset Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd./Gl. Køge Landevej etableres der en venstresvingbusbane og venstresvingbanen forlænges. For at gøre plads til busbanen fjernes delehellen mellem kørebane og cykelsti mod syd og den meget brede cykelsti indsnævres op mod krydset. I frafarten mod nord afkortes delehellen mellem kørebane og cykelsti for at gøre bedre plads til højre svingende busser fra Gl. Køge Landevej. For at undgå uhensigtsmæssige U-vendinger på Strandporten, anlægges der en sidehelle i højre vejside i det sydlige ben på Strandporten samtidig med, at midterhellen forlænges. Ligeud-højresvingsbanen omlægges til en separat højresvingsbane. I det østlige ben på Gl. Køge Landevej føres cykelstien helt frem og højresvingsbanen forlænges. Natbuslinje 97N betjener i dag busstoppestedet ud for tankstationen, hvor højresvingsbanen foreslås forlænget. Højresvingsbanen afmærkes derfor med et supplerende bussymbol i starten. For at få plads til den fremførte cykelsti og den forlængede højresvingsbane rykkes tværprofilet, hvilket medfører, at den sydlige cykelsti rykkes længere mod syd. En del af sidehellen med træer inddrages. Princip for busfremkommelighed En busbane fra Gl. Køge Landevej til Brøndby Strand Station og en separat busvenstresvingbane i krydset Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd./Gl. Køge Landevej vil begge øge fremkommeligheden for bussen. Forlænget omløbstid og trafikstyring med busprioritering i signalkrydset vil øge busfremkommeligheden yderligere. Forhold for biltrafikken Fremkommeligheden og trafiksikkerheden for de venstresvingende bilister i det nordlige ben øges, da længden af venstresvingsbanen fordobles. I det østlige ben forbedres fremkommeligheden for de højresvingende ved, at de ikke skal flette med cyklisterne. Den forlængede og separate højresvingsbane øger desuden sikkerheden, da bagendekollisioner med ligeudkørende biler mindskes. I det sydlige ben forhindres ulovlige U-vendinger for trafikanter fra nord, hvilket forbedrer trafiksikkerheden og den samlede fremkommelighed i krydset. Samlet set medfører de foreslåede ændringer, at serviceniveauet kan opretholdes stort set som ved de eksisterende forhold. Cyklister og fodgængere Trafiksikkerheden øges for cyklister mod syd ved at højresvingsbanen i det nordlige ben rykkes tættere på cykelstien. I det østlige ben i krydset Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd./Gl. Køge Landevej forlænges cykelstien. Det øger fremkommeligheden og trygheden for cyklisterne, men løsningen er mindre trafiksikker end en afkortet cykelsti, hvor cyklisterne fletter med de højresvingene inden konfliktpunktet i krydset. Der etableres tilgængelige løsninger med korrekt kantstensopspring og taktile belægninger ved de overgange, som berøres i krydset.	
--	---	--

Parkering og vejtræer

Der nedlægges ikke nogen parkeringspladser i delprojektet. Der fældes 2-3 træer ved sidehellen på Gl. Køge Landevej.

Arealforhold

For at få plads til den fremførte cykelsti og den separate højresvingsbane på Gl. Køge Landevej, inddrages en del af det kommunale grønne areal nordøst for krydset (matrikel 29df, Brøndbyvester By, Brøndby Strand). Det medfører, at inventar, belysning og skilte skal rykkes ind herunder, en bæk, en fodhvil, to belysningsstandere, et stort S-togsskilt, signalstander samt en reklamevitrine. Ændringer fremgår af bilag 20.

Hvidovre Kommune:

H1. Gammel Køge Landevej, Stamholmen

Nuværende forhold

Krydset er et firebenet, trafikstyret signalkryds uden fast omløbstid. De primære trafikstrømme er biltrafik på Gl. Køge Landevej – herunder svingende trafik til Stamholmen - og højresvingende biltrafik fra Stamholmen mod vest. Biltrafik fra Avedøre Flyveplads samt fodgængere og cyklister er minimal. Linje 500S foretager hhv. højresving fra Gl. Køge Landevej mod Stamholmen i retning mod Ørestad Station, og venstresving fra Stamholmen mod Gl. Køge Landevej i retning mod Kokkedal Station. Linje 500S, oplever sjældent store forsinkelser i krydset.

Beskrivelse af projektet

Der foretages udelukkende signaltekniske ændringer i dette kryds med henblik på at forbedre busfremkommeligheden. Oversigtskort over projektet kan ses på bilag 22.

Princip for busfremkommelighed

Omløbstid og detektering optimeres og der etableres busprioritering i krydset.

Forhold for biltrafikken

Den generelle optimering af signalprogrammer og detektering vil øge den generelle kapacitet og trafikafvikling i krydset. Serviceniveauet opretholdes mere eller mindre som i dag, med en lille forbedring i eftermiddagsmyldretiden.

Cyklister og fodgængere

	Der sker ingen fysiske ændringer for cyklister og fodgængere i krydset. Ændringer af omløbstid og signalprogrammer og etablering af busprioritering, kan principielt øge ventetiden for cyklister og fodgængere, som dog er beskedne i antal. Parkering og vejtræer Ingen ændringer for parkering eller vejtræer. <u>H2. Stamholmen, Helseholmen</u> Nuværende forhold Stoppestederne er i dag udformet med fremrykkede busperroner, hvor linje 500S holder i højre kørespor på vejbanen. Der er plads til 1½ bus ved begge stoppesteder, som fremstår nedslidte og utidssvarende. Stoppestedet betjener erhvervsområderne omkring Helseholmen, som har et relativt stort potentielt opland, men kun ca. 240 daglige af- og påstigere. Bedre mulighed for cykelparkering kan medvirke til at øge antallet af passagerer. Beskrivelse af projektet På bilag 23-24 er planudsnit for projektet ved krydset Helseholmen/Stamholmen vist. Der etableres en ny, jævn belægning ved busstoppestederne på Stamholmen og opsættes 10 cykelparkeringspladser ved hvert busstoppested. Endvidere opsættes der digital trafikinformation i realtid i form af såkaldte count down-moduler. Princip for busfremkommelighed Ingen ændringer for busfremkommelighed. Forhold for biltrafikken Ingen ændringer for biltrafikken. Cyklister og fodgængere Der opsættes i alt 20 cykelparkeringspladser, 10 ved hvert stoppested, hvilket øger mobiliteten for buspassagerer, som cykler. Parkering og vejtræer Ingen ændringer for parkering eller vejtræer. <u>H3. Avedøreholmen, Stamholmen</u>	
--	---	--

	Nuværende forhold Stoppestederne er i dag udformet med fremrykkede busperroner, hvor linje 500S holder i højre kørsel på vejbanen. Der er plads til to busser ved begge stoppesteder, som fremstår nedslidte og utidssvarende. Nord for stoppestedet ligger en grillbar, som er relativt velbesøgt. Stoppestedet betjener erhvervsområderne omkring Avedøreholmen, som har et relativt stort opland, men kun ca. 180 daglige af- og påstignere. Bedre mulighed for cykelparkering kan medvirke til at øge antallet af passagerer. Beskrivelse af projektet På bilag 25 og 26 er planudsnit for projektet ved krydset Avedøreholmen/Stamholmen vist. Der etableres ny, jævn belægning ved busstoppestederne på Stamholmen og der opsættes 10 cykelparkeringspladser ved hvert busstoppested. Endvidere opsættes der digital trafikinformation i realtid i form af såkaldte count down-moduler. Princip for busfremkommelighed Ingen ændringer for busfremkommelighed. Forhold for biltrafikken Ingen ændringer for biltrafikken. Cyklister og fodgængere Der opsættes 20 cykelparkeringspladser, 10 ved hvert stoppested, hvilket øger mobiliteten for buspassagerer som cykler. Parkering og vejtræer Ingen ændringer for parkering eller vejtræer. <u>H4 og H5 Stamholmen, Avedøre Havnevej, CPH Business Park</u> Delprojekterne H4 og H5 foregår henholdsvis lige vest og lige nord for rundkørslen hvor bussen kører fra Stamholmen til Avedøre Havnevej og tilbage. Projekterne overlapper i rundkørslen, hvorfor de nedenfor er beskrevet under ét, selvom de henviser til forskellige kortbilag. Nuværende forhold	
--	--	--

	Stoppestederne er i dag beliggende umiddelbart nord for kontorbygningen på Avedøre Havnevej. Stoppestederne i begge retninger har plads til én bus ad gangen. I retning mod Kokkedal Station betjenes stoppestedet af buslinjerne 500S, 200S og 137/139. Det kan give forsinkelser, hvis en af de øvrige busser holder når linje 500S ankommer. I retning mod Ørestad Station betjenes stoppestedet kun af linje 500S, idet buslinjerne 200S og 137/139 har stoppested ca. 50 meter længere mod nord på selve broen over Amagermotorvejen. Dette medfører, at omstigningsforholdene ikke er optimale. Placeringen medfører, at stoppestederne ligger afsondret fra selve erhvervsområdet og kontorbygningen, men tæt på fodgængerfeltet på tværs af Avedøre Havnevej i det sydligste rampekryds. De uregulerede krydsninger umiddelbart nord for rundkørslen er utrygge og vanskelige at passere for fodgængere og cyklister. Den intense trafikbelastning i rundkørslen og de to rampekryds medfører, at linje 500S meget ofte forsinkes af kødannelser og har svært ved at køre til og fra stoppestederne. Rejsetidsmålinger viser således et potentiale for rejsetidsbesparelser på op til 75 sek. i retning mod Ørestad Station og 48 sek. i retning mod Kokkedal Station. Ved at flytte stoppestedet syd for kontorbygningen opnås bedre visuel sammenhæng med erhvervsområdet og indgangen til kontorbygningen. Buskundeforholdene ændres ikke mærkbart ved den nye stoppestedsplacering. Dog bliver gangafstanden til- og fra stoppestedet kortere for de passagerer, der arbejder i Avedøre Holme og som udgør langt størstedelen af de nuværende passagerer, som benytter stoppestedet. Byrummet fremstår generelt nedslidt og utidssvarende med ringe vedligeholdte fortove og mørke passager under kontorbygningen. Generelt mangler der sammenhæng og visuel forbindelse mellem stoppestederne og den publikumsvendte del af kontorbygningen. Den intense trafik med mange tunge køretøjer medfører, sammen med de få og barrierefyldte krydsninger, at stoppestederne fremstår utrygge. Dog rummer området også naturprægede kvaliteter. De mange veje, der leder til rundkørslen har f.eks. egetræsrekker som gennemgående træk. Naturpræget og egetræerne giver et potentiale, som der kan bygges videre på i byrummet omkring CPH Business Park. Bakken i midten af rundkørslen er i dag en kortklippet græsbakke med fire plader - her er der potentiale for et samspil med områdets grønne karakter. Brugerne nævner især følgende: - Utryghed for gående. Det gælder både passagen over vejene, der føles utryg pga. tung trafik, ophold ved busstoppested klos op af den tunge trafik, og det gælder i gennemgangen i underkørslen, hvor passagen under er meget mørk - især om aftenen. - Cykler er ofte smidt tilfældigt i fodgængerunderføringen ved kontorhuset. - Manglende belysning og siddemulighed. - Ønsker om en sikker krydsningsmulighed i rundkørslen. - Bred opbakning til at flytte stoppestedet ned til rundkørslen, hvis det er til gavn for fremkommeligheden. - Mulighed for at parkere cyklen eller tage en delecykel.	
--	--	--

Beskrivelse af projektet

På bilag 27, 28, 29 og 30 er planudsnit for projektet ved Stamholmen, Avedøre Havnevej, CPH Business Park vist. Stoppestedet i retning mod Ørestad Station flyttes til en placering syd for kontorbygningen og sammenlægges med stoppestedet for linjerne 200S og 137/139. Herved skabes der bedre sammenhæng med erhvervsområdet samtidig med, at skiftemulighederne forbedres. Desuden medfører den nye placering, at der er mindre risiko for at kødannelse i højresvingsbanen mod Amagermotorvejen øst blokerer for busserne på linje 500S. I retning mod Kokkedal Station bevares det eksisterende stoppested aht. korrespondance og skift med linjerne 200S og 137/139. På Stamholmen anlægges der en ny busbane vest for rundkørslen for busserne i retning mod Ørestad Station, samt et gatingsignal ca. 50 meter før rundkørslen, som sikrer, at linje 500S kan køre inden om bilkøerne og dermed komme først frem til vigelinjen ved rundkørslen. I selve rundkørslen etableres busshunt, som gør det let for linje 500S at køre direkte til den nye stoppestedsplacering nordøst for rundkørsel i retning mod Ørestad Station. Herudover etableres der 24 nye cykelstativer i fodgængerunderføringerne, ny forbedret belysning omkring stoppesteder og underføringer samt ny beplantning i rundkørslen.

Byrum og lys

Busstationsområdet ved Avedøre Holme får et landskabeligt løft særligt i beplantningen. Der er allerede et fint naturpræg i området med egetræsækker langs de tilstødende veje, hvis naturudtryk, der arbejdes videre med i - og omkring - rundkørslen og de nye busholdepladser. Det foreslås, at den nuværende udsmykning fjernes og, at der i stedet plantes en række egetræer, som giver en fornemmelse af et lille "stykke skov" midt i det tungt trafikerede sted. Der foreslås et større træ (25-30 cm i omkreds i 1 meters højde med plantehul, opbinding og vandingsposer.) samt fem mellemstore træer (18-20 cm i omkreds i 1 meters højde med plantehul, opbinding og vandingssæk) plantes i rundkørslens "bakke". Bakken forhøjes med 1.000-2.000 m³ ren overskudsjord fra de øvrige projekter.

Som option kan bundbeplantningen i rundkørslen og de tilstødende rabatter opgraderes med en blomstrende engbeplantning, bestående af engmåtte og urteplugs. Beplantningen skal være salttolerant og derfor en saltengstype. Engbeplantningen skaber et godt levested for insekter, såsom bier og sommerfugle mm. Eksisterende græsflader ryddes forud for anlæggelse af engbeplantning. Engen etableres ved at grave eksisterende tørv af, og der lægges grus ud, som blandes op med muld, derefter lægges engmåtter ud og deri sættes urteplugs.

Ny belysning ved CPH Business Park skal skabe et oplyst miljø, hvor det er trygt at opholde sig, mens man venter på sin bus. Området er stærkt præget af biltrafik og derfor er det vigtigt, at belysningen øger synligheden af ventende personer og skaber overblik over området med læskærmene. Dette opnås gennem en jævn belysning med høj visuel komfort ved stoppestederne. Der anvendes 5 meter høje, rektangulære master og armaturer, som går igen fra de andre større byrum

	langs +Way busruten. Armaturerne oplyser primært den horisontale flade, men vil også belyse bløde trafikanter. I rundkørslen iscenesættes de store solitære træer ved hjælp af uplights, så der skabes et flot blikfang, der sætter fokus på områdets grønne elementer som modspil til det trafikale præg. De iscenesættende tiltag og de vertikale belysninger i portalerne og i rundkørslen vil bidrage væsentligt til at højne den generelle oplevelse af tryghed i området. I de markante portaler under erhvervsbygningen foreslås to optioner: - Den første option vil skabe en jævn grundbelysning af portalernes gang- og cykelsti samt cykelparkering, ved hjælp af tilsvarende rektangulære master og armaturer som anvendt ved læskærmene, der placeres igennem portalerne langs stien. - Den anden option iscenesætter den nye cykelparkering med et scenografisk lyselement. Cykelstativernes cylindriske stander forlænges med en perforeret konstruktion, som belyses indvendigt for at skabe lyse pejlemærker igennem portalerne. I tillæg foreslås det at tilføje et uplight i toppen af standerne, som skaber en punktuelt belysning af loftet. Derved opnås en rumlig oplevelse af portalerne, uden indgreb i portalernes konstruktion. Princip for busfremkommelighed Der etableres busprioritering i det signalregulerede kryds vest fra rundkørslen. Derudover anlægges der busbane med gatinganlæg, som sikrer, at bussen kan overhale kødannelser fra den øvrige trafik og komme uhindret frem til rundkørslen. Busshunten ud af rundkørslen mod nord øger også fremkommeligheden for bussen. Forhold for biltrafikken Den nye busbane på Stamholmen anlægges i den eksisterende rabat mellem kørebane og cykelsti. Hermed ændres der ikke på antallet af spor for den resterende trafik op mod rundkørslen, hvor serviceniveauet forbedres en smule i forhold til dagens situation. Busprioriteringen i eksisterende signalanlæg på Stamholmen og det nye doseringsanlæg vest for rundkørslen giver biltrafikken et ekstra stop før rundkørslen. Den samlede rejsetid for biltrafikken påvirkes dog ikke af tiltaget. Cyklist og fodgængere Der ændres ikke på forholdene for cyklister, som fortsat har utilstrækkelige krydsningsmuligheder. Signalregulering af rundkørslen, fodgængerfelter og cykelkrydsninger er undersøgt men fravalgt, da det vil forsinke både busser og biler. Forholdene for fodgængere, som krydser i krydset ved Stamholmen forbedres, da der anlægges ny, jævn belægning og indarbejdes tilgængelighed for alle. Parkering og vejtræer Der ændres ikke på parkeringen, men den grønne rabat mellem kørebane og cykelsti fjernes til fordel for busbane. Herudover foreslås der seks nye træer plantet i rundkørselens midterø.	
--	--	--

H6. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21

Nuværende forhold

De to rampekryds er generelt overbelastede i myldretiden, hvilket medfører store forsinkelser for trafikken til og fra Avedøre Holme. De korte venstresvingsbaner på broen mellem de to rampekryds kan ikke rumme de mange venstresvingende i myldretiden, hvilket medfører, at trafikken ofte låses – især i retning mod nord og vest. Dette får ofte trafikken til at gå i stå i rundkørslen syd for rampekrydsene, hvorved trafik fra nord også blokeres. Fra syd mod øst, i retning mod Ørestad Station, oplever linje 500S ofte forsinkelser, fordi højresvingsbanen er for kort og har for lidt grøntid. Flere forskellige undersøgelser har påvist, at kapaciteten kan forbedres ved følgende løsninger (nævnt i den rækkefølge, som giver størst kapacitetsreserve):

1. Anlægge forskudte venstresvingsbaner, som sikrer, at venstresvingende ikke låser hinanden på broen og samtidig frigiver en betydelig kapacitet til gavn for biltrafik og busser.
2. Anlægge ekstra svingbaner på broen, hvilket også kan forbedre trafikafviklingen for biltrafik og busser.
3. Forlænge venstresvingsbanerne, så kømagasinet på broen bliver større og risikoen for tilbagesuvning og kø mindskes. Ændringer på broen mellem de to rampekryds forudsætter imidlertid omfattende forstærkning og renovering af brokonstruktionen, hvilket ligger ude over rammener for +Way-projektet.

Beskrivelse af projektet

På bilag 31 og 32 er planudsnit for projektet ved tilkørselsrampe mod øst til Amagermotorvejen vist. Der anlægges højresvingsshunt fra Avedøre Havnevej mod tilkørslen til Amagermotorvejen i østlig retning. Samtidig forlænges højresvingsbanen på Avedøre Havnevej mod syd ved at flytte nuværende stoppested for linje 500S mod syd (til placering mellem kontorbygning og rundkørslen), hvilket giver længere kømagasin og bedre flow for både højresvingende trafik og for linje 500S. Den østlige dobbeltrettede cykelsti føres hele vejen fra rundkørslen til tilkørsel til Amagermotorvejen og begge dobbeltrettede cykelstier på Avedøre Havnevej afmærkes med delelinje og cykelsymboler. I forbindelse med den videre projektering kan der ske justeringer af projektudformningen efter dialog med Vejdirektoratet, som er vejmyndighed.

Princip for busfremkommelighed

Shunten mod tilkørselsrampen mod øst medfører, at højresvinget mod Amagermotorvejen kan afvikles samtidig med venstresving fra Avedøre Havnevej nord, hvilket øger den samlede kapacitet og forbedrer rejsetiden for både linje 500S og den øvrige højresvingende trafik væsentligt.

Forhold for biltrafikken

Den nye shunt mod Amagermotorvejen øger fremkommeligheden for bilerne i retning mod øst.

Cyklister og fodgængere

Den dobbeltrettede cykelsti forlænges fra rundkørslen hen til tilkørsel til Amagermotorvejen og afmærkes tydeligt. Dette forbedrer fremkommeligheden og sikkerheden for cyklisterne, da det bliver tydeligt, at de kan køre i begge retninger. Anlæg af shunt for biler til Amagermotorvejen øst medfører, at der anlægges en delehelle mellem tilkørselstrafik fra syd og fra nord. Der er risiko for, at cyklister fanges på hellen ved signalkifte. Dette vurderes dog ikke at være et trafikikkerhedsmæssigt problem. Fodgængere og cyklister krydser shunten signalreguleret, vha. anmeldelse. Bedre afmærkning af dobbeltrettet cykelsti øger sikkerheden, da det tydeliggøres for buspassagererne, at der kan komme cykeltrafik fra begge retninger.

Parkering og vejtræer

Der ændres ikke på parkering i delprojektet. Ved tilkørselsrampen og den nye shunt fældes ingen træer, men en del buskads fjernes.

Arealforhold

Højresvingsshunten medfører, at der skal inddrages areal langs skråningen. Dette er en del af motorvejsmatriklen. Venstresvingsbanen medfører ligeledes, at der inddrages areal langs rampen, som er den en del af motorvejsmatriklen.

H7. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21**Nuværende forhold**

De to rampekryds er generelt overbelastede i myldretiden, hvilket medfører store forsinkelser for trafikken til Avedøre Holme. De korte venstresvingsbaner på broen mellem de to rampekryds kan ikke rumme de mange venstresvingende i myldretiden, hvilket medfører, at trafikken ofte låses – især i retning mod nord og vest. Dette får ofte trafikken til at gå i stå i rundkørslen syd for rampekrydsene, hvorved trafik fra nord også blokeres. Fra øst mod syd - i retning mod Kokkedal Station - oplever linje 500S af og til forsinkelser, fordi venstresvingsbanen er fyldt af biler i perioderne med myldretidstrafik. Flere forskellige undersøgelser har påvist, at kapaciteten kan forbedres ved følgende løsninger (nævnt i den rækkefølge, som giver størst kapacitetsreserve):

1. Anlægge forskudte venstresvingsbaner, som sikrer, at venstresvingende ikke låser hinanden på broen og samtidig frigiver en betydelig kapacitet til gavn for biltrafik og busser.
2. Anlægge ekstra svingbaner på broen, hvilket også kan forbedre trafikafviklingen for biltrafik og busser.
3. Forlænge venstresvingsbanerne, så kømagasinet på broen bliver større og risikoen for tilbagestuvning og kø mindskes. Ændringer på broen mellem de to rampekryds forudsætter imidlertid

	omfattende forstærkning og renovering af brokonstruktionen, hvilket ligger ude over rammerne for +Way-projektet. Beskrivelse af projektet På bilag 33 og 34 er planudsnit for projektet ved frakørselsrampe mod vest fra Amagermotorvejen vist. Nord for broen anlægges en ekstra venstresvingsbane på frakørselsrampen fra Amagermotorvejen op til signalkrydset ved Avedøre Havnevej. Herved afvikles linje 500S og evt. holdende biler hurtigere i myldretiden, hvilket forøger rejsetidsgevinsten for linje 500S. I forbindelse med den videre projektering kan der ske justeringer af projektudformningen efter dialog med Vejdirektoratet, som er vejmyndighed. Princip for busfremkommelighed Den nye busbane på frakørselsrampen medfører, at linje 500S kan køre uden om bilkøer på rampen, som ofte er i myldretiden. Forhold for biltrafikken I det nordlige rampekryds viser beregningen, at serviceniveauet for den østlige motorvejsfrakørsel i det nordlige rampekryds forværrer væsentligt i morgenmyldretiden (mens det forbedres marginalt i eftermiddagsmyldretiden), hvilket samtidig resulterer i, at kølængden for venstresvingende bliver længere om morgenen. I forbindelse med detailprojekteringen kan signalprogrammet om morgenen justeres, så der tildeles mere grøntid til venstresvinget fra Avedøre Havnevej nord, hvorved trafikafviklingen kan forbedres. Cyklister og fodgængere Overgangen over den udvidede frakørselsrampe bliver længere for både cyklister og fodgængere. Det kan være et problem for færdselshandicappede, men dette kan minimeres ved at øge grøntiden for fodgængerne. Fodgængerfeltet over Avedøre Havnevej rykkes mod nord og der etableres taktile belægninger og korrekt kantstensopspring ved begge fodgængerfelter. Parkering og vejtræer Der ændres ikke på parkering i delprojektet. Anlæg af ny venstresvingbane på frakørselsrampen medfører, at buskadset skal fældes. Bilagsoversigt:	
--	---	--

	1. Oversigtskort over alle delprojekter 2. Linjeplan B1 3. Belægningsplan B1 4. Linjeplan B2 5. Belægningsplan B2 6. Linjeplan B3 7. Belægningsplan B3 8. Linjeplan B4 9. Belægningsplan B4 10. Linjeplan B5 11. Belægningsplan B5 12. Linjeplan B6 13. Belægningsplan B6 14. Linjeplan B7 15. Belægningsplan B7 16. Linjeplan B8 17. Belægningsplan B8 18. Linjeplan B9 19. Belægningsplan B9 20. Linjeplan B10 21. Belægningsplan B10 22. Linjeplan H1 23. Linjeplan H2 24. Belægningsplan H 25. Linjeplan H3 26. Belægningsplan H3 27. Linjeplan H4 28. Belægningsplan H4 29. Linjeplan H5 30. Belægningsplan H5 31. Linjeplan H6 32. Belægningsplan H6 33. Linjeplan H7 34. Belægningsplan H7 35. B1-H7 oversigtskort 1-50.000 36. B1 oversigtskort 1-5.000 37. B2 oversigtskort 1-5.000 38. B3 oversigtskort 1-5.000	
--	--	--

	39. B4 oversigtskort 1-5.000 40. B5 oversigtskort 1-5.000 41. B6 oversigtskort 1-5.000 42. B7 oversigtskort 1-5.000 43. B8 oversigtskort 1-5.000 44. B9 oversigtskort 1-5.000 45. B10 oversigtskort 1-5.000 46. H1 oversigtskort 1-5.000 47. H2 oversigtskort 1-5.000 48. H3 oversigtskort 1-5.000 49. H4-H5 oversigtskort 1-5.000 50. H6 oversigtskort 1-5.000 51. H7 oversigtskort 1-5.000 52. Ledningsplan B1 53. Ledningsplan B2 54. Ledningsplan B3 55. Ledningsplan B4 56. Ledningsplan B5 57. Ledningsplan B6 58. Ledningsplan B7 59. Ledningsplan B8 60. Ledningsplan B9 61. Ledningsplan B10 62. Ledningsplan H1 63. Ledningsplan H2 64. Ledningsplan H3 65. Ledningsplan H4 66. Ledningsplan H5 67. Ledningsplan H6 68. Ledningsplan H7 69. Koteplan B2 70. Koteplan B3 71. Koteplan B4 72. Koteplan B5 73. Koteplan B6 74. Koteplan B8 75. Koteplan B9 76. Koteplan B10	
--	---	--

	77. Koteplan H4 78. Koteplan H5 79. Projektrapport 80. Kortbilag – beskyttede arter	
Navn, adresse, telefonnr. og e-mail på bygherre	Brøndby Kommune Marius Blixt Park Alle 160, 2605 Brøndby 43282419 marbl@brondby.dk Hvidovre Kommune Johannes Baagøe-Nielsen Høvedstensvej 21, 2650 Hvidovre 41320669 gjb@hvidovre.dk	
Navn, adresse, telefonnr. og e-mail på kontaktperson	DJ Miljø & Geoteknik P/S Energivej 3 4180 Sorø Simon Mundus, tlf.: 2381 4747, sim@dj-mg.dk	
Projektets adresse, matr. nr. og ejerlav. For havbrug angives anlæggets geografiske placering angivet ved koordinater for havbrugets 4 hjørneafmærkninger i bredde/længde (WGS-84 datum).	Brøndby Kommune: B1. Park Allé / Østbrovej / Glentemosen, Tranehaven Matr. 7000v og 32fs Brøndbyvester By, Brøndbyvester B2. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Park Allé / Gildhøj Centret Matr. 7000cs, 7000ad og 30am Brøndbyvester By, Brøndbyvester B3. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Hallen Matr. 7000ad og 7000cf Brøndbyvester By, Brøndbyvester B4. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Sydgårdsvej / Tavlestien Matr. 7000bc og 26bl Brøndbyvester By, Brøndbyvester B5. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Midlergårdsvej / Tavlestien Matr. 7000bc og 26bk Brøndbyvester By, Brøndbyvester B6. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Albjergparken / Tranumparken	

	Matr. 7000ah Brøndbyvester By, Brøndby Strand B7. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Strandesplanaden Matr. 7000ah Brøndbyvester By, Brøndby Strand B8. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Strand Station / Strandskolevej Matr. 7000dg, 136b, 7000ah, 7000bu og 7000br Brøndbyvester By, Brøndby Strand B9. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Gammel Køge Landevej / Strandporten Matr. 7000dg og 7000by Brøndbyvester By, Brøndby Strand B10. Gammel Køge Landevej / Strandporten, Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. Matr. 7000b, 7000dg og 29df Brøndbyvester By, Brøndby Strand Hvidovre Kommune: H1. Gammel Køge Landevej, Stamholmen 7000g og 7000x Avedøre By, Avedøre H2. Stamholmen, Helseholmen 7000x Avedøre By, Avedøre H3. Avedøreholmen, Stamholmen 7000x Avedøre By, Avedøre H4. Stamholmen, Avedøre Havnevej 7000x Avedøre By, Avedøre H5. Avedøre Havnevej, CPH Business Park 7000x, 7000az og 7000aæ Avedøre By, Avedøre H6. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21 7000az og 7000aæ Avedøre By, Avedøre H7. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21 7000aæ Avedøre By, Avedøre 7000bæ Hvidovre By, Strandmark	
--	--	--

Projektet berører følgende kommune eller kommuner (omfatter såvel den eller de kommuner, som projektet er placeret i, som den eller de kommuner, hvis miljø kan tænkes påvirket af projektet)	Brøndby Kommune og Hvidovre Kommune	
Oversigtskort i målestok eks. 1:50.000 – Målestok angives. For havbrug angives anlæggets placering på et søkort.	Målestok angives: 1:50.000 Bilag 35	Ok
Kortbilag i målestok 1:10.000 eller 1:5.000 med indtegning af anlægget og projektet (vedlægges dog ikke for strækningsanlæg).	Målestok angives: 1:5.000 Brøndby Kommune: B1. Park Allé / Østbrovej / Glentemosen, Tranehaven Bilag 36 B2. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Park Allé / Gildhøj Centret Bilag 37 B3. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Hallen Bilag 38 B4. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Sydgårdsvej / Tavlestien Bilag 39 B5. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Midlergårdsvej / Tavlestien Bilag 40 B6. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Albjergparken / Tranumparken Bilag 41 B7. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Strandesplanaden Bilag 42	Ok

	B8. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Strand Station / Strandskolevej Bilag 43 B9. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Gammel Køge Landevej / Strandporten Bilag 44 B10. Gammel Køge Landevej / Strandporten, Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. Bilag 45 Hvidovre Kommune: H1. Gammel Køge Landevej, Stamholmen Bilag 46 H2. Stamholmen, Helseholmen Bilag 47 H3. Avedøreholmen, Stamholmen Bilag 48 H4 og H5 Stamholmen, Avedøre Havnevej, CPH Business Park Bilag 49 H6. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21 Bilag 50 H7. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21 Bilag 51		
Forholdet til VVM reglerne	Ja	Nej	
Er projektet opført på bilag 1 til lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (VVM).		X	Hvis ja, er der obligatorisk VVM-pligtigt. Angiv punktet på bilag 1:
Er projektet opført på bilag 2 til lov om miljøvurdering	X		Hvis ja, angiv punktet på bilag 2: 10. INFRASTRUKTURPROJEKTER
			Ok

af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).		b) Anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikscentre og parkeringsanlæg.	
Projektets karakteristika	Tekst		Myndigheds vurdering
1. Hvis bygherren ikke er ejer af de arealer, som projektet omfatter angives navn og adresse på de eller den pågældende ejer, matr. nr. og ejerlav	I Brøndby Kommune skal inddrages 432,5 m ² i forbindelse med alle projekterne. De 414,5 m ² er allerede kommunale arealer. På delprojekt B8. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Strand Station / Strandskolevej skal der inddrages 18 m ² på matrikel 16v, Brøndbyvester By, Brøndby Strand øst for Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. til nye cykelstativer. Det forventes, at der kan laves en aftale med lodsejer. Alternativt skal arealet eksproprieres med hjemmel i vejloven.		
2. Arealanvendelse efter projektets realisering. Det fremtidige samlede bebyggede areal i m ² Det fremtidige samlede befæstede areal i m ² Nye arealer, som befæstes ved projektet i m ²	<u>Brøndby Kommune:</u> <u>B1. Park Allé / Østbrovej / Glentemosen, Tranehaven</u> Det fremtidige samlede bebyggede areal i m²: ca. 5 m² Det fremtidige samlede befæstede areal i m²: ca. 2000 m² Nye arealer, som befæstes ved projektet i m²: ca. 10,4 m² <u>B2. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Park Allé / Gildhøj Centret</u> Det fremtidige samlede bebyggede areal i m²: ca. 16 m² Det fremtidige samlede befæstede areal i m²: ca. 7500 m² Nye arealer, som befæstes ved projektet i m²: ca. 1469 m² <u>B3. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Hallen</u> Det fremtidige samlede bebyggede areal i m²: ca. 16 m² Det fremtidige samlede befæstede areal i m²: ca. 2400 m² Nye arealer, som befæstes ved projektet i m²: ca. 641 m² <u>B4. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Sydgårdsvej / Tavlestien</u> Det fremtidige samlede bebyggede areal i m²: 0 m² Det fremtidige samlede befæstede areal i m²: ca. 1400 m² Nye arealer, som befæstes ved projektet i m²: 47 m² <u>B5. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Midlergårdsvej / Tavlestien</u> Det fremtidige samlede bebyggede areal i m²: 0 m² Det fremtidige samlede befæstede areal i m²: 4100 m²		Projektet er en strækingsanlæg og der bliver opstillet læskure. Der er fejl i VVM-screeningen omkring de befæstede arealer. Den 28. april 2022 er der indsendt supplerende oplysninger med nye opgørelser af det befæstede areal. De nye opgørelse over befæstede arealer i Brøndby Kommune er skrevet med rødt i skemaet. Forøgelsen af det befæstede areal i alt er ca. 975 m² Brøndby kommune har ingen bemærkninger hertil.

	Nye arealer, som befæstes ved projektet i m²: ca. 530 m² <u>B6. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Albjergparken / Tranumparken</u> Det fremtidige samlede bebyggede areal i m²: ca. 22 m² Det fremtidige samlede befæstede areal i m²: ca. 4500 m² Nye arealer, som befæstes ved projektet i m²: 778 m² <u>B7. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Strandesplanaden</u> Det fremtidige samlede bebyggede areal i m²: 0 m² Det fremtidige samlede befæstede areal i m²: ca. 5200 m² Nye arealer, som befæstes ved projektet i m²: 0 m² <u>B8. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Strand Station / Strandskolevej</u> Det fremtidige samlede bebyggede areal i m²: ca. 204 m² Det fremtidige samlede befæstede areal i m²: ca. 8500 m² Nye arealer, som befæstes ved projektet i m²: ca. 1500 m² <u>B9 og B10 Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Gammel Køge Landevej / Strandporten</u> Det fremtidige samlede bebyggede areal i m²: ca. 3 m² Det fremtidige samlede befæstede areal i m²: ca. 9800 m² Nye arealer, som befæstes ved projektet i m²: ca. 1545 m² Nye opgørelse af befæstet areal Opgørelse af mængder for forøgelse af befæstet areal (= fremtidigt befæstet – eksisterende befæstet) Arealer med leret vejgrus er ikke medregnet, da de anses som permeable. Reduktion af befæstet areal = områder, som i dag er befæstede, og i projektet konverteres til græs eller leret vejgrus. Brøndby Kommune:	
--	---	--

Tegningsudsnit	Forøgelse af befæstet areal (m²)	Reduktion af befæstet areal (m²)
B1	10,4	0
B2	277,7	0
B3	157,2	0
B4	32,0	0
B5	338,5	0
B6	361,5	9,5
B7	0	0
B8	549,6	1068
B9	265,0	44,8
B10	105,5	0
TOTAL	2097,4	1122,3

Hvidovre Kommune:

H1. Gammel Køge Landevej, Stamholmen

Det fremtidige samlede bebyggede areal i m²: 0 m²

Det fremtidige samlede befæstede areal i m²: ca. 2150 m²

Nye arealer, som befæstes ved projektet i m²: 0 m²

H2. Stamholmen, Helscholmen

Det fremtidige samlede bebyggede areal i m²: ca. 16 m²

Det fremtidige samlede befæstede areal i m²: ca. 900 m²

Nye arealer, som befæstes ved projektet i m²: ca. 162 m²

H3. Avedøreholmen, Stamholmen

Det fremtidige samlede bebyggede areal i m²: ca. 16 m²

Det fremtidige samlede befæstede areal i m²: ca. 950 m²

Nye arealer, som befæstes ved projektet i m²: ca. 114 m²

H4 og H5 Stamholmen, Avedøre Havnevej, CPH Business Park

	Det fremtidige samlede bebyggede areal i m²: ca. 16 m² Det fremtidige samlede befæstede areal i m²: ca. 8300 m² Nye arealer, som befæstes ved projektet i m²: ca. 973 m² <u>H6. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21</u> Det fremtidige samlede bebyggede areal i m²: 0 m² Det fremtidige samlede befæstede areal i m²: ca. 3000 m² Nye arealer, som befæstes ved projektet i m²: ca. 1428 m² <u>H7. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21</u> Det fremtidige samlede bebyggede areal i m²: 0 m² Det fremtidige samlede befæstede areal i m²: ca. 2000 m² Nye arealer, som befæstes ved projektet i m²: ca. 931 m²	
3. Projektets areal og volumenmæssige udformning Er der behov for grundvandssænkning i forbindelse med projektet og i givet fald hvor meget i m Projektets samlede grundareal angivet i ha eller m² Projektets bebyggede areal i m² Projektets nye befæstede areal i m² Projektets samlede bygningsmasse i m³ Projektets maksimale bygningshøjde i m Beskrivelse af omfanget af eventuelle nedrivningsarbejder i forbindelse med projektet	Er der behov for grundvandssænkning i forbindelse med projektet og i givet fald hvor meget i m: Nej Brøndby Kommune: <u>B1. Park Allé / Østbrovej / Glentemosen, Tranehaven</u> Projektets samlede grundareal angivet i ha eller m²: 2300 m² Projektets bebyggede areal i m²: ca. 5 m² Projektets nye befæstede areal i m²: ca. 10,4 m² Projektets samlede bygningsmasse i m³: ca. 12,5 m³ Projektets maksimale bygningshøjde i m: 2,5 m Beskrivelse af omfanget af eventuelle nedrivningsarbejder i forbindelse med projektet: ikke relevant <u>B2. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Park Allé / Gildhøj Centret</u> Projektets samlede grundareal angivet i ha eller m²: ca. 8300 m² Projektets bebyggede areal i m²: ca. 16 m² Projektets nye befæstede areal i m²: ca. 1469 m² Projektets samlede bygningsmasse i m³: ca. 40 m³ Projektets maksimale bygningshøjde i m: 2,5 m Beskrivelse af omfanget af eventuelle nedrivningsarbejder i forbindelse med projektet: To eksisterende læskærme nedrives. <u>B3. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Hallen</u> Projektets samlede grundareal angivet i ha eller m²: ca. 2700 m²	Almindelige vejprojekter kræver sjældent grundvandsænkning. Der bliver opstillet læskure og cykelparkering på en af arealerne. Jord- og andet bygge – og anlægsaffald skal håndteres efter gældende lovgivning og anmeldes til inden bortkørsel.

Projektets bebyggede areal i m²: ca. 16 m² Projektets nye befæstede areal i m²: ca. 641 m² Projektets samlede bygningsmasse i m³: ca. 40 m³ Projektets maksimale bygningshøjde i m: 2,5 m Beskrivelse af omfanget af eventuelle nedrivningsarbejder i forbindelse med projektet: ikke relevant <u>B4. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Sydgårdsvej / Tavlestien</u> Projektets samlede grundareal angivet i ha eller m²: ca. 1600 m² Projektets bebyggede areal i m²: 0 m² Projektets nye befæstede areal i m²: ca. 47 m² Projektets samlede bygningsmasse i m³: 0 m³ Projektets maksimale bygningshøjde i m: ikke relevant Beskrivelse af omfanget af eventuelle nedrivningsarbejder i forbindelse med projektet: ikke relevant <u>B5. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Midlergårdsvej / Tavlestien</u> Projektets samlede grundareal angivet i ha eller m²: 4800 m² Projektets bebyggede areal i m²: 0 m² Projektets nye befæstede areal i m²: ca. 530 m² Projektets samlede bygningsmasse i m³: 0 m³ Projektets maksimale bygningshøjde i m: ikke relevant Beskrivelse af omfanget af eventuelle nedrivningsarbejder i forbindelse med projektet: ikke relevant <u>B6. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Albjergparken / Tranumparken</u> Projektets samlede grundareal angivet i ha eller m²: ca. 6500 m² Projektets bebyggede areal i m²: ca. 22 m² Projektets nye befæstede areal i m²: ca. 778 m² Projektets samlede bygningsmasse i m³: ca. 44 m³ Projektets maksimale bygningshøjde i m: ca. 2,5 m Beskrivelse af omfanget af eventuelle nedrivningsarbejder i forbindelse med projektet: ikke relevant <u>B7. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Strandesplanaden</u> Projektets samlede grundareal angivet i ha eller m²: 5800 m² Projektets bebyggede areal i m²: 0 m²	
--	--

	Projektets nye befæstede areal i m²: 0 m² Projektets samlede bygningsmasse i m³: 0 m³ Projektets maksimale bygningshøjde i m: ikke relevant Beskrivelse af omfanget af eventuelle nedrivningsarbejder i forbindelse med projektet: ikke relevant <u>B8. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Strand Station / Strandskolevej</u> Projektets samlede grundareal angivet i ha eller m²: 10700 m² Projektets bebyggede areal i m²: ca. 180 m² cykelparkering + ca. 24 m² til tre stoppesteder Projektets nye befæstede areal i m²: ca. 1500 m² Projektets samlede bygningsmasse i m³: ca. 360 m³ + 60 m³ til tre stoppesteder Projektets maksimale bygningshøjde i m: ca. 2,5 m Beskrivelse af omfanget af eventuelle nedrivningsarbejder i forbindelse med projektet: 3 stoppesteder på ca. 5 m² nedrives <u>B9 og B10 Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Gammel Køge Landevej / Strandporten</u> Projektets samlede grundareal angivet i ha eller m²: ca. 10.100 m² Projektets bebyggede areal i m²: ca. 3 m² Projektets nye befæstede areal i m²: ca. 1545 m² Projektets samlede bygningsmasse i m³: ca. 6 m³ Projektets maksimale bygningshøjde i m: ca. 2,1 m Beskrivelse af omfanget af eventuelle nedrivningsarbejder i forbindelse med projektet: ikke relevant Hvidovre Kommune: <u>H1. Gammel Køge Landevej, Stamholmen</u> Projektets samlede grundareal angivet i ha eller m²: ca. 2700 m² Projektets bebyggede areal i m²: ca. 0 m² Projektets nye befæstede areal i m²: 0 m² Projektets samlede bygningsmasse i m³: 0 m³ Projektets maksimale bygningshøjde i m: ikke relevant Beskrivelse af omfanget af eventuelle nedrivningsarbejder i forbindelse med projektet: ikke relevant <u>H2. Stamholmen, Helseholmen</u>	
--	--	--

	Projektets samlede grundareal angivet i ha eller m²: 1000 m² Projektets bebyggede areal i m²: ca. 16 m² (2 stk. stoppesteder) Projektets nye befæstede areal i m²: ca. 162 m² Projektets samlede bygningsmasse i m³: ca. 40 m³ Projektets maksimale bygningshøjde i m: ca. 2,5 m Beskrivelse af omfanget af eventuelle nedrivningsarbejder i forbindelse med projektet: ikke relevant <u>H3. Avedøreholmen, Stamholmen</u> Projektets samlede grundareal angivet i ha eller m²: 1100 m² Projektets bebyggede areal i m²: ca. 16 m² (2 stk. stoppesteder) Projektets nye befæstede areal i m²: ca. 114 m² Projektets samlede bygningsmasse i m³: ca. 40 m³ Projektets maksimale bygningshøjde i m: ca. 2,5 m Beskrivelse af omfanget af eventuelle nedrivningsarbejder i forbindelse med projektet: ikke relevant <u>H4 og H5 Stamholmen, Avedøre Havnevej, CPH Business Park</u> Projektets samlede grundareal angivet i ha eller m²: 10100 m² Projektets bebyggede areal i m²: ca. 16 m² (2 stk. stoppesteder) Projektets nye befæstede areal i m²: 973 m² Projektets samlede bygningsmasse i m³: ca. 40 m³ Projektets maksimale bygningshøjde i m: Ca. 2,5 m Beskrivelse af omfanget af eventuelle nedrivningsarbejder i forbindelse med projektet: Ét stoppested nedrives i forbindelse med opførelse af nyt stoppested. <u>H6. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21</u> Projektets samlede grundareal angivet i ha eller m²: 3800 m² Projektets bebyggede areal i m²: 0 m² Projektets nye befæstede areal i m²: ca. 1428 m² Projektets samlede bygningsmasse i m³: 0 m³ Projektets maksimale bygningshøjde i m: ikke relevant Beskrivelse af omfanget af eventuelle nedrivningsarbejder i forbindelse med projektet: ikke relevant <u>H7. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21</u>	
--	--	--

	Projektets samlede grundareal angivet i ha eller m²: 2800 m² Projektets bebyggede areal i m²: 0 m² Projektets nye befæstede areal i m²: 931 m² Projektets samlede bygningsmasse i m³: 0 m³ Projektets maksimale bygningshøjde i m: ikke relevant Beskrivelse af omfanget af eventuelle nedrivningsarbejder i forbindelse med projektet: ikke relevant	
4. Projektets behov for råstoffer i anlægsperioden Råstofforbrug i anlægsperioden på type og mængde: Vandmængde i anlægsperioden Affaldstype og mængder i anlægsperioden Spildevand til renseanlæg i anlægsperioden Spildevand med direkte udledning til vandløb, søer, hav i anlægsperioden Håndtering af regnvand i anlægsperioden Anlægsperioden angivet som mm/å – mm/å	<u>Vandmængde i anlægsperioden:</u> Samlet set skal der for hele projektet bruges ca. 140 m³ vand til skurvognsby i forbindelse med anlægsarbejdet. <u>Affaldstype og mængder i anlægsperioden:</u> Hvis der genereres affald i anlægsperioden (brændstofdunke, materialer fra indpakning/forsendelse af byggematerialer etc.) vil entreprenøren være ansvarlig for at bortskaffe alt affald til en kommunalt godkendt modtageplads. Bortskaffelse vil blive dokumenteret med vejesedler. <u>Spildevand til renseanlæg i anlægsperioden:</u> Spildevand fra skurby (ca. 140 m³ i hele anlægsperioden) ledes til eksisterende kloak. <u>Spildevand med direkte udledning til vandløb, søer, hav i anlægsperioden:</u> Ikke relevant <u>Håndtering af regnvand i anlægsperioden:</u> Regnvand håndteres som tidligere gennem vejbrønde. <u>Anlægsperioden angivet som mm/å – mm/å:</u> Opstart hurtigst muligt efter endt udbud og underskrevet kontrakt. Forventet start i løbet af efteråret 2022. Anlægsperioden forventes at strække sig over ca. 350 dage. <u>Råstofforbrug i anlægsperioden på type og mængde:</u> Fremgår nedenfor for de enkelte delprojekter. Delprojekterne B9 og B10 i Brøndby Kommune og H4 og H5 i Hvidovre Kommune er opgjort samlet, da projekterne ikke kan adskilles fysisk. <u>Brøndby Kommune:</u> <u>B1. Park Allé / Østbrovej / Glentemosen, Tranehaven</u> Råstofforbrug i anlægsperioden på type og mængde: Grus, NSG: 9 m² / 1,8 m³ Brosten: 1,4 m²	Jord og andet bygge- og anlægsaffald skal håndteres efter gældende lovgivning og anmeldes inden bortkørsel. Spildevand fra skurvogn skal afledes til spildevandskloak. Regnvand bliver afledt til eksisterende vejafvanding. Der er et øget afledning fra ca. 975 m². Vi vurderer, at det er en begrænset yderligere belastning af vejvandssystemet. Vi foreslår, at nedsive vejvandet gennem grøfter eller regnbæde, der hvor det er muligt for projektet.

	<u>B2. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Park Allé / Gildhøj Centret</u> Råstofforbrug i anlægsperioden på type og mængde: Grus, NSG: 1110 m² / 200 m³ Grus, BG: 208 m³ Asfalt, SFB: 200 m² / 8 m³ Asfalt, ABB: 445 m² / 18 m³ Asfalt, SMA: 620 m² / 22 m³ Asfalt, AB 6t: 305 m² / 7 m³ Asfalt, GAB I: 730 m² / 82 m³ Fliser: 344 m² Kantsten, granit: 202 m Kantsten, beton: 15 m Brosten: 38 m² Chaussésten: 89 m² <u>B3. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Hallen</u> Råstofforbrug i anlægsperioden på type og mængde: Grus, NSG: 640 m² / 112 m³ Grus, BG: 112 m³ Asfalt, SFB: 190 m² / 8 m³ Asfalt, ABB: 330 m² / 13 m³ Asfalt, SMA: 150 m² / 7 m³ Asfalt, AB 6t: 6 m² / 0,2 m³ Asfalt, GAB I: 330 m² / 46 m³ Fliser: 295 m² Kantsten, granit: 155 m Brosten: 5 m² Chaussésten: 30 m² <u>B4. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Sydgårdsvej / Tavlestien</u> Råstofforbrug i anlægsperioden på type og mængde: Grus, NSG: 35 m² / 0,7 m³ Grus, BG: 7 m³ Asfalt, SMA: 10 m² / 0,3 m³	Projektet vil ikke medføre en væsentlig påvirkning af materielle goder. Projektet vil ikke, hverken i drifts- eller anlægsfase, have et ressourcebehov, der relativt set vurderes at være væsentligt.
--	--	--

	Asfalt, AB 6t: 35 m² / 0,7 m³ Asfalt, GAB I: 35 m² / 3 m³ Fliser: 2 m² Kantsten, granit: 48 m Kantsten, beton: 2 m <u>B5. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Midlergårdsvej / Tavlestien</u> Råstofforbrug i anlægsperioden på type og mængde: Grus, NSG: 486 m² / 88 m³ Grus, BG: 129 m³ Asfalt, SMA: 345 m² / 11 m³ Asfalt, AB 6t: 185 m² / 4 m³ Asfalt, GAB 0: 316 m² / 13 m³ Asfalt, GAB I: 486 m² / 34 m³ Kantsten, granit: 164 m Brosten: 10 m² <u>B6. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Albjergparken / Tranumparken</u> Råstofforbrug i anlægsperioden på type og mængde: Grus, NSG: 758 m² / 133 m³ Grus, BG: 138 m³ Asfalt, SFB: 175 m² / 7 m³ Asfalt, ABB: 375 m² / 15 m³ Asfalt, SMA: 225 m² / 9 m³ Asfalt, AB 6t: 58 m² / 1 m³ Asfalt, GAB I: 428 m² / 57 m³ Fliser: 320 m² Kantsten, granit: 207 m Kantsten, beton: 16 m Brosten: 19 m² Chaussésten: 26 m² <u>B7. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Strandesplanaden</u> Råstofforbrug i anlægsperioden på type og mængde: Intet anlægsarbejde	
--	---	--

B8. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Strand Station / Strandskolevej

Råstofferforbrug i anlægsperioden på type og mængde:

Grus, NSG: 1680 m² / 246 m³

Grus, BG: 325 m³

Asfalt, SFB: 180 m² / 7 m³

Asfalt, ABB: 230 m² / 9 m³

Asfalt, SMA: 345 m² / 11 m³

Asfalt, AB 6t: 140 m² / 1 m³

Asfalt, GAB 0: 155 m² / 6 m³

Asfalt, GAB I: 515 m² / 53 m³

Fliser: 835 m²

Kantsten, granit: 335 m

Kantsten, beton: 259 m

Brosten: 0,8 m²

Chaussésten: 47 m²

Støttemur (betonsten): 17 m²

Granitfliser (ARK): 355 m²

B9 og B10 Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Gammel Køge Landevej / Strandporten

Råstofferforbrug i anlægsperioden på type og mængde:

Grus, NSG: 1355 m² / 229 m³

Grus, BG: 329 m³

Asfalt, ABB: 400 m² / 20 m³

Asfalt, SMA: 940 m² / 28 m³

Asfalt, AB 6t: 445 m² / 9 m³

Asfalt, GAB 0: 475 m² / 19 m³

Asfalt, GAB I: 1185 m² / 80 m³

Fliser: 160 m²

Kantsten, granit: 664 m

Kantsten, beton: 12 m

Chaussésten: 21 m²

Hvidovre Kommune:

<u>H1. Gammel Køge Landevej, Stamholmen</u> Råstofforbrug i anlægsperioden på type og mængde: Intet anlægsarbejde <u>H2. Stamholmen, Helseholmen</u> Råstofforbrug i anlægsperioden på type og mængde: Grus, NSG: 137 m² / 27 m³ Asfalt, AB 6t: 26 m² / 0,5 m³ Fliser: 135 m² Brosten: 9 m² Chaussésten: 5,5 m² <u>H3. Avedøreholmen, Stamholmen</u> Råstofforbrug i anlægsperioden på type og mængde: Grus, NSG: 97 m² / 19 m³ Asfalt, AB 6t: 18 m² / 0,4 m³ Fliser: 96 m² Brosten: 7 m² Chaussésten: 5 m² <u>H4 og H5 Stamholmen, Avedøre Havnevej, CPH Business Park</u> Råstofforbrug i anlægsperioden på type og mængde: Grus, NSG: 895 m² / 182 m³ Grus, BG: 244 m³ Asfalt, SFB: 122 m² / 5 m³ Asfalt, ABB: 162 m² / 6 m³ Asfalt, SMA: 610 m² / 19 m³ Asfalt, AB 6t: 116 m² / 2,5 m³ Asfalt, GAB 0: 570 m² / 29 m³ Asfalt, GAB I: 570 m² / 34 m³ Fliser: 125 m² Kantsten, granit: 315 m Kantsten, beton: 17 m Brosten: 8 m² Chaussésten: 51 m²	
--	--

	<u>H6. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21</u> Råstofforbrug i anlægsperioden på type og mængde: Grus, NSG: 1391 m² / 365 m³ Grus, BG: 512 m³ Asfalt, ABB: 1244 m² / 75 m³ Asfalt, SMA: 1264 m² / 51 m³ Asfalt, AB 6t: 87 m² / 2 m³ Asfalt, GAB I: 1314 m² / 123 m³ Fliser: 77 m² Kantsten, beton: 140 m Chaussésten: 14 m² <u>H7. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21</u> Råstofforbrug i anlægsperioden på type og mængde: Grus, NSG: 931 m² / 241 m³ Grus, BG: 358 m³ Asfalt, ABB: 910 m² / 54 m³ Asfalt, SMA: 910 m² / 36 m³ Asfalt, GAB I: 910 m² / 84 m³ Fliser: 21 m² Kantsten, beton: 33 m Chaussésten: 2 m²	
Projektets karakteristika	Tekst	
5. Projektets kapacitet for så vidt angår flow ind og ud samt angivelse af placering og opbevaring på kortbilag af råstoffet/produktet i driftsfasen: Råstoffer – type og mængde i driftsfasen Mellemprodukter – type og mængde i driftsfasen	<u>Råstoffer – type og mængde i driftsfasen:</u> I vinterperioder kan der ske saltning. Forbruget vil ikke blive ændret i forhold til nu. <u>Mellemprodukter – type og mængde i driftsfasen:</u> Ikke relevant <u>Færdigvarer – type og mængde i driftsfasen:</u> Ikke relevant <u>Vandmængde i driftsfasen:</u> Ikke relevant	Ingen bemærkninger

Færdigvarer – type og mængde i driftsfasen Vandmængde i driftsfasen		
6. Affaldstype og årlige mængder, som følge af projektet i driftsfasen: Farligt affald: Andet affald: Spildevand til renseanlæg: Spildevand med direkte udledning til vandløb, sø, hav: Håndtering af regnvand:	<u>Farligt affald:</u> Ikke relevant <u>Andet affald:</u> Ikke relevant <u>Spildevand til renseanlæg:</u> Ikke relevant <u>Spildevand med direkte udledning til vandløb, sø, hav:</u> Ikke relevant <u>Håndtering af regnvand:</u> Regnvand håndteres som hidtil gennem vejbrønde i kørebanen. Ledningsplaner fremgår af bilag 52 – 68. 41 nedløbsbrønde vil dog blive flyttet, mens der etableres 4 nye. Alle vil blive koblet på eksisterende stikledninger. Oversigt over hvilke lokaliteter der flyttes og etableres nye brønde på fremgår nedenfor: <u>Brøndby Kommune:</u> B1. Park Allé / Østbrovej / Glentemosen, Tranehaven, ingen brønde flyttes B2. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Park Allé / Gildhøj Centret, 2 brønde flyttes (se bilag 69) B3. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Hallen, 1 brønd flyttes (se bilag 70) B4. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Sydgårdsvej / Tavlestien, ingen brønde flyttes (se bilag 71) B5. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Midlergårdsvej / Tavlestien, 3 brønde flyttes (se bilag 72) B6. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Albjergparken / Tranumparken, 3 brønde flyttes (se bilag 73) B7. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Strandesplanaden,	Regnvand bliver afledt til eksisterende vejafvanding. Der er i alt et øget befæstet areal på ca. 975 m². Vi vurderer at det er en begrænset yderligere belastning af vejvandssystemet. Vi foreslår, at nedsive vejvandet gennem grøfter eller regnbæde, der hvor det er muligt for projektet.

	ingen brønde flyttes B8. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Strand Station / Strandskolevej, 8 brønde flyttes (se bilag 74) B9. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Gammel Køge Landevej / Strandporten, 4 brønde flyttes (se bilag 75) B10. Gammel Køge Landevej / Strandporten, Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd. , 14 brønde flyttes og 3 nye etableres (se bilag 76) <u>Hvidovre Kommune:</u> H1. Gammel Køge Landevej, Stamholmen, ingen brønde flyttes H2. Stamholmen, Helseholmen, ingen brønde flyttes H3. Avedøreholmen, Stamholmen, ingen brønde flyttes H4. Stamholmen, Avedøre Havnevej, 5 brønde flyttes (se bilag 77) H5. Avedøre Havnevej, CPH Business Park, 1 brønd flyttes og 1 ny etableres (se bilag 78) H6. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21, ingen brønde flyttes H7. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21, ingen brønde flyttes			
Projektets karakteristika	Ja	Nej	Tekst	
7. Forudsætter projektet etablering af selvstændig vandforsyning?		X		Ingen bemærkninger

8. Er projektet eller dele af projektet omfattet af standardvilkår eller en branchebekendtgørelse?		X	Hvis »ja« angiv hvilke. Hvis »nej« gå til punkt 10	Da der ikke er tale om en virksomhed, er spørgsmålet ikke relevant
9. Vil projektet kunne overholde alle de angivne standardvilkår eller krav i branchebekendtgørelsen?			Hvis »nej« angives og begrundes hvilke vilkår, der ikke vil kunne overholdes.	
10. Er projektet eller dele af projektet omfattet af BREF-dokumenter?		X	Hvis »ja« angiv hvilke. Hvis »nej« gå til pkt. 12.	Der er ingen BREF-dokumenter for bygge- og anlægsprojekter.
11. Vil projektet kunne overholde de angivne BREF-dokumenter?			Hvis »nej« angives og begrundes hvilke BREF-dokumenter, der ikke vil kunne overholdes.	
12. Er projektet eller dele af projektet omfattet af BAT-konklusioner?		X	Hvis »ja« angiv hvilke. Hvis »nej« gå til punkt 14.	Der er ingen BAT-konklusioner for den type af bygge- og anlægsprojekter, som projektet omfatter.
Projektets karakteristika	Ja	Nej	Tekst	
13. Vil projektet kunne overholde de angivne BAT-konklusioner?			Hvis »nej« angives og begrundes hvilke BAT-konklusioner, der ikke vil kunne overholdes.	
14. Er projektet omfattet af en eller flere af Miljøstyrelsens vejledninger eller bekendtgørelser om støj eller eventuelt lokalt fastsatte støjgrænser?	X		Støj fra veje, Vejledning fra Miljøstyrelsen Nr. 4 2007. Forskrift for begrænsning af gener ved bygge- og anlægsaktiviteter i Brøndby Kommune, 2012 Forskrift for Bygge- og anlægsaktiviteter Støj, støv og vibration, Hvidovre Kommune 2018	Ingen bemærkninger
15. Vil anlægsarbejdet kunne overholde de eventuelt lokalt fastsatte vejledende grænseværdier for støj og vibrationer?	X		Hvis »nej« angives overskridelsens omfang og begrundelse for overskridelsen	Der vil blive sat krav til entreprenøren om overholdelse af ”Forskrift for begrænsning af gener ved bygge- og anlægsaktiviteter
16. Vil det samlede projekt, når anlægsarbejdet er	X		Hvis »nej« angives overskridelsens omfang og begrundelse for overskridelsen	Ikke relevant da projektet er et strækningsanlæg.

udført, kunne overholde de vejledende grænseværdier for støj og vibrationer?				
17. Er projektet omfattet Miljøstyrelsens vejledninger, regler og bekendtgørelser om luftforurening?		X	Hvis »ja« angives navn og nr. på den eller de pågældende vejledninger, regler eller bekendtgørelser. Hvis »nej« gå til pkt. 20.	
18. Vil anlægsarbejdet kunne overholde de vejledende grænseværdier for luftforurening?			Hvis »Nej« angives overskridelsens omfang og begrundelse for overskridelsen.	Ikke relevant da der ikke er tale om en virksomhed.
19. Vil det samlede projekt, når anlægsarbejdet er udført, kunne overholde de vejledende grænseværdier for luftforurening?			Hvis »Nej« angives overskridelsens omfang og begrundelse for overskridelsen.	Vi vurderer at der ikke er væsentlige forhold i relation til luftforurening forbundet med projektet, hverken i drifts- eller anlægsfase.
20. Vil projektet give anledning til støvgener eller øgede støvgener I anlægsperioden? I driftsfasen?	X	X	Hvis »ja« angives omfang og forventet udbredelse. I tørre perioder kan anlægsarbejdet potentielt give anledning til støvgener. Disse kan afhjælpes ved sprinkling.	Vi vurderer, at der kan opstå støvgener i anlægsfasen. Støvgenerne vil være af begrænset omfang, og vi vurderer at miljøpåvirkningen er lille. Vi vurderer, at der ikke vil være øgede støvgener i driftsfasen
Projektets karakteristika	Ja	Nej	Tekst	
21. Vil projektet give anledning til lugtgener eller øgede lugtgener I anlægsperioden? I driftsfasen?		X	Hvis »ja« angives omfang og forventet udbredelse.	Vi vurderer at lugtgener i forbindelse med anlægsarbejdet er begrænset.
22. Vil anlægget som følge af projektet have behov for belysning som i aften og nattetimer vil kunne oplyse naboarealer og omgivelserne	X	X	Hvis »ja« angives og begrundes omfanget. I anlægsperioden vil der ikke blive opsat arbejdsbelysning. Der vil udelukkende være belysning på entreprenørmaskiner. Der opsættes enkelte lysmaster på delprojekt B8, men udelukkende til belysning af projektområdet. Belysningen vil blive opsat inde på det grønne område og afskærmes af	Behovet for belysning i den angivne anlægsfase er begrænset, da arbejdet foregår i dagstimerne. Belysning i drift skal leve op til Brøndby Kommunes gældende belysningsplan

I anlægsperioden?			beplantningen, så belysningen af naboarealer vil være minimal. Se detaljer i projektbeskrivelsen ovenfor.	
I driftsfasen?				
23. Er anlægget omfattet af risikobekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer nr. 372 af 25. april 2016?		X		Ikke relevant for strækingsanlæg
Projektets placering	Ja	Nej	Tekst	
24. Kan projektet rummes inden for lokalplanens generelle formål?	X		Hvis »nej«, angiv hvorfor:	Ingen bemærkninger.
25. Forudsætter projektet dispensation fra gældende bygge- og beskyttelseslinjer?		X	B4 og B5 ligger inden for skovbyggelinjen, men der vil ikke ske byggeri på disse to delprojekter.	Ingen bemærkninger.
26. Indebærer projektet behov for at begrænse anvendelsen af naboarealer?		X		Ingen bemærkninger.
27. Vil projektet kunne udgøre en hindring for anvendelsen af udlagte råstofområder?		X		Der er ingen udlagte råstofområder
28. Er projektet tænkt placeret indenfor kystnærhedszonen?	X		Delprojekt B1-B2-B3-B4 ligger uden for kystnærhedszonen Delprojekt B5-B6-B7-B8-B9-B10-H1-H2-H3-H4-H5-H6-H7 ligger alle inden for kystnærhedszonen, hvoraf delprojekterne B6-B7-B8-B9-B10-H1-H2-H3-H4-H5-H6-H7 alle ligger i byzone.	Ingen bemærkninger. Delprojekterne i Brøndby Kommune er ikke i strid med de bestemmelser der gælder for denne.
Projektets placering	Ja	Nej	Tekst	
29. Forudsætter projektet rydning af skov?		X	Der fældes ikke skov, men på nogle delprojekter skal enkelte træer fældes. På delprojekt B2 fældes enkelte træer og der inddrages et grønt areal tæt på fredskov. I projektrapport (se bilag	I Brøndby Kommune bliver der fældet 16 træer og der bliver plantet 19 nye træer.

(skov er et bevokset areal med træer, som danner eller indenfor et rimeligt tidsrum ville danne sluttet skov af højstammede træer, og arealet er større end ½ ha og mere end 20 m bredt.)		79) er det beskrevet at dette Brøndby Kommune har vurderet at dette arbejde ikke kræver yderligere godkendelser. Projektrapporten er godkendt af administrationen i kommunen.	Der bliver ikke fældet skov, men kun enkeltræer i fredsskoven ved projekt B2. Det er tilladt at fælde enkelt træer i vist omfang. Der skal søges om dispensation hos Miljøstyrelsen, hvis der skal gennemføres terrænændringer eller anlæg i fredsskoven. Miljøstyrelsen har ophævet fredslovspligten på det ansøgte areal på delprojektet B2, således at det er muligt at etablere delprojekt B2.
30. Vil projektet være i strid med eller til hinder for realiseringen af en rejst fredningssag?	X		Vi har ikke kendskab til fredningssager i området.
31. Afstanden fra projektet i luftlinje til nærmeste beskyttede naturtype i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3.		Brøndby Kommune: <u>B1. Park Allé / Østbrovej / Glentemosen, Tranehaven</u> Ca. 500 m mod nordvest til § 3-beskyttet sø <u>B2. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Park Allé / Gildhøj Centret</u> Ca. 300 m mod øst til § 3-beskyttet sø <u>B3. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Hallen</u> Ca. 640 m mod øst til § 3-beskyttet vandløb og §3 beskyttet sø <u>B4. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Sydgårdsvej / Tavlestien</u> Ca. 120 m mod sydvest til § 3-beskyttet sø <u>B5. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Midlergårdsvej / Tavlestien</u> Ca. 300 m mod syd til § 3-beskyttet sø <u>B6. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Albjergparken / Tranumparken</u> Ca. 250 m mod nord-nordøst til § 3-beskyttet sø	Vi vurderer, at projektet ikke vil påvirke § 3- beskyttede arealer

		<u>B7. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Strandesplanaden</u> Ca. 500 m mod nord til § 3-beskyttet sø <u>B8. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Strand Station / Strandskolevej</u> Ca. 550 m mod syd til § 3-beskyttet sø <u>B9. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Gammel Køge Landevej / Strandporten</u> Ca. 180 m mod syd til § 3-beskyttet sø <u>B10. Gammel Køge Landevej / Strandporten, Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd.</u> Ca. 210 m mod syd til § 3-beskyttet sø Hvidovre Kommune: <u>H1. Gammel Køge Landevej, Stamholmen</u> Ca. 210 m mod syd til § 3-beskyttet sø <u>H2. Stamholmen, Helseholmen</u> Ca. 200 m mod syd til § 3-beskyttet eng <u>H3. Avedøreholmen, Stamholmen</u> Ca. 250 m mod nord til § 3-beskyttet mose <u>H4 og H5 Stamholmen, Avedøre Havnevej, CPH Business Park</u> Ca. 100 m mod øst og 100 m mod nord ligger to § 3-beskyttede søer <u>H6. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21</u> Ca. 20 m mod nord til § 3-beskyttet sø <u>H7. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21</u> Ca. 100 m mod syd til § 3-beskyttet sø	
32. Er der forekomst af beskyttede arter og i givet fald hvilke?	X	Inden for en afstand af ca. 100 meter fra hvert delprojekt blev der kun fundet beskyttede arter i nærheden af delprojekt H6. Brøndby Kommune: <u>B1. Park Allé / Østbrovej / Glentemosen, Tranehaven</u>	Der er ingen kendskab til beskyttede arter i nærområdet i Brøndby Kommune.

	Nej	
	<u>B2. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Park Allé / Gildhøj Centret</u>	
	Nej	
	<u>B3. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Hallen</u>	
	Nej	
	<u>B4. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Sydgårdsvej / Tavlestien</u>	
	Nej	
	<u>B5. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Midlergårdsvej / Tavlestien</u>	
	Nej	
	<u>B6. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Albjergparken / Tranumparken</u>	
	Nej	
	<u>B7. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Strandesplanaden</u>	
	Nej	
	<u>B8. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Strand Station / Strandskolevej</u>	
	Nej	
	<u>B9. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Gammel Køge Landevej / Strandporten</u>	
	Nej	
	<u>B10. Gammel Køge Landevej / Strandporten, Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd.</u>	
	Nej	
	Hvidovre Kommune:	
	<u>H1. Gammel Køge Landevej, Stamholmen</u>	
	Nej	
	<u>H2. Stamholmen, Helseholmen</u>	
	Nej	
	<u>H3. Avedøreholmen, Stamholmen</u>	

	Nej <u>H4 og H5 Stamholmen, Avedøre Havnevej, CPH Business Park</u> Nej <u>H6. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21</u> Omkring delprojekt H6 findes 3 § 3-beskyttede søer, indtegnet med blå (se bilag 80). Startende med de to nordlige søer er afstanden til delprojekt H6 (indtegnet med rød) ca. 55 og ca. 15 m. Afstanden til den sydlige sø er ca. 30 m. I alle 3 søer findes: - Skrubtudse, som er fredet. - Grøn frø, som er fredet, gullistet og omfattet af Habitatdirektivets bilag V. I den sydlige sø findes: - Grønbroget tudse, som er fredet, rødlistet og omfattet af Habitatdirektivets bilag IV. - Butsnudet frø, som er fredet, gullistet og omfattet af Habitatdirektivets bilag I. - Springfrø, som er fredet, gullistet og omfattet af Habitatdirektivets bilag IV og Bernkonventionens liste II. - Spidssnudet frø, som er fredet og omfattet af Habitatdirektivets bilag IV og Bernkonventionens liste II. - Lille vandsalamander, som er fredet. <u>H7. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21</u> Nej	
33. Afstanden fra projektet i luftlinje til nærmeste fredede område.	Brøndby Kommune: <u>B1. Park Allé / Østbrovej / Glentemosen, Tranehaven</u> 600 m til fredet rundhøj mod øst <u>B2. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Park Allé / Gildhøj Centret</u> 200 m til fredet rundhøj mod nord og syd 300 m til Vestvolden mod øst <u>B3. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Hallen</u> 400 m til fredet rundhøj mod nord 450 m til Vestvolden mod øst <u>B4. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Sydgårdsvej / Tavlestien</u>	Projektet påvirker ikke fredede områder.

500 m til Vestvolden mod øst

B5. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Midlergårdsvej / Tavlestien

450 m til Vestvolden mod øst

B6. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Albjergparken / Tranumparken

600 m til Vestvolden mod øst

B7. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Strandesplanaden

850 m til Vestvolden mod øst

B8. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Strand Station / Strandskolevej

900 m til Vestvolden mod øst

B9. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Gammel Køge Landevej / Strandporten

1.000 m til Vestvolden mod øst

B10. Gammel Køge Landevej / Strandporten, Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd.

1.000 m til Vestvolden mod øst

Hvidovre Kommune:

H1. Gammel Køge Landevej, Stamholmen

10 m til Vestvolden mod nord og øst

H2. Stamholmen, Helseholmen

220 m til Vestvolden mod nord

H3. Avedøreholmen, Stamholmen

220 m til Vestvolden mod nord

H4 og H5 Stamholmen, Avedøre Havnevej, CPH Business Park

220 m til Vestvolden mod nord

H6. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21

80 m til Vestvolden mod nord

	<u>H7. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21</u> 10 m til Vestvolden mod nord	
34. Afstanden fra projektet i luftlinje til nærmeste internationale naturbeskyttelsesområde (Natura 2000-områder, habitatområder, fuglebeskyttelsesområder og Ramsarområder).	Brøndby Kommune: <u>B1. Park Allé / Østbrovej / Glentemosen, Tranehaven</u> Ca. 6.600 m mod syd-øst ligger Natura2000-område nr. 143 – Vestamager og havet syd for samt Fuglebeskyttelsesområde nr. 111 og Habitatsområde nr. 127 begge af samme navn <u>B2. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Park Allé / Gildhøj Centret</u> Ca. 5.900 m mod syd-øst ligger Natura2000-Fuglebeskyttelsesområde nr. 111- Vestamager og havet syd for og Natura-2000 Habitatsområde nr. 127 af samme navn <u>B3. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Hallen</u> Ca. 5.700 m mod syd-øst ligger Natura2000-Fuglebeskyttelsesområde nr. 111- Vestamager og havet syd for og Natura-2000 Habitatsområde nr. 127 af samme navn <u>B4. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Sydgårdsvej / Tavlestien</u> Ca. 5.200 m mod øst ligger Natura2000-Fuglebeskyttelsesområde nr. 111- Vestamager og havet syd for og Natura-2000 Habitatsområde nr. 127 af samme navn <u>B5. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Midlergårdsvej / Tavlestien</u> Ca. 4.900 m mod øst ligger Natura2000-Fuglebeskyttelsesområde nr. 111- Vestamager og havet syd for og Natura-2000 Habitatsområde nr. 127 af samme navn <u>B6. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Albjergparken / Tranumparken</u> Ca. 4.300 m mod øst ligger Natura2000-Fuglebeskyttelsesområde nr. 111- Vestamager og havet syd for og Natura-2000 Habitatsområde nr. 127 af samme navn <u>B7. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Strandplanaden</u> Ca. 4.300 m mod øst ligger Natura2000-Fuglebeskyttelsesområde nr. 111- Vestamager og havet syd for og Natura-2000 Habitatsområde nr. 127 af samme navn <u>B8. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Strand Station / Strandskolevej</u> Ca. 4.400 m mod øst ligger Natura2000-Fuglebeskyttelsesområde nr. 111- Vestamager og havet syd for og Natura-2000 Habitatsområde nr. 127 af samme navn <u>B9. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Gammel Køge Landevej / Strandporten</u>	Vi vurderer, at projektet i Brøndby Kommune ikke vil påvirke internationale naturbeskyttelsesområder

		Ca. 4.400 m mod øst ligger Natura2000-Fuglebeskyttelsesområde nr. 111- Vestamager og havet syd for og Natura-2000 Habitatsområde nr. 127 af samme navn <u>B10. Gammel Køge Landevej / Strandporten, Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd.</u> Ca. 4.400 m mod øst ligger Natura2000-Fuglebeskyttelsesområde nr. 111- Vestamager og havet syd for og Natura-2000 Habitatsområde nr. 127 af samme navn Hvidovre Kommune: <u>H1. Gammel Køge Landevej, Stamholmen</u> Ca. 3.200 m mod øst ligger Natura2000-Fuglebeskyttelsesområde nr. 111- Vestamager og havet syd for og Natura-2000 Habitatsområde nr. 127 af samme navn <u>H2. Stamholmen, Helseholmen</u> Ca. 2.200 m mod øst ligger Natura2000-Fuglebeskyttelsesområde nr. 111- Vestamager og havet syd for og Natura-2000 Habitatsområde nr. 127 af samme navn <u>H3. Avedøreholmen, Stamholmen</u> Ca. 1.600 m mod øst ligger Natura2000-Fuglebeskyttelsesområde nr. 111- Vestamager og havet syd for og Natura-2000 Habitatsområde nr. 127 af samme navn <u>H4 og H5 Stamholmen, Avedøre Havnevej, CPH Business Park</u> Ca. 1.200 m mod øst ligger Natura2000-Fuglebeskyttelsesområde nr. 111- Vestamager og havet syd for og Natura-2000 Habitatsområde nr. 127 af samme navn <u>H6. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21</u> Ca. 910 m mod øst ligger Natura2000-Fuglebeskyttelsesområde nr. 111- Vestamager og havet syd for og Natura-2000 Habitatsområde nr. 127 af samme navn <u>H7. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21</u> Ca. 870 m mod øst ligger Natura2000-Fuglebeskyttelsesområde nr. 111- Vestamager og havet syd for og Natura-2000 Habitatsområde nr. 127 af samme navn	
35. Vil projektet medføre påvirkninger af overfladevand eller grundvand, f.eks. i form af udledninger til eller fysiske ændringer af vandområder	X	Hvis »ja« angives hvilken påvirkning, der er tale om.	Regnvandet bliver afledt til regnvandskloakken. Udledningen vurderes ikke at påvirke vandområder eller grundvandsforekomster.

eller grundvandsforekomster?			
36. Er projektet placeret i et område med særlige drikkevandsinteresser?	X	Brøndby Kommune: <u>B1. Park Allé / Østbrovej / Glentemosen, Tranehaven</u> Delprojektet er placeret i område med drikkevandsinteresser (OD) Delprojektet er placeret i et indvindingsopland uden for OSD tilhørende anlægget Brøndbyvester – Brøndbyskoven Delprojektet er placeret i et indsatsområde inden for nitratfølsomme indvindingsoplande. <u>B2. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Park Allé / Gildhøj Centret</u> Delprojektet er placeret i område med drikkevandsinteresser (OD) Delprojektet er placeret i et indvindingsopland uden for OSD tilhørende anlægget Brøndbyvester – Brøndbyskoven Delprojektet er placeret i et indsatsområde inden for nitratfølsomme indvindingsoplande. <u>B3. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Hallen</u> Delprojektet er placeret i område med drikkevandsinteresser (OD) Delprojektet er placeret i et indvindingsopland uden for OSD tilhørende anlægget Brøndbyvester – Brøndbyskoven Delprojektet er placeret i et indsatsområde inden for nitratfølsomme indvindingsoplande. <u>B4. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Sydgårdsvej / Tavlestien</u> Delprojektet er placeret i område med drikkevandsinteresser (OD) Delprojektet er placeret i et indvindingsopland uden for OSD tilhørende anlægget Brøndbyvester – Brøndbyskoven Delprojektet er placeret i et indsatsområde inden for nitratfølsomme indvindingsoplande. <u>B5. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Midlergårdsvej / Tavlestien</u> Delprojektet er placeret i område med drikkevandsinteresser (OD) Delprojektet er placeret i et indvindingsopland uden for OSD tilhørende anlægget Brøndbyvester – Brøndbyskoven Delprojektet er placeret i et indsatsområde inden for nitratfølsomme indvindingsoplande. <u>B6. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Albjergparken / Tranumparken</u> Delprojektet er placeret i område med drikkevandsinteresser (OD)	B1 – B5 ligger i Brøndby Kommunes indsatsområde for grundvandsbeskyttelse. Regnvandet bliver afledt til regnvandskloak og udgør derfor ikke en trussel for grundvandskvaliteten. Den større befæstelsesgrad kan medføre en mindre grundvandsdannelse. Vi vurderer at påvirkningen er minimal.

			<u>B7. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Strandesplanaden</u> Delprojektet er placeret i område med drikkevandsinteresser (OD) <u>B8. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Strand Station / Strandskolevej</u> Delprojektet er placeret i område med drikkevandsinteresser (OD) <u>B9. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Gammel Køge Landevej / Strandporten</u> Delprojektet er placeret i område med drikkevandsinteresser (OD) <u>B10. Gammel Køge Landevej / Strandporten, Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd.</u> Delprojektet er placeret i område med drikkevandsinteresser (OD) Hvidovre Kommune: <u>H1. Gammel Køge Landevej, Stamholmen</u> Delprojektet er placeret i område med drikkevandsinteresser (OD) <u>H2. Stamholmen, Helseholmen</u> Nej <u>H3. Avedøreholmen, Stamholmen</u> Nej <u>H4 og H5 Stamholmen, Avedøre Havnevej, CPH Business Park</u> Nej <u>H6. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21</u> Nej <u>H7. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21</u> Delprojektet er placeret i område med drikkevandsinteresser (OD)	
37. Er projektet placeret i et område med registreret jordforurening?	X	X	Brøndby Kommune: <u>B1. Park Allé / Østbrovej / Glentemosen, Tranehaven</u> Nej <u>B2. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Park Allé / Gildhøj Centret</u> Nej men en del af arealet mod nord og øst er områdeklassificeret	Projektet vil ikke medføre en væsentlig risiko for jordforurening eller en arealanvendelse der er følsom ift. jordforurening.

	<u>B3. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Hallen</u> Nej, men hele arealet er områdeklassificeret <u>B4. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Sydgårdsvej / Tavlestien</u> Nej <u>B5. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Midlergårdsvej / Tavlestien</u> Nej <u>B6. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Albjergparken / Tranumparken</u> Nej, men en meget lille del af området mod nord-vest er områdeklassificeret. Arealet bliver dog ikke umiddelbart berørt af projektet <u>B7. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Strandesplanaden</u> Nej, men en mindre del af arealet mod syd er områdeklassificeret. Der sker dog udelukkende ændringer af vejbaner på dette delprojekt og derfor ingen jordhåndtering. <u>B8. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Brøndby Strand Station / Strandskolevej</u> Nej, men hele arealet er områdeklassificeret <u>B9. Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd., Gammel Køge Landevej / Strandporten</u> Nej, men hele arealet er områdeklassificeret <u>B10. Gammel Køge Landevej / Strandporten, Borgmester Kjeld Rasmussens Blvd</u> Nej, men hele arealet er områdeklassificeret Hvidovre Kommune: <u>H1. Gammel Køge Landevej, Stamholmen</u> Nej, men hele det berørte kryds er områdeklassificeret. Der sker dog udelukkende signaltekniske ændringer og ingen jordhåndtering. <u>H2. Stamholmen, Helseholmen</u> Nej, men hele arealet er områdeklassificeret <u>H3. Avedøreholmen, Stamholmen</u> Nej, men hele arealet er områdeklassificeret	Størstedelen af arealet er vejareal og men en stor del af arealerne er områdeklassificeret. Gravearbejdet og jordhåndteringen vil foregå i henhold til jordhåndteringsplanen der er godkendt af Brøndby Kommune.
--	---	--

			H4 og H5 Stamholmen, Avedøre Havnevej, CPH Business Park Nej, men hele arealet er områdeklassificeret H6. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21 En mindre del mod øst er V2 kortlagt og desuden er hele arealet områderegistreret H7. Avedøre Havnevej, Frakørsel 21 Området er V2 kortlagt og er desuden områderegistreret	
38. Er projektet placeret i et område, der i kommuneplanen er udpeget som område med risiko for oversvømmelse.	X	X	Af Kommuneplan 2019-2031 for Brøndby Kommune fremgår det at delprojekt B9 og B10 ligger i et område med risiko for oversvømmelse. Af Kommuneplan 2016 for Hvidovre Kommune fremgår det at H3 og H4 ligger i et område med risiko for oversvømmelse	B9 og B10 ligger i området, der i Brøndby Kommunes plan for regn og hav er udpeget som et risikoområde for oversvømmelser. Det skal derfor sikres afløbs- og nedsivningsforhold indrettes således at det ikke forværrer risikoen for oversvømmelse af omkringliggende forhold.
39. Er projektet placeret i et område, der, jf. oversvømmelsesloven, er udpeget som risikoområde for oversvømmelse?	X	X	Delprojekterne B8-B9-B10-H1-H2-H3-H4-H5-H6-H7 ligger alle i et område med risiko for oversvømmelse jf. oversvømmelsesloven.	B7 – B10 ligger i området, der i Brøndby Kommunes klimaplan for regn og hav 2021 er udpeget som et risikoområde truet af oversvømmelser fra havet. Det skal derfor sikres afløbs- og nedsivningsforhold indrettes således at det ikke forværrer risikoen for oversvømmelse af omkringliggende forhold.
Projektets placering	Ja	Nej	Tekst	
40. Er der andre lignende anlæg eller aktiviteter i området, der sammen med		X		Ingen bemærkninger

det ansøgte må forventes at kunne medføre en øget samlet påvirkning af miljøet (Kumulative forhold)?		
41. Vil den forventede miljøpåvirkning kunne berøre nabolande?	X	Ingen bemærkninger
42. En beskrivelse af de tilpasninger, ansøger har foretaget af projektet inden ansøgningen blev indsendt og de påtænkte foranstaltninger med henblik på at undgå, forebygge, begrænse eller kompensere for væsentlige skadelige virkninger for miljøet?		

Myndighedsscreening

	Ikke relevant	Ja	Nej	Bør undersøges	
Kan projektets kapacitet og længde for strækningsanlæg give anledning til væsentlige miljøpåvirkninger			X		Projektet giver ikke anledning til væsentlige miljøpåvirkninger. Der er tale om en udvidelse/forbedringer af stoppesteder og tracé.
Kræver bortskaffelse af affald og spildevand ændringer af bestående ordninger i: anlægsfasen driftsfasen			X		Projektet bliver tilpasset det eksisterende afvandingssystem. Regnvandet bliver afledt til den eksisterende vejafvanding. Vi vurderer, at den øgede befæstelse på ca. 975 m ² medfører en begrænset miljøpåvirkning af vejvandssystemet.

Myndighedsscreening

	Ikke relevant	Ja	Nej	Bør undersøges	
					Vi foreslår, at nedsive vejvandet gennem grøfter eller regnbede, der hvor det er muligt for projektet.
Tænkes projektet placeret i Vadehavsområdet	X				
Vil projektet være i strid med eller til hinder for etableringen af reservater eller naturparker	X				
Indebærer projektet en mulig påvirkning af sårbare vådområder			X		Der er langt fra projektområdet og til slutrecipient. Vi vurderer, at projektet ikke indebærer et påvirkning af sårbare vådområder.
Kan projektet påvirke registrerede, beskyttede naturområder 1. Nationalt: 2. Internationalt (Natura 2000):			X		Der er ingen registrerede beskyttede naturområder langs strækningen i Brøndby Kommune.
Forventes området at rumme beskyttede arter efter habitatdirektivets bilag IV			X		Der er ikke kendskab til beskyttede arter langs strækningen og projektet vurderes ikke at påvirke beskyttede arter
Forventes området at rumme danske rødlistearter			X		Der er ikke kendskab til rødlistearter langs vejen og projektet vurderes ikke at påvirke rødlistearter
Kan projektet påvirke områder, hvor fastsatte miljøkvalitetsnormer allerede er overskredet Overfladevand: Grundvand: Naturområder: Boligområder (støj/lys og Luft):			X		Vi vurderer, at projektet ikke vil medføre en yderligere påvirkning af områder hvor fastsatte miljøkvalitetsnormer allerede er overskredet. Etablering af projektet vil ikke medføre øget trafik og vil således ikke påvirke de omkringliggende arealer, med øget støj/lys eller luftforurening.

Myndighedsscreening

	Ikke relevant	Ja	Nej	Bør under- søges	
Er området, hvor projektet tænkes placeret, sårbar overfor den forventede miljøpåvirkning	X				
Tænkes projektet etableret i et tæt befolket område:		X			+ Way 500S bliver etableret i forbindelse med allerede eksisterende busstoppesteder og tracé. Der sker en forbedring af bustrafikken langs strækningen.
Kan projektet påvirke historiske, kulturelle, arkæologiske, æstetiske eller geologiske landskabstræk.	X				Ingen særlig miljøpåvirkning
Miljøpåvirkningernes omfang (geografisk område og omfanget af personer, der berøres)	X				Ingen særlig miljøpåvirkning
Miljøpåvirkningens grænseoverskridende karakter	X				Ingen særlig miljøpåvirkning
Miljøpåvirkningsgrad og -kompleksitet	X				Ingen særlig miljøpåvirkning
Miljøpåvirkningens sandsynlighed					Vi forventer ingen væsentlig miljøpåvirkning fra projektet.
Miljøpåvirkningens: Varighed					Miljøpåvirkningen vil primært være i anlægsfasen og er kortvarig.
Hyppighed					Busstoppestederne og tracéet kan fjernes, hvilket gør projektet reversibelt.
Reversibilitet					

Myndighedens konklusion

Ja	Nej
-----------	------------

Myndighedens konklusion

Giver resultatet af screening anledning til at antage, at det anmeldte projekt vil kunne påvirke miljøet væsentligt, således at det er omfattet af krav om miljøvurdering (VVM-pligtigt):

X

Brøndby Kommune vurderer, at projektet ikke vil medføre væsentlig virkning på miljøet og derfor ikke er VVM-pligtigt.

Dato: 30-05-2022

Sagsbehandler: Connie Askløf