



Lokalplan nr. 1.57

**Et område ved Taastrup Station,
afgrænset mod nord af jernbanen, mod øst
af Marievej, mod syd af Østerparken og
Vesterparken samt mod sydvest af Ahornvej**

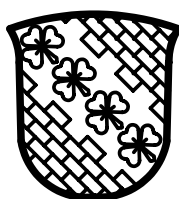
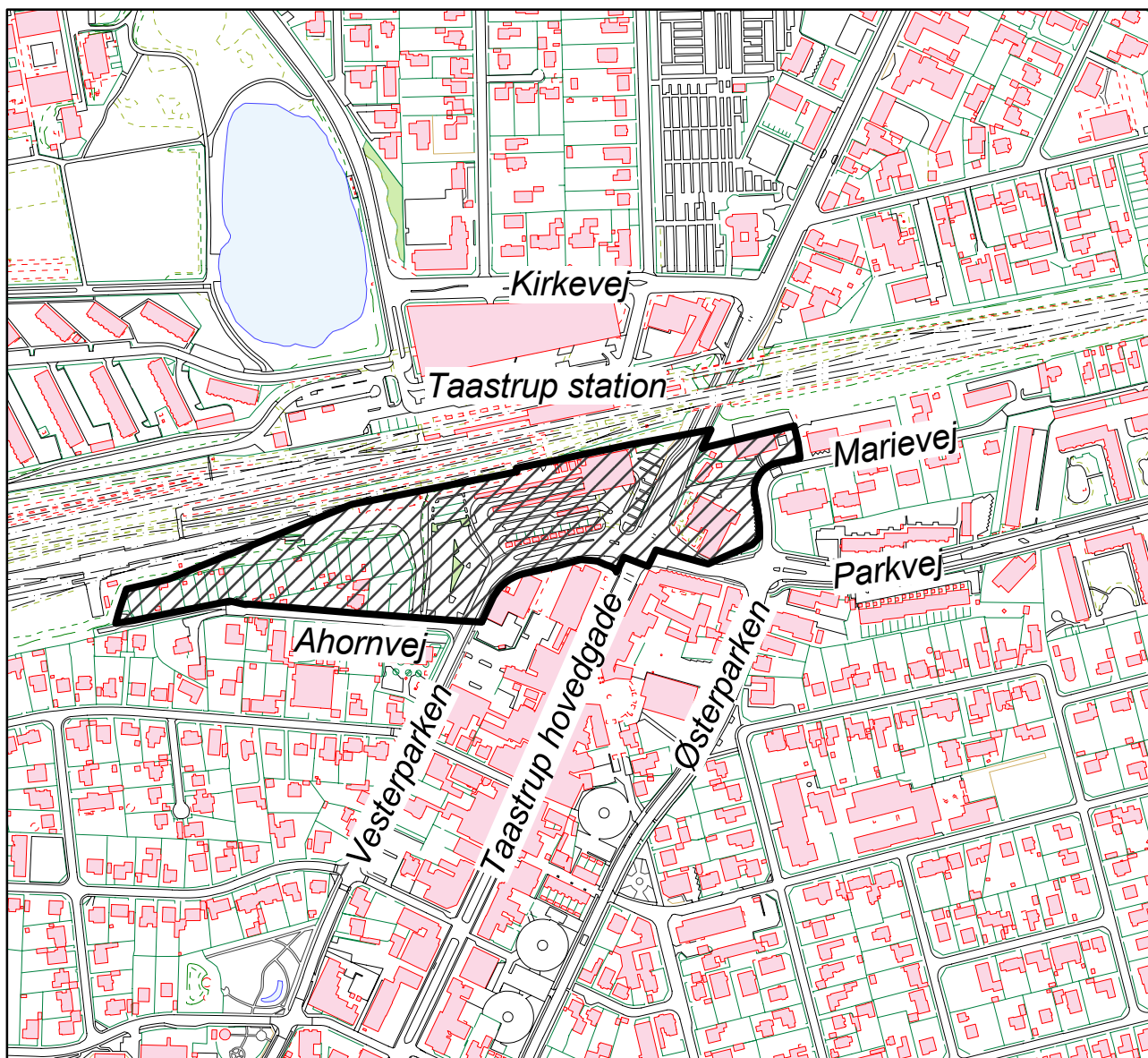
Taastrup

Blandet bolig og erhverv

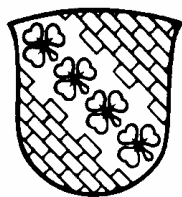
8-11-2006

LOKALPLAN

1.57



Høje-Taastrup Kommune



Høje-Taastrup Kommune

Lokalplan 1.57

Et område ved Taastrup Station, afgrænset mod nord af jernbanen, mod øst af Marievej, mod syd af Østerparken og Vesterparken samt mod sydvest af Ahornvej

Høje-Taastrup Kommune

Lokalplan 1.57

Indhold:

Redegørelse

3

Indledning	3
Områdets beliggenhed	3
Baggrund og formål med lokalplanen	3
Lokalplanens indhold	3
Områdets historie og eksisterende forhold	4
Forhold til anden planlægning.....	4
Miljøvurdering	7
Forhold til Taastrup Bys andre funktioner, herunder støj	10
Tilladelser fra andre myndigheder	10
Bæredygtig udvikling	11

Lokalplanens bestemmelser

12

§ 1. Lokalplanens formål.....	12
§ 2. Områdets afgrænsning	12
§ 3. Områdeinddeling og zonestatus	12
§ 4. Områdets anvendelse.....	12
§ 5. Udstykning	13
§ 6. Veje og stier	13
§ 7. Parkering	14
§ 8. Bebyggelsens omfang og placering	14
§ 9. Bevaring af bebyggelse	15
§ 10. Bebyggelsens udseende.....	15
§ 11. Ubebyggede arealer	16
§ 12. Lednings- og forsyningsanlæg.....	17
§ 13. Forudsætninger for ibrugtagning af ny bebyggelse	17
§ 14. Afskærmningsforanstaltninger	17
§ 15. Grundejerforening	18
§ 16. Servitutter	18
§ 17. Ophævelse af byplanvedtægt eller lokalplan	20
§ 18. Lokalplanens retsvirkninger	20
Vedtagelsespåtegning	21

Bilag:

- Bilag 1: Lokalplanområdets afgrænsning - matrikelplan
- Bilag 2: Lokalplanområdets delområder
- Bilag 3: Oversigtskort
- Bilag 4: Byggefelt
- Bilag 5 – 12: Etageplaner, facadeopstalter, rejst plan samt snit
- Bilag 13: Trafikmiljøvurdering

Redegørelse

Indledning

En lokalplan er en detaljeret fysisk plan for et geografisk område. Lokalplanen er bygget op af en redegørelsesdel og en lovdel. I redegørelsen beskrives planens intentioner og baggrund samt dens forhold til anden planlægning. I lovdelen fastlægges planområdets afgrænsning, konkrete bestemmelser for udnyttelse, byggeri, infrastruktur, m.v. samt planens retsvirkninger.

En lokalplan skal efter reglerne i planloven annonceres og fremlægges som forslag i mindst 8 uger. I denne periode har alle mulighed for at fremkomme med indsigelser og ændringsforslag til planen. Hvis planen ikke ændres væsentlig kan den herefter vedtages endeligt af Byrådet.

Områdets beliggenhed

Lokalplan 1.57 omfatter et område, der ligger syd for jernbanen og mod vest, syd og øst er afgrænset af Ahornvej, Vesterparken, Parkvej og Marievej.

Baggrund og formål med lokalplanen

Der blev i 1998 afholdt en arkitektkonkurrence om den fremtidige udformning af Køgevej. Det vindende forslag er siden blevet bearbejdet og udbygget til en helhedsplan omfattende hele Taastrup Bymidte og dermed også stationsområdet. Stationsforpladsen er i dispositionsplanen bearbejdet med det formål at give pladsen en ny funktion som den samlede plads i byen og indgangsportal til handeleggaden Taastrup Hovedgade. Derudover skal det gøres lettere for pendlere at skifte mellem trafikarterne, så det bliver mere attraktivt at benytte den kollektive trafik dagligt.

Stationsforpladsen skal gøres til en rumlig plads, der er indgang til bymidten og samtidig en plads, der samler mange funktioner og rummer trafikterminal, butikker og anden form for service. Der opføres derfor en 3 etagers bygning vest for Stationsforpladsen og en 1½ etagers bygning langs baneearealet, der skal rumme Taastrup Bycenter. Bycenteret indeholder i stueetagen en stor dagligvarebutik og mindre udvalgsvarerbutikker samt butikker, der kan understøtte trafikterminalen og servicere pendlerne. På de to øvrige etager i den 3-etagers bygning indrettes boliger og et parkeringshus. Formålet med at placere boliger vest for Stationsforpladsen er, at der skabes liv i og omkring bycenteret også uden for butikkernes åbningstider.

Lokalplanens indhold

Lokalplanen indeholder bestemmelser for anvendelse af lokalplanområdet samt bestemmelser for bebyggelsens omfang, placering og udseende.

Endvidere fastlægger lokalplanen krav til parkeringsdækning og krav til udeopholdsareal for bolig- og erhvervsfunktionen.

Områdets historie og eksisterende forhold

Taastrups opståen og anlæggelse af jernbanen

I 1847 bliver jernbanen mellem København og Roskilde åbnet for person- og godstrafik. Hvor jernbanen skærer Køgevej i yderkanten af landsbyen Taastrup-Valby, bliver der bygget en station, som får navnet Køgevejen Station. Her er der også forbindelse med diligencen fra Køge, så passagerer og gods kan udveksles. Udviklingen omkring stationen står i stampe indtil 1900-tallet, men så sker der en byudvikling og Taastrup udvikler sig omkring 1900-tallet til en handels- og serviceby for Hedeboegnens bønder. Der bygges skoler, kommunkontor, gas- og vandværk. En ny flot 2 etagers stationsbygning nord for banen erstatter den gamle stationsbygning af træ. Småhusene langs Køgevej erstattes af 2- og 3 etagers huse, der prydes med resalitter, karnapper og tårne. Taastrup udvikler sig mere og mere til en købstadslignende stationsby med Køgevej som livsnerven. I 1963 kommer der S-togsforbindelse til Taastrup, og byen vokser eksplosivt med nye parcelhusområder. I 1972 bliver Taastrup Stationscenter bygget med et stort udvalg af butikker, beregnet især for de mange, der benyttede toget til og fra arbejde. Taastrup Station nedrives i 1978, og stationen flyttes til arealet syd for banen tillige med busstationen.

Arealet mellem Ahornvej og banearealet har tilhørt Bane-Danmark og været anvendt til nyttehaver.

Områdets karakter

Området har i dag karakter af ubenyttethed, reserve parkeringsareal og oplagringsplads. Støjgenen fra togtrafikken har bevirket, at området vest for Taastrup Station ikke er blevet bebygget, da det kræver afskærmning mod støj fra togtrafikken.

Forhold til anden planlægning

Regionplan 2005

Støj:

I Regionplan 2005, redegørelse om støj står der, at ved planlægning af nye boligområder og anden støjfølsom anvendelse op til eksisterende jernbaneanlæg skal støjgener så vidt muligt helt undgås, og det skal som minimum sikres, at støjbelastningen i boligområderne ikke overstiger 60 dB. For offentlig og privat administration, liberale erhverv mv. er den tilsvarende støjgrænse 65 dB, mens den for rekreative områder er 55 dB.

Detailhandel – Rammer for detailhandel:

I Regionplan 2005 er det målet, at den regionale detailhandelsstruktur fastholdes. Regionplanen skal medvirke til at sikre, at de er et varieret butiksudbud i de mindre og mellemstore byer samt i de enkelte bydele i de større byer.

Butikkerne bør placeres i den centrale del af en by eller bydel, hvor der er god tilgængelighed især for borgere uden bil, samt placeres, så afstanden til indkøbsmuligheder begrænses..

Regionplan 2005 skal sammen med kommuneplanerne sikre en bæredygtig detailhandelsstruktur.

I Regionplan 2005 fastsættes for de centrale byområder rammen for nybyggeri og omdannelse til butiksformål i kommuneplanen. Der er fri ramme for Køgevej/Taastrup By for nybyggeri og omdannelse til butiksformål. Rammer for nybyggeri og omdannelse indbefatter de resterende byggemuligheder i gældende lokalplaner.

Kommuneplan 2006 - temarevision af Kommuneplan 2000

Rammerne for udbygning af detailhandel i Taastrup Bymidte er 13.000 m². Maksimale butiksstørrelse for dagligvarer er 3.000 m² og for udvalgsvarer 1.500 m²

Kommuneplan 2006 – temarevision af Kommuneplan 2000

Lokalplanen er omfattet af områderne 136 og 189 i kommuneplanen:

Område 136

Lokalplanområdet er omfattet af område 136, hvor det fastlægges, at området anvendes til bolig og centerformål (butikker, kontorer, offentlig service, hotel og restaurantsformål. Områdets karakter med Taastrup Hovedgade som attraktiv strøggade skal fastholdes. Langs Taastrup Hovedgade skal der primært være butikker o.l. i stueetagen. I de overliggende etager kan der indrettes boliger, kontorer og liberale erhverv.

På arealerne langs Østerparken, Vesterparken og sidegaderne kan der etableres boliger, liberale erhverv og offentlige funktioner efter Byrådets nærmere godkendelse. Området skal i princippet trafikbetjenes fra Vesterparken og Østerparken, således at ingen ejendom får direkte tilkørsel fra Taastrup Hovedgade. Der udlægges arealer til parkering langs Vesterparken og Østerparken.

Langs Taastrup Hovedgade i en zone på 30 meter må bebyggelsesprocenten ikke overstige 100. For de øvrige arealer må bebyggelsesprocenten ikke overstige 60.

Langs Taastrup Hovedgade skal bebyggelsen opføres som sluttet randbebyggelse i 3 etager med mulighed for udnyttelse af tagetagen.. Husdybden må ikke overstige 13 meter. Der skal tilvejebringes et udeopholdsareal svarende til 50 % af boligarealets bruttoetageareal og 10 % af erhvervsarealets bruttoetageareal. Der skal anlægges 4 parkeringspladser for hver 100 m² butiksareal, 2 parkeringspladser for hver 100 m² erhvervsareal og én parkeringsplads per bolig.

Bebyggelsen – Medborgerhuset - på området mellem Parkvej og jernbanen søges bevaret.

Ved Axeltorv udlægges et areal til offentlig tilgængeligt grønt område.

Området er stationsnært og en del af bymidten.

Område 189

Lokalplaner og byplanvedtægter: Del af lokalplan 1.57.

Området anvendes til centerformål og offentlige formål (stationsforplads, trafikterminal til bus, taxi, personbiler, cykler og fodgængere), detailhandel, offentlig service, liberale erhverv, administration, hotel, restaurant, café, møde- og konferencefaciliteter samt boliger. Bebyggelsen må ikke opføres i mere end 3 etager. Der skal tilvejebringes et opholdsareal svarende til 50% af boligarealets bruttoetageareal og 10 % af erhvervsarealet bruttoetageareal. Der skal anlægges 4 parkeringspladser for hver 100 m² butiksareal, 2 parkeringspladser for hver 100 m² erhvervsareal og 1 parkeringsplads pr. bolig. Byggeri i området skal med sin udformning bidrage til at styrke stationsforpladsen som en rummelig pladسدannelse og markere indgangen til bymidten.

Området er stationsnært og en del af bymidten.

Eksisterende lokalplaner og byplanvedtægter

Taastrup Station, Stationsforpladsen og Medborgerhuset er omfattet af lokalplan 1.16.2.

Arealet ved Ahornvej er omfattet af byplanvedtægt 1-22.

Sektorplaner

Lokalplanområdet forsynes via fjernvarme.

Zoneforhold

Lokalplanområdet ligger i byzone og er stationsnært.

Miljøvurdering

Bymiljø:

Det vurderes at have en positiv virkning på Taastrup By og Taastrup Bymidte, at der lokaliseres et bycenter med en dagligvarebutik med et fuldvaresortiment, der kan danne en symbiose med udvalgsvarebutikkerne på Taastrup Hovedgade. Desuden kan et nyt bycenter ved Taastrup Station yde trafikterminalens pendlere gode indkøbsmuligheder på vej til og fra arbejde. Koncentration af detailhandel, opførelse af areal til erhvervs- og boligformål ved en trafikterminal vil skabe et øget kundeunderlag til den kollektive trafik og gøre det mere attraktivt at bruge den kollektive trafik

En byfortætning af stationsområdet styrker Taastrup Bymidte og binder stationsområdet til Taastrup Hovedgade.

Ud fra byrumsmæssige betragtninger er det vigtigt, at der etableres en bygning på Stationsforpladsen, der kan lukke pladsen mod vest og mod banearealet. Stationsforpladsen kan danne et lukket byrum i samspil med Medborgerhuset som den østlige væg i byrummet.

Detailhandel:

Analyse af udviklingsmulighederne for detailhandelen i kommunen udarbejdet af Institut for Centerplanlægning, ICP A/S i august 2005 konkluderer;

- at etableres der en dagligvarebutik på 3.000 m² samt yderligere 3.000 m² mindre udvalgsvarebutikker ved Taastrup Station, vil det styrke den centrale del af Taastrup Hovedgade på bekostning af Taastrup Stationscenter, og
- at en mulig løsning er at omdanne Stationscenteret til at rumme større udvalgsvarebutikker eller butikker, der forhandler særligt pladskrævende varegrupper.

ICP vurderer, at Taastrup Hovedgade mellem stationen og Taastrup Ret er en attraktiv handeleggade. Renoveringen af Taastrup Hovedgade har skabt et unikt miljø, der i vid udstrækning tager hensyn til forbrugernes krav om fredeliggjorte gader samt parkering tæt på butikkerne. Da projektet, Taastrup Bycenter, ikke ligger i umiddelbar tilknytning til Taastrup Hovedgade, er det meget væsentligt, at man forsøger visuelt og funktionelt at gøre distancen fra bycenteret til Taastrup Hovedgade så kort og let fremkommelig for kunderne som muligt.

Trafik:

Rambøll Nyvig a/s har udarbejdet en trafikmiljøvurdering af

Taastrup Bycenters påvirkning af trafikken i stationsområdet.

Trafikmiljøvurdering er vedlagt lokalplanen. Se bilag 13

Støj og vibrationer

Carl Bro a/s har udarbejdet et notat om støjbelastning fra togtrafik for Stationsforpladsen og Ahornvej. Ifølge Miljøstyrelsens vejledning nr. 1 1997 "Støj og vibrationer fra jernbaner" skal boligområder sikres et støjniveau udendørs under 60 dB(A). Indendørs må støjniveauet i beboelsesrum ikke overstige 30 dB(A).

Carl Bro a/s har beregnet for bebyggelsen vest for Stationsforpladsen og på Ahornvej, at støjbelastningen på østfacaden er 65-75 dB(A) på sydfacaden mod Ahornvej 60-65 dB(A) og på vestfacaden 70-75 dB(A).

Carl Bro a/s konkluderer derfor, at trafikstøjniveauet er større end 60 dB(A) på de ydre facader og mindre end 60 dB(A) på de indre facader, som vender ind mod gårdhaven. Alle boliger skal således være gennemgående fra facade til facade, for at opfylde kravet om at mindst én boligfacade skal have et støjniveau på under 60 dB(A).

Maksimalniveauet for støj er mindre end 85 dB(A) på sydøst- og vestfacaderne, som er de facader med det største støjniveau.

Støjniveauet er generelt større end 55 dB(A) ved alle boligfacader, og det må påregnes, at alle facader skal have en tilstrækkelig god lydisolering for at sikre, at det indendørs støjniveau er mindre end 30 dB(A). Ved sydøst- og vestfacaderne kan dobbeltkonstruktioner vise sig nødvendige.

Carl Bro a/s vurderer, at krav til vibrationsniveau i boliger kan opfyldes, ligesom krav til vibrationsniveau i butikker og liberalt erhverv, også selvom der bygges nærmere end afstandskravet på 50 meter. Ifølge vejledningen er minimums afstanden til jernbanen 50 meter. Byggeafstand på mindre end 50 meter fra jernbanen skal verificeres ved måling af vibrationer i jorden.

Jordforurening

Inden for lokalplanområdet er der registreret flere jordforureninger, som er følgende:

- Ahornvej, matr. nr. 5 fc er der kortlagt et område på 270 m² som følge af en olieforurening med let flygtige kulbrinter fra et tankanlæg, der blev etableret i 1962. Københavns Amt har ved undersøgelse af ejendommen fundet en kraftig jordforurening med oliekomponenter op til 3100 mg kulbrinter/kg. Endvidere

er det sekundære grundvand forurenet med oliekomponenter og i mindre omfang med pesticider.

- På matr. nr. 6 l og litra betegnelsen ”co” er der fundet olieforurening i det sekundære grundvand, og det er vurderet, at der er risiko for forurening af det primære grundvand med kulbrinter.
- På Stationsforpladsen (litra betegnelsen ”as”) har der tidligere været installeret tankstander anlæg. I 2003 har Oliebranchens Miljøpulje udført undersøgelse omkring det tidligere tankstander anlæg. Der blev udført en enkelt boring ved det ældste tank anlæg. Da det ikke har været muligt for Oliebranchens Miljøpulje at lokalisere et nyere tank anlæg, er der ikke foretaget yderligere boringer.
- Høje-Taastrup Kommune har lavet en historisk redegørelse af mulige forureningskilder ved Taastrup Station, som viser følgende:
 - Ved Taastrup Godsbanegård findes der i 1960-61 fire tanke på 80 m³.
 - Ved DSB vaskeplads ved baneterrænet vest for nytehaverne findes der i 1974 et tank anlæg med to tanke på 5.900 liter
 - I 1989 anmeldes der olie- og kemikalieaffald på Godsbanevej, DSB’s værkstedsområde, der består af olieaffald, batterier og olieholdig jord.
 - I 1997 tømmes to olieudskillere ved Godsbanevej 3.
 - I 2000 anvises der 150 tons jord fra Taastrup Station, som er forurenet med olie, bly, cadmium og nikkel. Jordens forureningsgrad er klasse 1 og 2.

Forurening:

Da bebyggelserne og anvendelsen af disse inden for lokalplanområdet understøtter eksisterende byfunktioner, forventes de kommende aktiviteter ikke at skabe forøget miljøbelastning. Den eksisterende infrastruktur inden for området har en kapacitet, så den kan forsyne de kommende bebyggelser. En koncentration af byfunktioner inden for lokalplanområdet kan sikre en optimal udnyttelse af vejanlæg, kollektiv varmforsyning samt vand- og kloakforsyning. Dette kan medvirke til at mindske den generelle miljøbelastning, da eksisterende strukturer og ressourcer udnyttes optimalt.

Konklusion på miljøvurderingen

Yderligere bebyggelse til detailhandelsformål og til liberalt

erhverv samt boliger vil ikke belaste området, snarere styrke Taastrup Bymidte, da der kan skabes en symbiotisk virkning. Flere butikker i området kan bevirke, at der vil blive handlet lokalt af Taastrupborgerne frem for at der handles uden for området. Taastrup Station vil blive mere attraktiv som trafikterminal for pendlere med en forbedring af indkøbsmulighederne. Forøget trafikbelastning af krydset Taastrup Hovedgade/Vesterparken/Parkvej kan medføre, at krydset skal ombygges, så trafikafviklingen og trafiksikkerheden i området forbedres.

Forhold til Taastrup Bys andre funktioner, herunder støj

Området ligger omkring Taastrup Station. Stationsforpladsen er trafikterminalens knudepunkt, hvor der kan ske skifte mellem S-tog og busruter, og desuden er Stationsforpladsen indgang, en port, til Taastrup Bymidte. Sammenkoblingen af dagligvarebutik på Stationsforpladsen og specialbutikkerne på Taastrup Hovedgade skal styrke handelslivet i Taastrup Bymidte.

Lokalplanområdet er udsat for støj fra jernbanelinien, hvor alle tog både person- og godstog mellem Øst og Vestdanmark passerer. Der passerede i 2005 per døgn 636 tog på strækningen mellem Vigerslev og Høje Taastrup, hvoraf de 218 er S-tog. Den samlede togtrafik svarer til, at der i gennemsnit passerer et tog forbi Taastrup Station næsten hvert andet minut.

Ifølge Miljøstyrelsens vejledning nr. 1997, Støj og vibrationer fra jernbaner, er der opstillet vejledende støjgrænser i forbindelse med planlægning af områder, der grænser op til jernbanelinier. De vejledende støjgrænser fra jernbaner til boligbebyggelse er 60 dB(A) målt ude og 30 dB(A) målt inde i boligen. Støjgrænseværdierne for liberale erhverv så som kontorer er tilsvarende 65 dB(A) målt ude og 30 dB(A) målt indendørs. Det er grænser, som er midlet over 24 timer, det såkaldte energiækvivalente lydtryk over 24 timer, $L_{Aeq,24h}$.

I vejledningen er der også givet en grænseværdi for det maksimale støjniveau, kaldet L_{Amx} . Denne Støjgrænse er på 85 dB(A). Det maksimale støjniveau repræsenterer støjen fra det mest støjende tog, der regelmæssigt anvendes på banestrækningen.

Grænseværdien for vibrationer fra togtrafik er 75 (KB-vægtet accelerationsniveau), som angivet i Miljøstyrelsens vejledning fra 1983, "Retningslinier for måling og vurdering af vibrationer i det eksterne miljø".

digheder

Bygge- og anlægsaktiviteter på en ejendom med en kortlagt jordforurening kræver tilladelse fra amtet, jf. jordforureningslovens § 8.

Fortidsminder

Findes der under et jordarbejde grave, gravpladser, bopladser, ruiner eller andre jordfaste fortidsminder, skal arbejdet standses i det omfang det berører fortidsmindet.

Fundet skal straks anmeldes til Museet på Kroppedal, og vil i givet fald være omfattet af museumslovens § 27 (Lov nr. 473 af 7. juni 2001).

Bæredygtig udvikling

Det er Byrådets holdning, at man ved byggeri og udvikling i Høje-Taastrup Kommune skal stræbe efter en udvikling der både økonomisk og økologisk er bæredygtig. Bygningernes ressourceforbrug skal så vidt muligt begrænses. Der skal tages hensyn til ressourceforbruget både ved opførelsen og ved den fremtidige drift.

Høje-Taastrup Kommune er, efter en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde, indstillet på positivt at overveje at give de tilladelser og dispensationer, der er nødvendige for at fremme en bæredygtig udvikling.

Lokalplanens bestemmelser

Med hjemmel i lov om planlægning (lovbekendtgørelse nr. 883 af 18. august 2004 med senere ændringer) fastsættes følgende bestemmelser for det område, der er beskrevet i § 2.

§ 1. Lokalplanens formål

Lokalplanens formål er at give mulighed for at opføre en bebyggelse vest for og nord for Stationsforpladsen. Bebyggelsen indeholder detailhandel samt funktioner, der er knyttet til trafikterminalen i stueetagen. De øvrige etager, første og anden etage, kan indeholde boliger eller liberalt erhverv samt et parkeringshus.

§ 2. Områdets afgrænsning

Lokalplanen afgrænses som vist på kortbilag 1, og omfatter følgende ejendomme: Matr. nr.:

5 c, 5 æ, 125 b, 125 e, 5 fb, 5 fc, 5 kt og litra ”as”

samt dele af matr. nr.: 5 ey og 125 f

alle Taastrup-Valby, Taastrup Nykirke.

Lokalplanen omfatter desuden alle parceller, der efter den 07.04.2006 udstykkes fra disse ejendomme.

§ 3. Områdeinddeling og zonestatus

Lokalplanens område opdeles i 3 delområder: Delområde A, B og C. Se kortbilag 2.

Lokalplanens område ligger i byzone og inden for i Kommuneplan 2006 angivne stationsnære område i Taastrup.

§ 4. Områdets anvendelse

Selv om anvendelsen fastlægges til helårsbeboelse, kan der drives visse former for erhverv i boligerne (fx lægepraksis, frisørvirksomhed, dagpleje), når erhvervet udøves af beboerne uden fremmed med-

4.1 - Delområde A

Delområde A må kun anvendes til forplads til Taastrup Station, trafikterminal med busholdeplads, taxiholdeplads, terminalparkering, cykelparkering samt opholdsarealer. Bebyggelse omkring Stationsforpladsen må kun anvendes til detailhandel, restaurant, café, billetsalg, offentlig ser-

hjælp, og ejendommens og kvartets præg af boligområde i øvrigt fastholdes. Den type virksomhed kræver ikke tilladelse i henhold til planloven.

vice, liberalt erhverv, administration samt boliger. Detailhandelsdelen kan max udgøre 7.000 m² bruttoetageareal.

4.2 - Delområde B

Delområde B, Medborgerhuset, må kun anvendes til restaurant, café, udstillingsformål, møde- og konferencefaciliteter.

Det gamle banehus, matr. nr. 125 e, må kun anvendes til liberalt erhverv og/eller bolig.

Matr. nr. 125 b, Jehovas Vidnes Rigssal må kun anvendes til møde- og konferencefaciliteter samt administration.

4.3 - Delområde C

Delområde C må kun anvendes til liberalt erhverv samt undervisningsformål.

§ 5. Udstykning

Inden for delområderne A, B og C må der ikke udstykkes yderligere. Der kan dog foretages mindre skelreguleringer.

§ 6. Veje og stier

Vejadgang

Vejadgangen til bebyggelsen inden for delområde A er via Ahornvej fra Godsbanevej.

Tilkørsel, udkørsel og vendeareal for varekørsel til bycenteret skal ske fra Godsbanevej.

Der etableres en aflæsningsplads for varelevering på Stationsforpladsen til de butikker, der vender ud mod Stationsforpladsen.

Rampen til bebyggelsens parkeringshus er adgangsgivende til BaneDanmarks arealer langs banearealet.

Inden for delområde B er vejadgangen fra Marievej.

Inden for delområde C er vejadgangen fra Ahornvej.

Stier

Eksisterende stiforbindelse inden for delområde B fra Taastrup Hovedgade til Marievej bevares

Tunnelforbindelser

Den eksisterende tunnel under banearealet fra Stationsforpladsen til Kirkevej bevares, ligesom den eksisterende tunnel fra Stationsforpladsen til perronarealet samt tunnelen fra perronarealet til Selsmosevej bevares.

§ 7. Parkering

Der skal i forbindelse med ny bebyggelse anlægges:

- 4 parkeringspladser pr 100 m² detailhandel
- 2 parkeringspladser pr 100 m² erhverv
- 1 parkeringsplads pr bolig samt ½ parkeringsplads per ungdomsbolig

Endvidere skal der anlægges 70 offentlige parkeringspladser til trafikterminalen inden for område A. Heraf tilhører 18 pladser ejendommen Taastrup Hovedgade 109-111.

Der er ikke parkeringskrav til de terminalrealterede arealer som DSB-billetsalg og kiosk.

Der skal ved udvidelse af eksisterende bebyggelse sikres en samlet parkeringsløsning, der opfylder kravet til parkering.

Inden for delområde A skal parkeringspladser (vinkelrette) for detailhandel anlægges i størrelsen 2,50 x 5 meter med et udbakningsareal på 7 meter.

Øvrige parkeringspladser (vinkelrette) skal anlægges i størrelsen 2,30 x 5 meter med et udbakningsareal på 7 meter.

Der skal indrettes mindst 800 cykelparkeringspladser i stationsområdet i umiddelbar nærhed af tunnelen til perronerne og derudover cykelparkeringer til detailhandelsbutikkerne svarende til 20 cykelparkeringspladser per 1.000 m² detailhandel.

§ 8. Bebyggelsens omfang og placering

8.1 - Delområde A

Der kan opføres 10.000 m² bruttoetageareal i max 3 etager. Heraf udgør stueetagens detailhandelsdel 7.000 m². Dagligvarebutikker kan etableres med en butiksstørrelse på op til 3.000 m², og udvalgswarebutikker kan etableres med en butiksstørrelse op til 1.500 m². Stueetagen kan opføres med en etagehøjde på max 5,40 meter. Der kan etableres taghuse, max 2,80 meter i højden, i et mindre omfang til tekniske anlæg som ventilation og elevatorårne. Bebyggelsens facadeflugt placeres inden for det angivne byggefelt, se kortbilag 4, herudover kan der placeres en arkade med overliggende altaner og karnapper med en udkrægning på max 2 meter.

8.2 - Delområde B

Der kan ikke opføres yderligere bebyggelse inden for delområde B.

8.3 - Delområde C

Der kan opføres en bebyggelse i max 3 etager og med en bebyggelsesprocent på max 60. Der skal udarbejdes detaillokalplan for delområde C.

§ 9. Bevaring af bebyggelse Medborgerhuset, matr. nr. 5 c Taastrup-Valby, Taastrup Nykirke må ikke nedrives, ombygges eller på anden måde ændre udseende. Facaderne skal bevares i sin nuværende form.

§ 10. Bebyggelsens udseende

Delområde A

Bebyggelse inden for delområde A, Taastrup Bycenter skal overvejende fremstå med lette facader af glaspartier og i metal som stål og aluminium samt fiberplader/eternit, beklædt med træ-, stål- eller aluminiumslameller. Mindre dele af facaden kan opføres i beton, som kan males eller murværk som kan filses. Vinduespartierne udføres i træ eller metal, og dele af vinduespartiet kan udføres som et fast parti af træ eller metal. Facaderne skal overvejende fremstå i en mat lys sølvgrå til grafitgrå farve samt sort farve. Der må ikke anvendes skinnende og reflekterende materialer.

Parkeringshuset skal på alle fire sider fremstå med facader og i samme højde som boligdelens facader.

Skiltning til bycenteret skal have et ensartet udtryk og tilpasses som en integreret del af facadeudformningen. Skiltningen skal være funktionel og have stor læsbarhed.

- Skiltningens tekst må max have en højde på 0,60 meter
- Skiltningen skal ske ud for stueetagen og yderligere skiltning må ikke finde sted
- Skiltning må ikke placeres over taghøjde
- Skiltning med slogans eller anden reklameagtig tekst er ikke tilladt
- Skiltning og belysning af skilte skal ske efter en samlet plan.
- Der kan placeres en flagstang inden for område A.
- Pylon eller søjle, som markerer Taastrup Station kan opstilles inden for område A

Delområde B

Ændring af facader og ændret farvesætning på bebyggelsen inden for delområde B skal godkendes af Byrådet.

Delområde C

Der skal udarbejdes detaillokalplan for delområde C, der fastlægger bebyggelsens udseende.

§ 11. Ubebyggede arealer

Ubebyggede arealer må kun anvendes som gårdsplads, varegård, rekreativt opholdsareal, fortov, adgangsvej og parkering. Overdækning til kundevogne skal ske efter en samlet plan.

Inden for delområde A skal der anlægges udeopholdsareal svarende til 40 % af bolig bruttoetagearealet.

Krav til udeopholdsareal kan opfyldes ved, at der etableres udeopholdsarealer som fælles taghaver, tagterrasser og altaner til boligerne.

Der skal anlægges udeopholdsareal svarende til 5 % af bruttoetagearealet for detailhandel og øvrigt erhverv.

Gangarealer, parkeringsarealer og arealer, der ikke er egnede til opholdsarealer, kan ikke medregnes i udeopholdsarealet.

Oplagring uden for bygningerne eller uden for dertil indrettede tæt hegnede gårdarealer må ikke finde sted.

Der skal afsættes plads til opbevaring af affald og genbrug i henhold til kommunens affaldsregulativer. Affald og genbrug skal kunne afhentes jf. regulativernes bestemmelser, det vil sige nem og hensigtsmæssig adgang for renovationen.

Belysning

Bebyggelsernes facader i stueplan kan belyses via væghængte lysarmaturer. Skiltning og indgangspartier kan belyses. Belysningen må ikke blænde eller være til gene for beboerne, de gående eller kørende.

Parkerings- og gårdarealer belyses med fritstående, fortrinsvis nedadlysende armaturer med et max blændingstal på 500, svarende til blændingsklasse D6 og med en lyspunkthøjde på max 3,5 meter, lyskilde Master-Colour eller kompakte lysstofrør.

§ 12. Lednings- og forsyningsanlæg

Delområde A

Bebyggelse skal tilsluttes fælles varmforsyning – fjernvarme.

Bebyggelse med afløbsinstallationer skal tilsluttes den offentlige spildevandskloakering og offentlig vandforsyning.

Bebyggelsen inden for lokalområdet skal tilsluttes fælles kabel TV-antenne anlæg.

Der kan etableres transformestation til områdets drift.

§ 13. Forudsætninger for ibrugtagen af ny bebyggelse

Bebyggelsen inden for delområde A må ikke tages i brug før følgende er gennemført:

1. Anlæg af parkeringspladser med belysning, jf. § 7.
2. Anlæg af 800 cykelparkeringspladser til terminalen og de i § 7 fastlagte antal cykelparkeringspladser til detailhandelsbutikkerne
3. Have- og udeopholdsarealet er etableret, jf. § 11.
4. Affalds- og containerplads
5. Etablering af tekniske anlæg for vand- og energiforsyning, spildevandsafledning samt renovation, der er dimensioneret til bebyggelsens anvendelse, § 11 og 12.
6. Der forelægger dokumentation for at bebyggelsen overholder miljølovgivningens krav til støj og vibrationer mod boliger og kontor samt administration o. l., jf. § 14 .
7. Der foreligger dokumentation for, at der ved en bygnings indretning er taget højde for støj fra brugen af kølekompressor, støj fra vareindlevering og støj fra anden til- og frakørsel, således at miljølovgivningens krav til støj mod boliger kan forventes overholdt.
8. Der er etableret vejadgang til offentlig vej, jf. § 6.

§ 14. Afskærmningsforanstaltninger

Boligområder op til eksisterende jernbaneanlæg skal afskærmes, så støjbelastningen i boligområdet ikke overstiger 60 dB(A) for udeopholdsarealer og 30 dB(A) i selve boligen. For offentlig og privat administration, liberale erhverv o.l. er de tilsvarende støjgrænser 65 dB(A) udendørs og 35 dB(A) målt i bygningen, jf. Miljøstyrelsens vejledning nr. 1

fra 1997, Støj og vibrationer fra jernbaner. Korrektion af Miljøstyrelsens vejledning vil være gældende ved senere ombygninger eller tilbygninger inden for lokalplanområdet.

Boligområder op til eksisterende jernbaneanlæg skal afskærmses, så grænseværdi for maksimal støjniveau, kaldet L_{Amax} er på 85 dB(A) overholdes. Det maksimale støjniveau er støjen fra det mest støjende tog, der regelmæssigt anvendes på strækningen, jf. Miljøstyrelsens vejledning nr. 1 fra 1997, Støj og vibrationer fra jernbaner. Korrektion af Miljøstyrelsens vejledning vil være gældende ved senere ombygninger eller tilbygninger.

Grænseværdien for vibrationer fra togtrafik på 75 KB-vægtet accelerationsniveau skal overholdes, jf. Miljøstyrelsens vejledning nr. 1 fra 1997, Støj og vibrationer fra jernbaner. En korrektion af Miljøstyrelsens vejledning vil være gældende ved senere ombygninger eller tilbygninger.

Støjskærme skal opføres i stål, galvaniseret stål, glas, aluminium, eternit, fiberbeton og træ eventuelt dækket af beplantning.

Der skal i forbindelse med ansøgning om byggetilladelse forelægge dokumentation for, at støjbelastningen i boligområdet ikke overstiger 60 dB(A) for udeopholdsarealer og 30 dB(A) i selve boligen.

§ 15. Grundejerforening

Til vedligeholdelse af interne veje inden for de enkelte områder etableres der en grundejerforening. Grundejerforeningen skal omfatte de ejendomme, der har vejadgang via den fælles interne vej.

En grundejerforening skal forestå drift og vedligeholdelse af den pågældende ejendoms friarealer, gårdarealer og antenneanlæg m.m.

§ 16. Servitutter

Matr. nr 5 æ:

Servitut på matr. nr. 5 æ, tinglyst den 12.04.2005 under nr. 900929 dokument om vej m.v. ophæves.

Servitut på matr. nr. 5 æ, tinglyst den 11.05.1971 under nr.

4652, dokument om oversigt m.v. samt adgangsvej m.m. ophæves.

Tinglyst på matr. nr. 5 æ den 08.12.1980 under nr. 29570, lokalplan 1.16.2 ophæves.

Matr. nr. 5 fc:

Servitut på matr. nr. 5 fc, tinglyst den 25.03.1903 under nr. 907828, dokument om bebyggelse og benyttelse ophæves.

Servitut på matr. nr. 5 fc, tinglyst den 01.12.1941 under nr. 10435, dokument om forbud mod oplagsplads for tømmer ophæves.

Tinglyst på matr. nr. 5 fc den 08.12.1980 under 29570, lokalplan 1.16.2 ophæves.

Matr. nr. 5 fb:

Servitut på matr. nr. 5fb, tinglyst den 25.03.1903 under nr. 907828, dokument om bebyggelse og benyttelse ophæves.

Servitut på matr. nr. 5 fb, tinglyst den 01.12.1941 under nr. 10435, dokument om forbud mod oplagsplads for tømmer ophæves.

Tinglyst på matr. nr. 5 fb den 08.12.1980 under 29570, lokalplan 1.16.2 ophæves.

Matr. nr. 5 ey:

Servitut på matr. nr. 5 ey, tinglyst den 05.05.1989 under nr. 6268, dokument om fjernvarme, resp. Lån i offentlige midler ophæves.

Servitut på matr. nr. 5 ey, tinglyst den 13.05.1994 under nr. 19583, dokument om fjernvarme ophæves.

Matr. nr. 5 c:

Servitut på matr. nr. 5 c, tinglyst den 28.01.1885 under nr. 900671, dokument om vej og forsynings- og afløbsledninger ophæves.

Servitut på matr. nr. 5 c, tinglyst den 15.04.1896 under nr. 900672, dokument om bebyggelse og benyttelse ophæves

Servitut på matr. nr. 5 c, tinglyst den 29.04.1896 under nr. 900673, dokument om 10 kr. årlig vejafgift til matr. nr. 5 a ophæves.

Servitut på matr. nr. 5c, tinglyst den 28.08.1918 under 900674, dokument om bebyggelsesgrad og vilkår herfor, resp. Lån i offentlige midler ophæves.

Servitut på matr. nr. 5 c, tinglyst den 07.08.1923 under nr. 900675, dokument om overkørsel ophæves.

Servitut på matr. nr. 5 c, tinglyst den 09.08.1958 under nr.

8157, dokument om lejekontrakt ophæves.

Byplanvedtægt nr. 4 tinglyst den 10.01.1970 på matr. nr. 5 c under nr. 249 ophæves.

Lokalplan 1.04.2 tinglyst den 18.07.1980 på matr. nr. 5 c under nr. 18194 ophæves.

Lokalplan 1.16.2 tinglyst den 08.12.1980 på matr. nr. 5 c under nr. 29570 ophæves.

§ 17. Ophævelse af byplanvedtægt eller lokalplan

Byplanvedtægt 1-22, vedtaget den 14 marts 1966, ophæves for matrikel 5 ey, 5 fb samt 5 fc Taastrup-Valby, Taastrup Nykirke.

Lokalplan 1.16.2, vedtaget den 22. januar 1981, ophæves for matrikel 5 c, 5 æ, litra "as", 125 b og 125 e alle Taastrup-Valby, Taastrup Nykirke.

§ 18. Lokalplanens retsvirkninger

Lokalplanen gælder også for forhold der ikke kræver byggetilladelse, fx opførelse af carporte, skure og lign. samt hegn og beplantning.

Principperne i planen er anvendelsesbestemmelser der er fastsat ud fra formålet med planen. Dispensationer fra sådanne anvendelsesbestemmelser kan kun meddeles i meget begrænset omfang (som fx – i boligområder – til lokale transformerstationer eller til mindre generende erhverv som sagførerarkitekt- og revisionsvirksomhed med ganske få ansatte).

Byrådet har efter planlovens bestemmelser mulighed for at dispensere fra de bestemmelser der mere detaljeret regulerer bebyggelsens omfang, udformning og placering, med mindre de detaljerede regler netop er udformet for at fastholde en særlig udformning af bebyggelsen.

1. Når lokalplanen er endeligt vedtaget og offentliggjort, må de ejendomme der er omfattet af planen, ifølge planlovens § 18, kun udstykkes, bebygges eller anvendes i overensstemmelse med planens bestemmelser.

Den eksisterende lovlige anvendelse af en ejendom kan fortsætte som hidtil. Lokalplanen medfører heller ikke i sig selv pligt til at udføre de anlæg med videre der er indeholdt i planen.

2. Byrådet kan meddele dispensation fra lokalplanens bestemmelser hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen. Videregående afvigelser fra lokalplanen kan kun gennemføres ved en ny lokalplan.

Dispensation kan kun ske efter en skriftlig orientering af naboer m.fl., med mindre Byrådet skønner at dispensationen er af uvæsentlig betydning for de pågældende (planlovens § 19 og 20).

3. I henhold til planlovens § 47 er der mulighed for at ekspropriere ejendomme eller rettigheder over ejendomme, når ekspropriation vil være af væsentlig betydning for realisering af lokalplanen.

4. I henhold til planlovens § 18 fortrænger lokalplanen pri-

Ved ansøgninger om dispensation foretager Byrådet en konkret vurdering i lyset af lokalplanens formål og den øvrige planlægning for det pågældende område.

vatretlige byggeservitutter og andre tilstandsservitutter der er uforenelige med planen.

Vedtagelsespåtegning

I henhold til § 27 i lov om planlægning vedtages foranstående lokalplan endeligt, og i medfør af § 31 i samme lov begæres lokalplanen tinglyst på de ejendomme lokalplanen omfatter.

Således vedtaget af Høje-Taastrup Byråd den 24. oktober 2006.

Sign.:

Michael Ziegler
Borgmester

/

Ole Kristensen
Konst. teknisk direktør

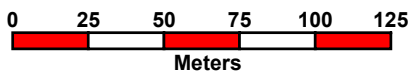
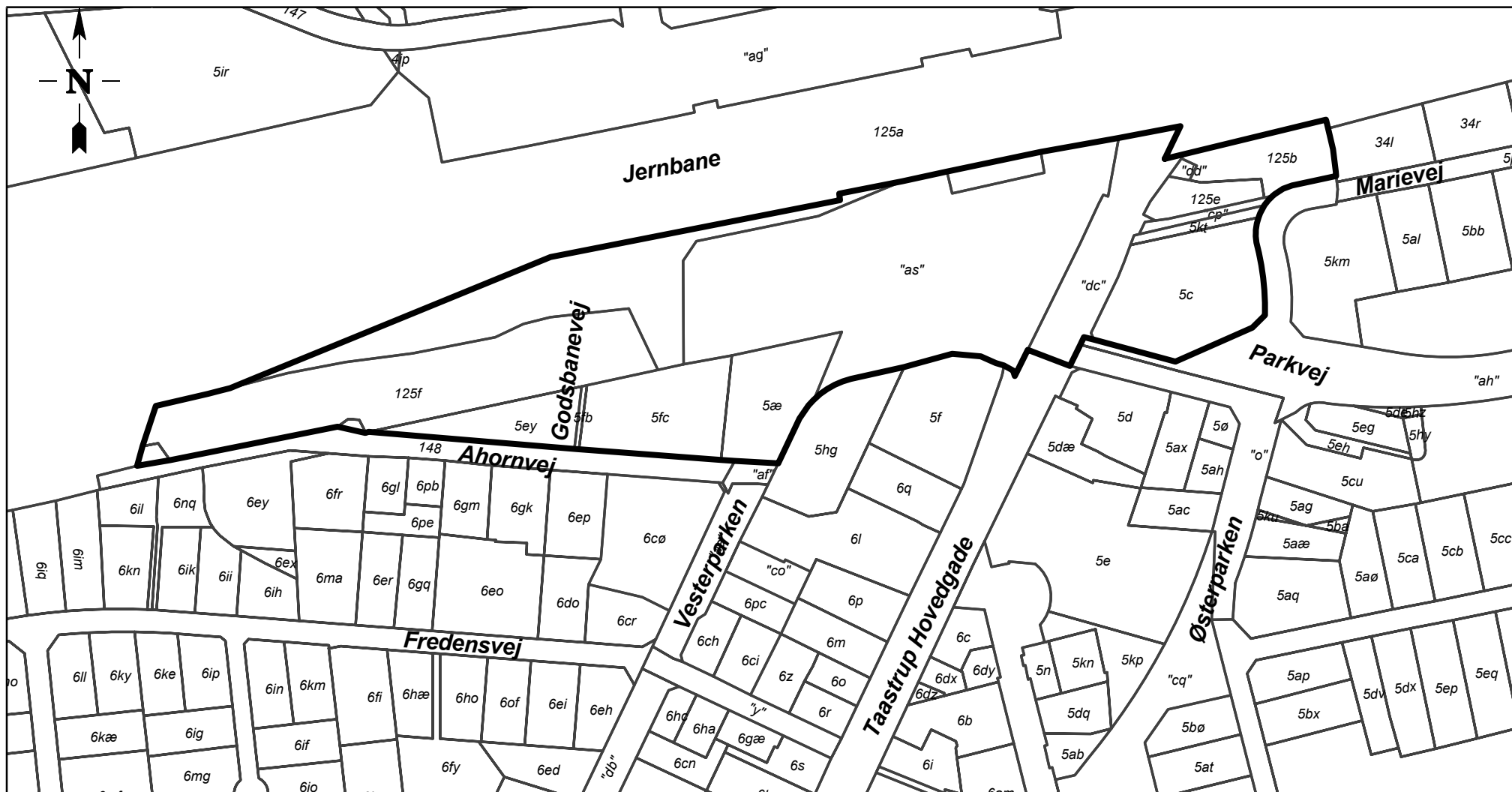
Tinglyst den 12. februar 2007 under nr. 3364

Lyst på de i lokalplanen nævnte matrikel numre.

Retten i Taastrup den 16. februar 2007

Else Jørgensen

(sign.)



 Lokalplangrænse

Bilag 1



Høje-Taastrup Kommune

Bygaden 2, 2630 Taastrup, Postbox 14

Telefon: 43 59 10 00

Geodata

Lokal 1282

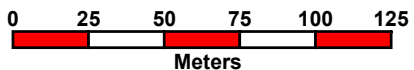
Lokalplan 1.57




Matrikelplan

DATO 26-09-2006


MÅL 1: 2500

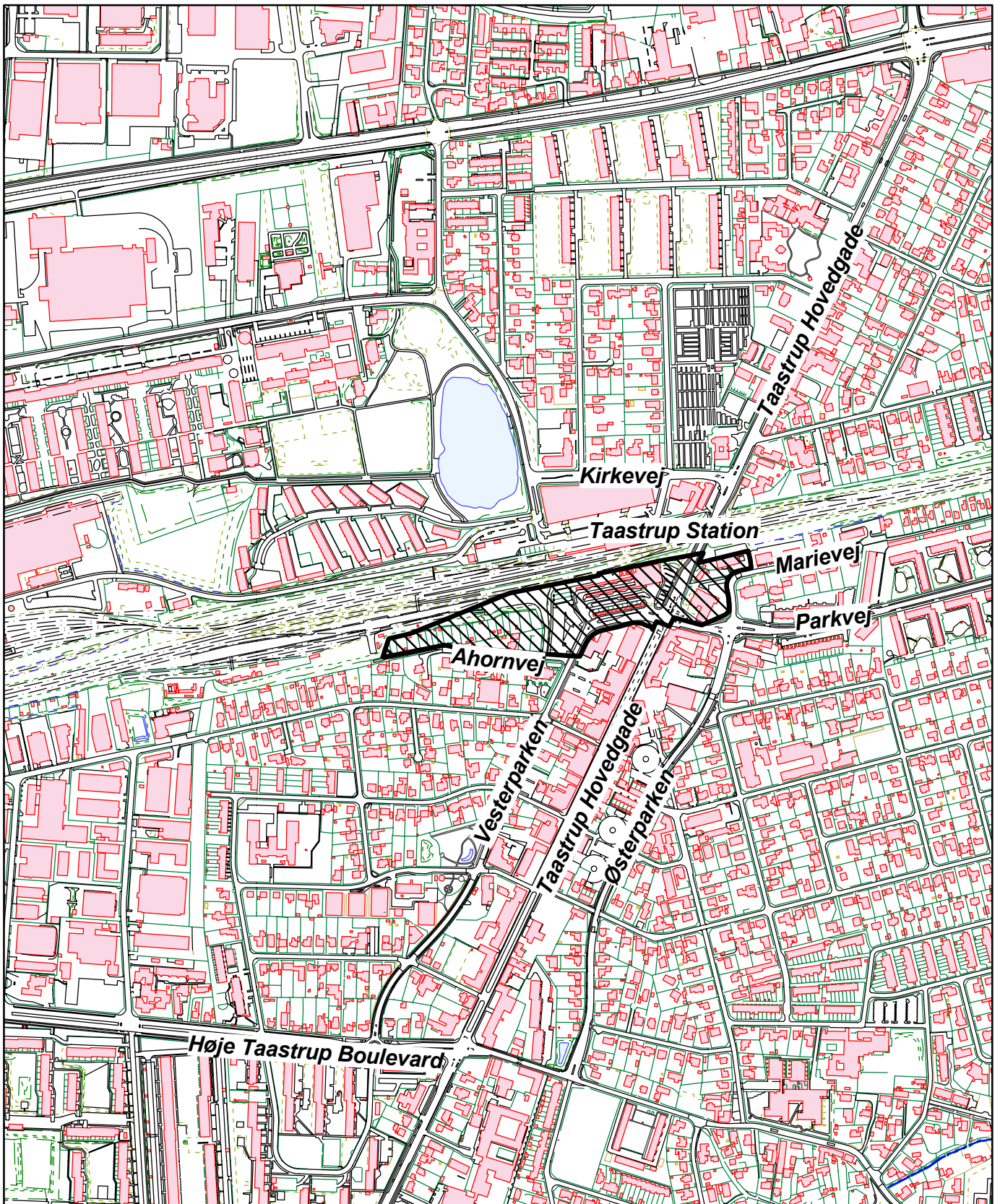
JOUR.NR. 920472



-  Lokalplangrænse
-  Delområder
-  Offentlig sti

Bilag 2

	Høje-Taastrup Kommune	
	Bygaden 2, 2630 Taastrup, Postbox 14	
Geodata	Telefon: 43 59 10 00	
		Lokal 1282
Lokalplan 1.57		DATO 26-09-2006
Delområder		MÅL 1: 2500
		JOUR.NR. 920472



Bilag 3



Høje-Taastrup Kommune

Bygaden 2, 2630 Taastrup, Postbox 14

Telefon: 43 59 10 00

Geodata

Lokal 1282

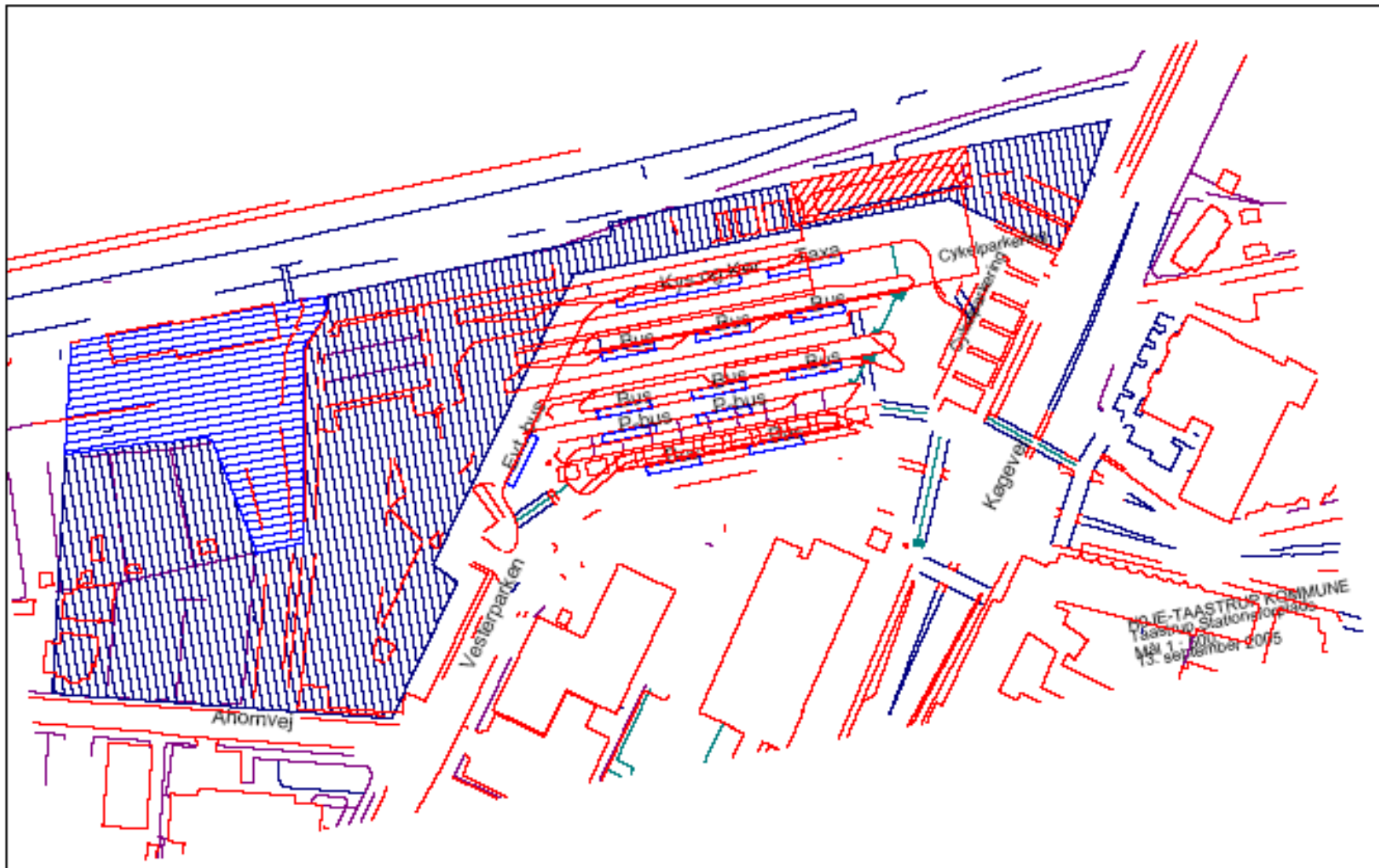
Lokalplan 1.57

Oversigtskort

DATO 26-09-2006

MÅL

JOUR.NR. 920472



Bilag 4



Høje-Taastrup Kommune

Bygaden 2, 2630 Taastrup, Postbox 14

Geodata

Telefon: 43 59 10 00

Lokal 1282

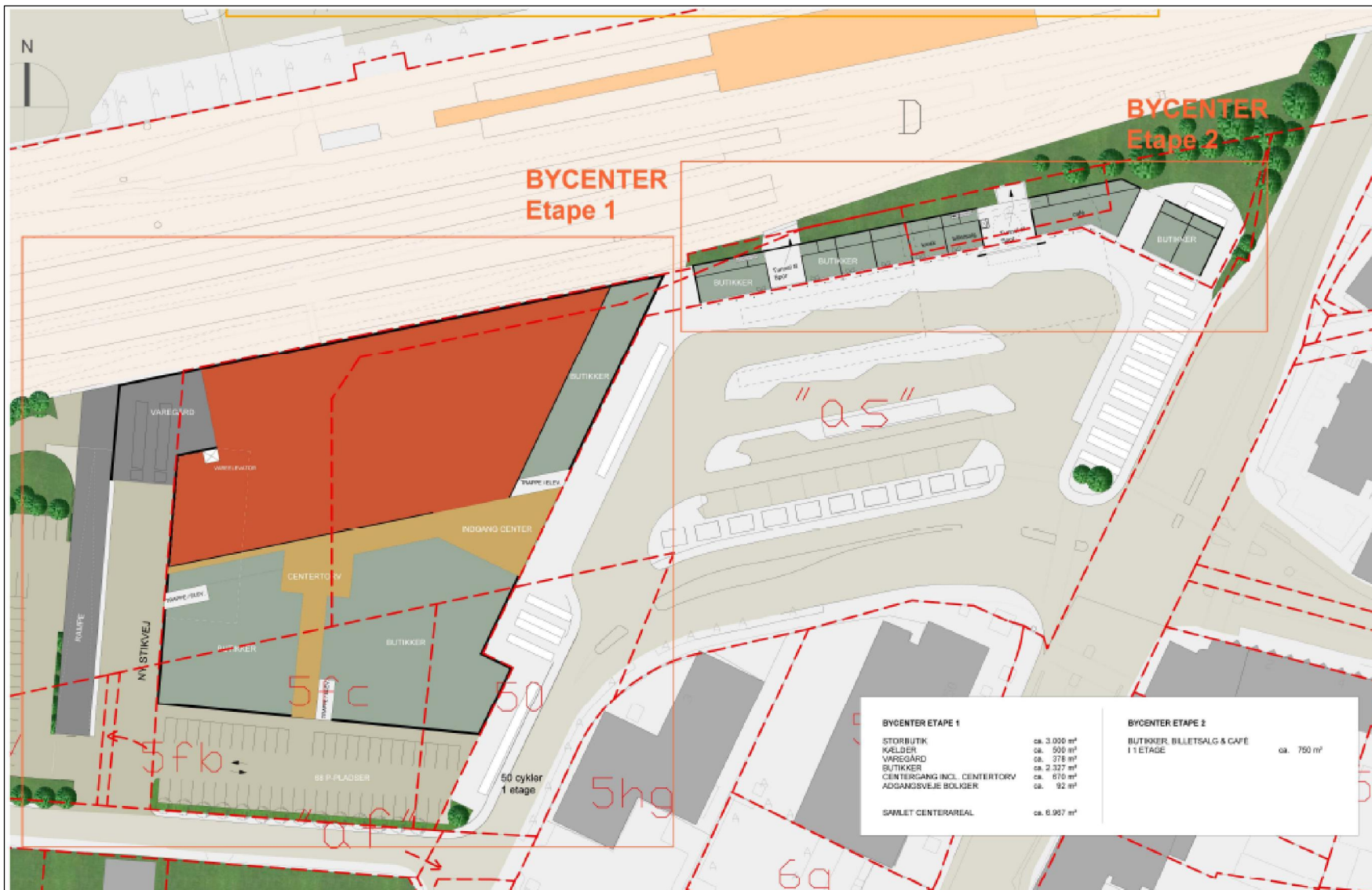
Lokalplan 1.57

Byggefelt for område A


DATO 07-04-2006

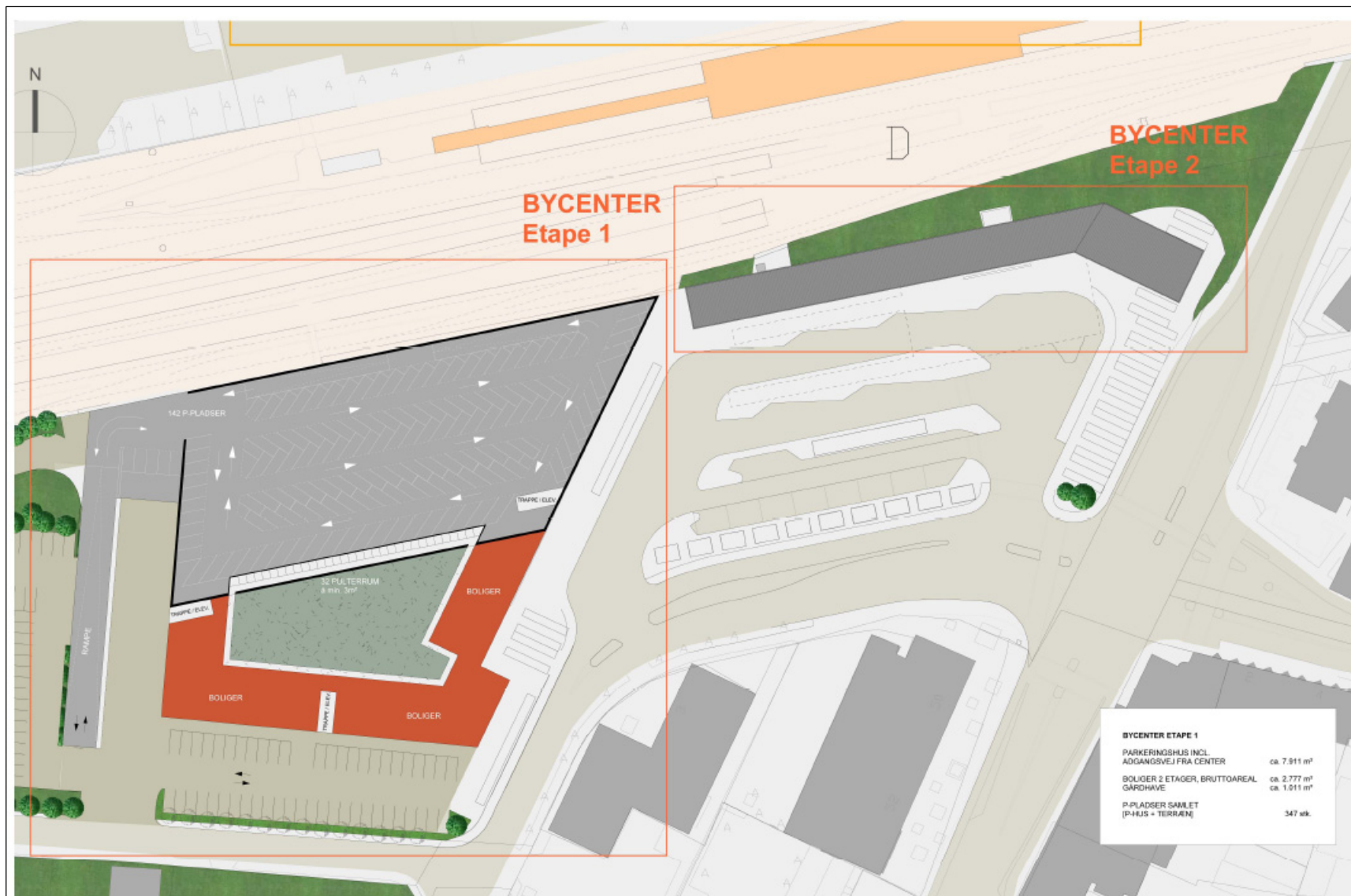
MÅL

JOUR.NR. 920472



Bilag 5

	Høje-Taastrup Kommune Bygaden 2, 2630 Taastrup, Postbox 14		Telefon: 43 59 10 00
	Geodata		Lokal 1282
Lokalplan 1.57 Stueplan			DATO 27-09-2006 MÅL JOUR.NR. 920472



Bilag 6



Høje-Taastrup Kommune

Bygaden 2, 2630 Taastrup, Postbox 14

Telefon: 43 59 10 00

Geodata

Lokal 1282

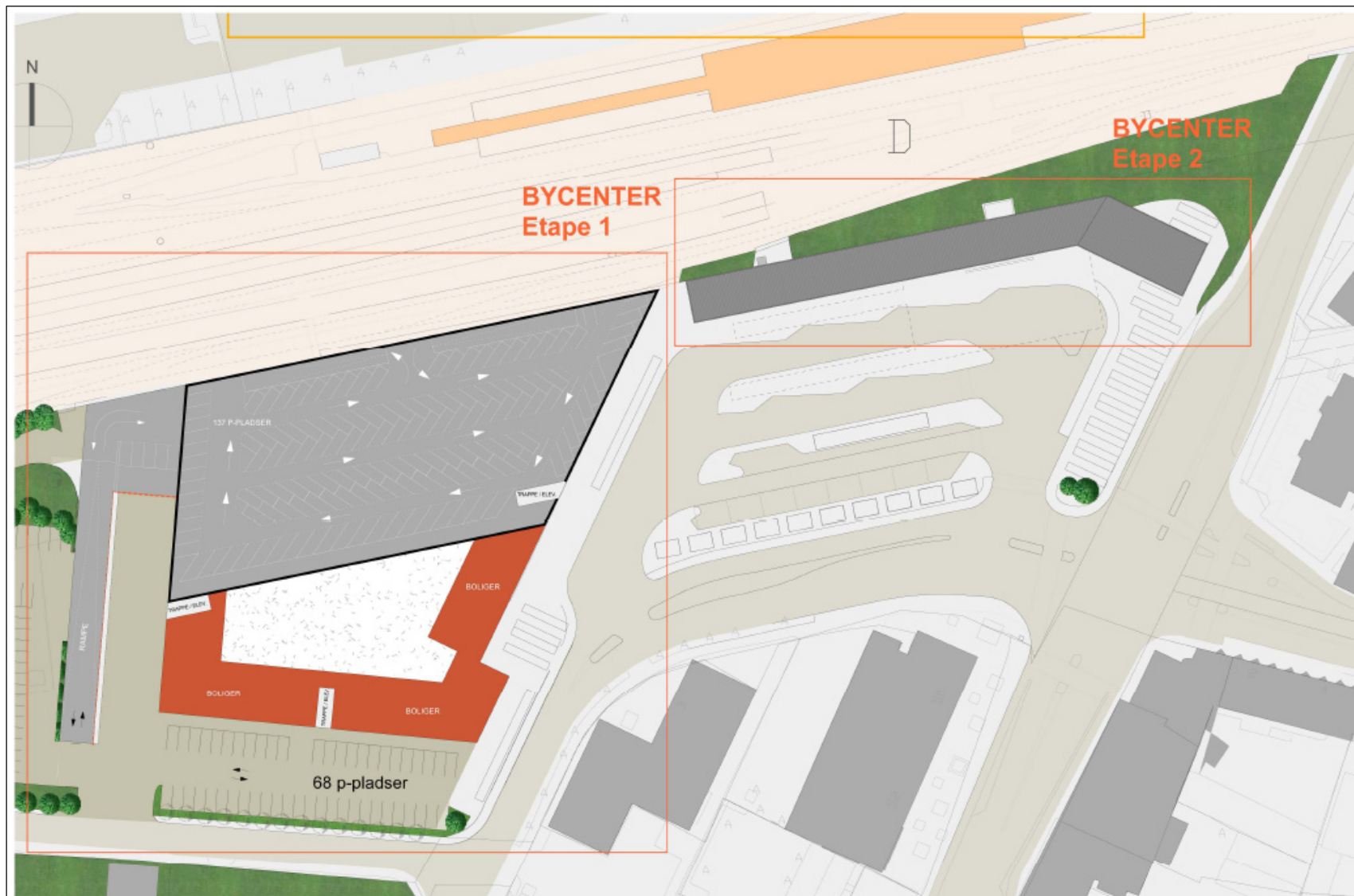
Lokalplan 1.57

1. sals plan

DATO 27-09-2006

MÅL

JOUR.NR. 920472



Bilag 7



Høje-Taastrup Kommune

Bygaden 2, 2630 Taastrup, Postbox 14

Telefon: 43 59 10 00

Geodata

Lokal 1282

Lokalplan 1.57

2. sals plan

DATO 27-09-2006

MÅL

JOUR.NR. 920472



Bilag 8



Høje-Taastrup Kommune

Bygaden 2, 2630 Taastrup, Postbox 14

Telefon: 43 59 10 00

Geodata

Lokal 1282

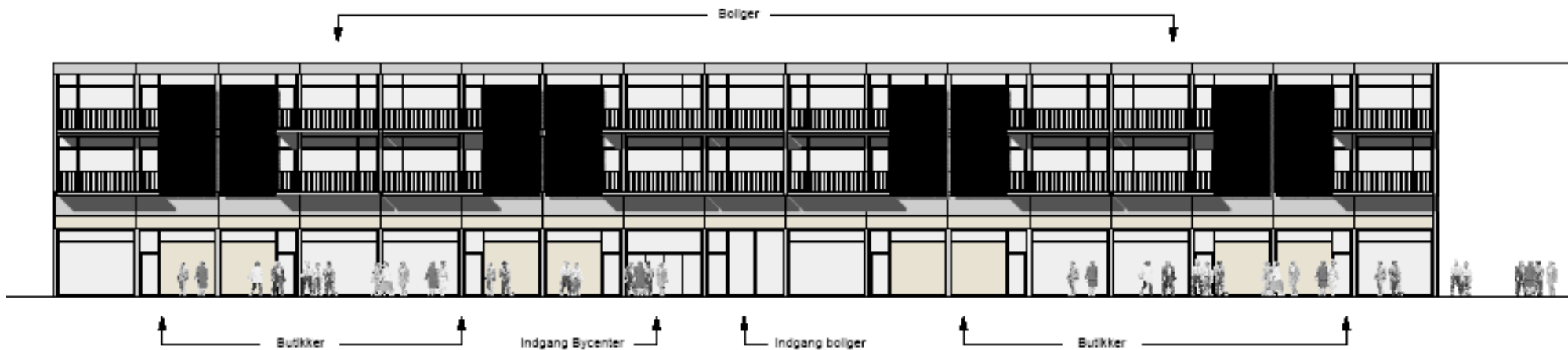
Lokalplan 1.57

Øst facade set fra stationsforpladsen

DATO 07-04-2006

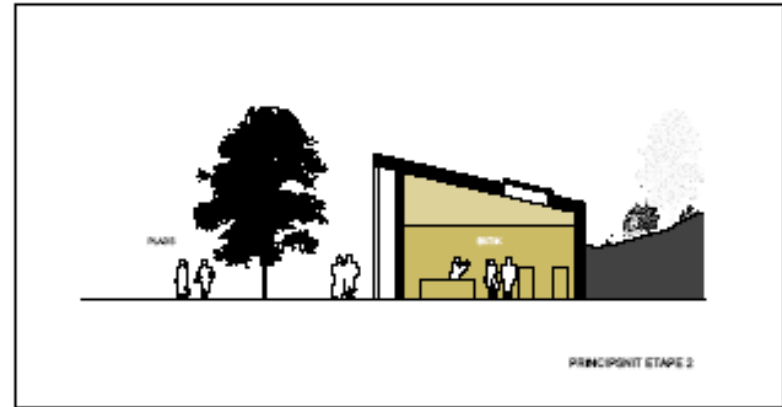
MÅL

JOUR.NR. 920472




Bilag 9

 <p>Høje-Taastrup Kommune Bygaden 2, 2630 Taastrup, Postbox 14 Geodata</p>	<p>Telefon: 43 59 10 00</p>
	<p>Lokal 1282</p>
<p>Lokalplan 1.57 Syd facade set fra Ahornvej</p>	<p>DATO 07-04-2006 MÅL JOUR.NR. 920472</p>




Bilag 10

	Høje-Taastrup Kommune Bygaden 2, 2630 Taastrup, Postbox 14		Telefon: 43 59 10 00
	Geodata		Lokal 1282
Lokalplan 1.57 Syd facade bebyggelse langs banearialet			DATO 07-04-2006 MÅL JOUR.NR. 920472




Bilag 11

	Høje-Taastrup Kommune Bygaden 2, 2630 Taastrup, Postbox 14		Telefon: 43 59 10 00
	Geodata		Lokal 1282
Lokalplan 1.57 Rejst plan af Taastrup Bycenter			DATO 07-04-2006 MÅL JOUR.NR. 920472



Bilag 12

	Høje-Taastrup Kommune Bygaden 2, 2630 Taastrup, Postbox 14		Telefon: 43 59 10 00
	Geodata		Lokal 1282
Lokalplan 1.57 Snit øst - vest - Taastrup bycenter			DATO 07-04-2006 MÅL JOUR.NR. 920472

Projekt Trafikal miljøvurdering af Taastrup Bycenter
Kunde Høje Taastrup Kommune
Notat nr. 2006.05.16

Rambøll Nyvig as

Bredevej 2
DK-2830 Virum
Danmark
T: +45 4574 3600
DVR nr. ~~DK 5 763 4 3640~~
M: +45
F: +45 4576 7640
pt@nyvig.dk
www.nyvig.dk

Dato 2006-05-16
Ref PT

1	Indledning	2
2	De eksisterende forhold	2
2.1	De nuværende parkeringsforhold nord for banen	2
2.2	De nuværende parkeringsforhold syd for banen	4
2.3	Den nuværende trafik på vejene omkring stationen	4
3	Taastrup Bycenter	5
4	Området vest for Taastrup Bycenter	11
5	Trafikafvikling	12
6	Støjbelastning	13
7	Uheld	13
8	Barriereeffekt og utryghed	13



1 Indledning

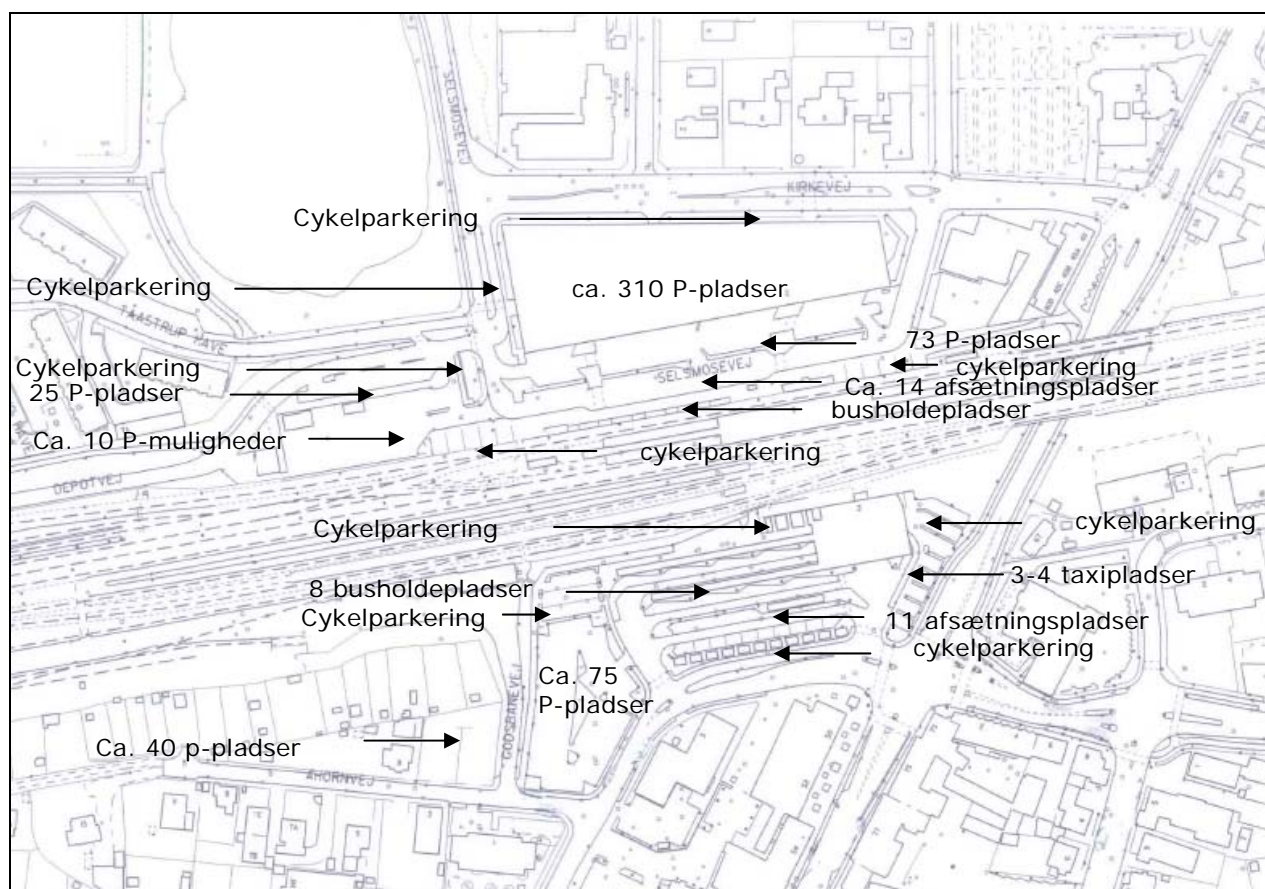
Dette notat indeholder en analyse af de trafikale konsekvenser af nybyggeriet ved Taastrup Bycenter, herunder en vurdering af omfanget af nygenereret trafik til og fra centeret.

Notatet indeholder en vurdering af trafikafviklingen på det nærliggende vejnet og de heraf afledte miljøgener for boliger og øvrige trafikanter. Beregning af støjforhold ved det nye byggeri er foretaget af Carl Bro, og en vurdering heraf er derfor ikke medtaget i dette notat¹.

Resultaterne skal indgå i en miljørapport, som indeholder en samlet miljøvurdering af lokalplanforslaget for Taastrup Bycenter. Miljørapporten skal offentliggøres samtidig med forslaget til lokalplan for området.

2 De eksisterende forhold

De nuværende parkeringsforhold nord og syd for banen er vist på figur 1.



Figur 1. Parkering i området omkring Taastrup Station.

2.1 De nuværende parkeringsforhold nord for banen

Stationscentret indeholder i dag ca. 13.000 m² butikker, bibliotek og liberale erhverv. Under Stationscentret er der plads til ca. 310 biler i to kælderetager. I dag benyttes kun ca. 128 pladser ud af de 149 pladser i den øverste kælder til parkering for kunder og ansatte. På for-

¹ "Nordicom Udvikling A/S. Taastrup Stationscenter. Togtrafikstøjberegninger", Carl Bro, 28.03.2006.



pladsen mellem centret og banen er der en kundeparkering med 36 p-pladser uden tidsbegrænsning og 37 med en tidsbegrænsning på 2 timer.

Langs Selsmosevej er der ca. 14 pladser til taxi, vare- og lastbiler samt personvogne, der skal afsætte eller optage varer, gods og togpassagerer. Herudover er der 3 holdepladser reserveret turistbusser samt en holdeplads til buslinierne 117, 118 og 850. Vest for centret er der ved Taastrup Have indrettet 25 langtidspadser til stationen. Desuden er der en grusplads, som delvis benyttes til oplagring mm., og hvor der i dag kan parkere ca. 10 personbiler.

Torsdag den 3.11.2005 er der foretaget en registrering af benyttelsen af parkeringspladserne.

	P-pladser	Ca. kl. 15	Ca. kl. 16	Ca. kl. 17
Parkeringskælder under Stationscentret	128	47	43	31
Forplads uden tidsbegrænsning	36	35	31	32
Forplads med tidsbegrænsning	37	30	17	24
Korttidsparkering til af- og påsætning	14	0	3	0
P-plads ved Taastrup Have	25	3	2	1
Grusplads vest for forpladsen	10	1	1	1
I alt	250	116	97	89

Tabel 1. Parkeringsmuligheder og parkerede biler nord for banen torsdag den 3.11.2005.

P-pladsen i Stationscentrets kælder benyttes både som langtidsparkering og korttidsparkering. 22 biler blev observeret på alle tre tidspunkter, mens 10 parkerede kl. 15 og 16. Det er for disse 32 bilers vedkommende ikke muligt at adskille ansattes parkering fra langtidsparkering til stationen. Mellem 1/3 og 2/3 svarende til 10 – 20 biler skønnes at være parkering til stationen. De resterende 15 parkerede biler kl. 15 er besøgende, idet det antages, at de besøgende parkerer under 1 time. Der vil muligvis være enkelte, der fx i forbindelse med lægebesøg, parkerer lidt længere.

Forpladsen er kl. 15 næsten fuldt udnyttet. 13 biler parkerede på alle tre tidspunkter, mens 2 parkerede kl. 15 og 16. Af disse 15 biler skønnes ligeledes mellem 1/3 og 2/3 at være parkering til stationen og resten ansatte, mens 50 parkerede biler kl. 15 er besøgende til centret.

P-pladsen ved Taastrup Have benyttes kun i ringe grad. Også på grus pladsen kan der holde flere biler. De i alt 4 biler antages at være langtidsparkerende til stationen.

Således langtidsparkerer i alt mellem 15-30 biler til stationen, mens 85-100 af de parkerede biler kl. 15 benyttes af ansatte og besøgende i Stationscentret.

Hvis man ser på det samlede parkeringsudbud, er der således langt flere p-pladser til rådighed sidst på eftermiddagen, end der er behov for. Da Stationscentret huser flere læger samt Københavns praktiserende lægers laboratorium, vil antallet af besøgende muligvis være større i formiddagstimerne.

Af- og påsætningspladserne langs Selsmosevej benyttes kun i beskeden grad. Trafikken til og fra disse pladser antages at være uændret fremover.

Cykelparkering til stationen finder sted ved perrontunnelerne dels i den østlige ende af forpladsen op mod banen dels vest for forpladsen. På den østlige parkering blev der kl. 15 talt 15 cykler, mens der på den vestlige var parkeret 39 cykler. Antallet var lidt lavere kl. 17. På cykelparkeringen nord for den vestlige p-plads var en enkelt cykel parkeret.

Langs nordsiden af Stationscentret blev der kl. 15 talt 75 cykler, mens der kl. 17 var 56 cykler parkeret. En del af cyklerne tilhører sandsynligvis togrejsende. På østsiden af centret var der også cykelstativer, men disse blev kun benyttet af 5 cyklister. På sydsiden var der to mindre arealer ved fodgængerovergangene, hvor nogle få cykler var parkeret.

Området mellem Stationscentret og banen vejbetjenes fra vest med indkørsel fra Selsmosevej, der er ensrettet fra vest mod øst. Udkørsel finder sted til Kirkevej øst for centret. Parkerings-



kældrene har direkte vejtilslutning til Kirkevej. Parkeringsarealerne vest for centret betjenes fra Depotvej.

Der foreligger ikke tællinger af trafikken på Depotvej, men denne er sandsynligvis meget beskeden. Taastrup Have indeholder ca. 350 boliger – heriblandt enkelte liberale erhverv. Der er anlagt ca. 250 p-pladser, således at den samlede trafik til og fra dette område udgør i størrelsesordenen 1000 biler på en hverdag.

2.2 De nuværende parkeringsforhold syd for banen

Syd for banen er der ca. 105 parkeringsmuligheder for personbiler: 11 korttidspladser til afsætning og optagning af passagerer samt ca. 94 langtidspladser. Langtidspladserne dækker dels parkeringsbehov for S-togsrejsende dels parkeringsbehov i bymidten. Således er 20 langtidspladser tidligere betalt af erhvervsdrivende på Taastrup Hovedgade. Ifølge den daværende aftale er disse at betragte som offentligt tilgængelige p-pladser, der ikke må reserveres et specielt firma eller en ejendom. Parkeringspladsen vest for Godsbanevej med plads til ca. 42 biler er på nuværende tidspunkt inddraget som byggeplads. En tælling tirsdag 4.4.2006 viste, at max. 87 af langtidspladserne blev benyttet om eftermiddagen.

I dag er der plads til ca. 1.300 cykler på stationsforpladsen. Cykelparkeringen finder sted på flere arealer:

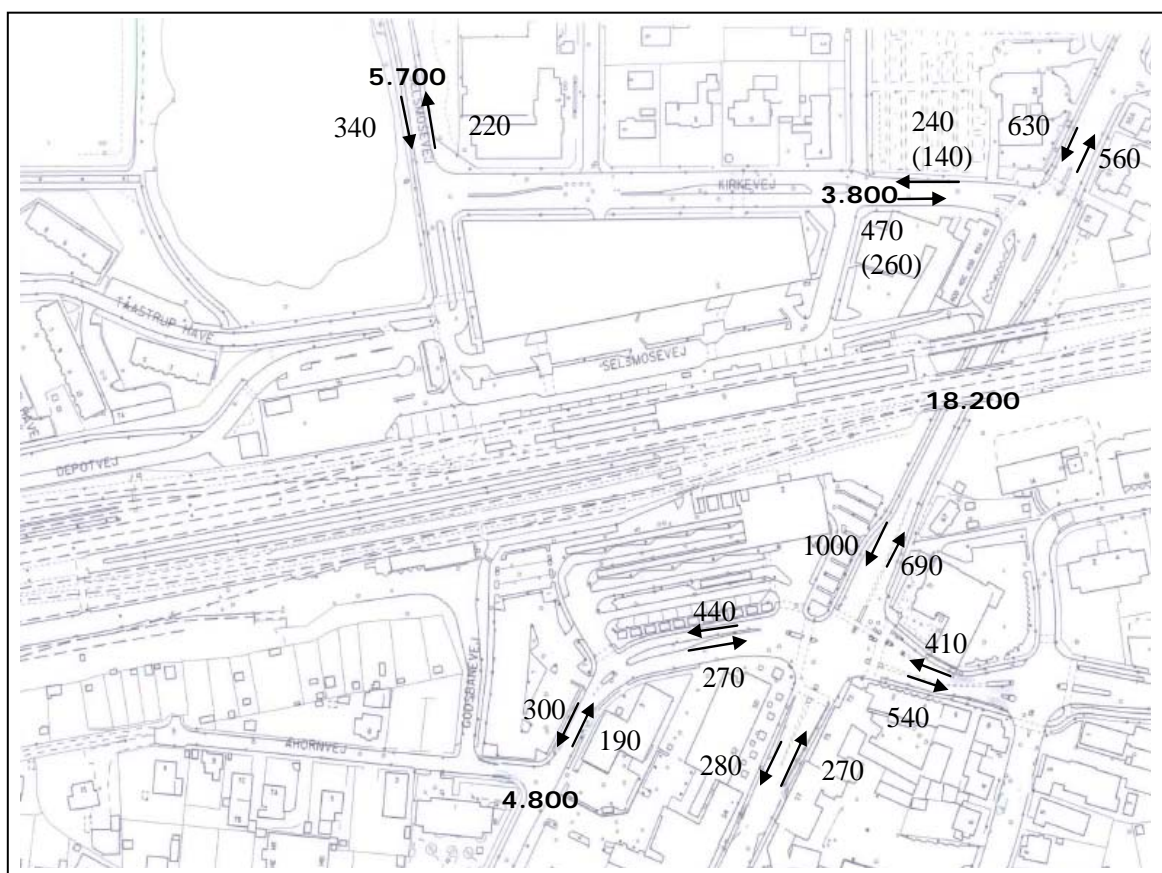
- Ca. 100 cykler på en overdækket parkering ved den vestlige perrontunnel.
- Ca. 450 cykler på et areal ud mod Taastrup Hovedgade.
- Ca. 400 cykler på et areal ud mod Vesterparken.
- Ca. 350 cykler på et areal ved skråningen op til Godsbanevej.

Mens de to første er fuldt udnyttede, er der ledige pladser i den vestlige del af cykelparkeringen ud mod Vesterparken. Cykelparkeringen ved Godsbanevej bliver kun brugt i meget ringe grad.

2.3 Den nuværende trafik på vejene omkring stationen

Den nuværende trafik på de overordnede veje omkring stationen fremgår af figur 2.





Figur 2. Biltrafik på de overordnede veje omkring Taastrup Station kl. 16-17 på en hverdag. Tallet i parentes på Kirkevej er resultatet af den maskinelle tælling. Fede tal angiver hverdagsdøgntrafik.

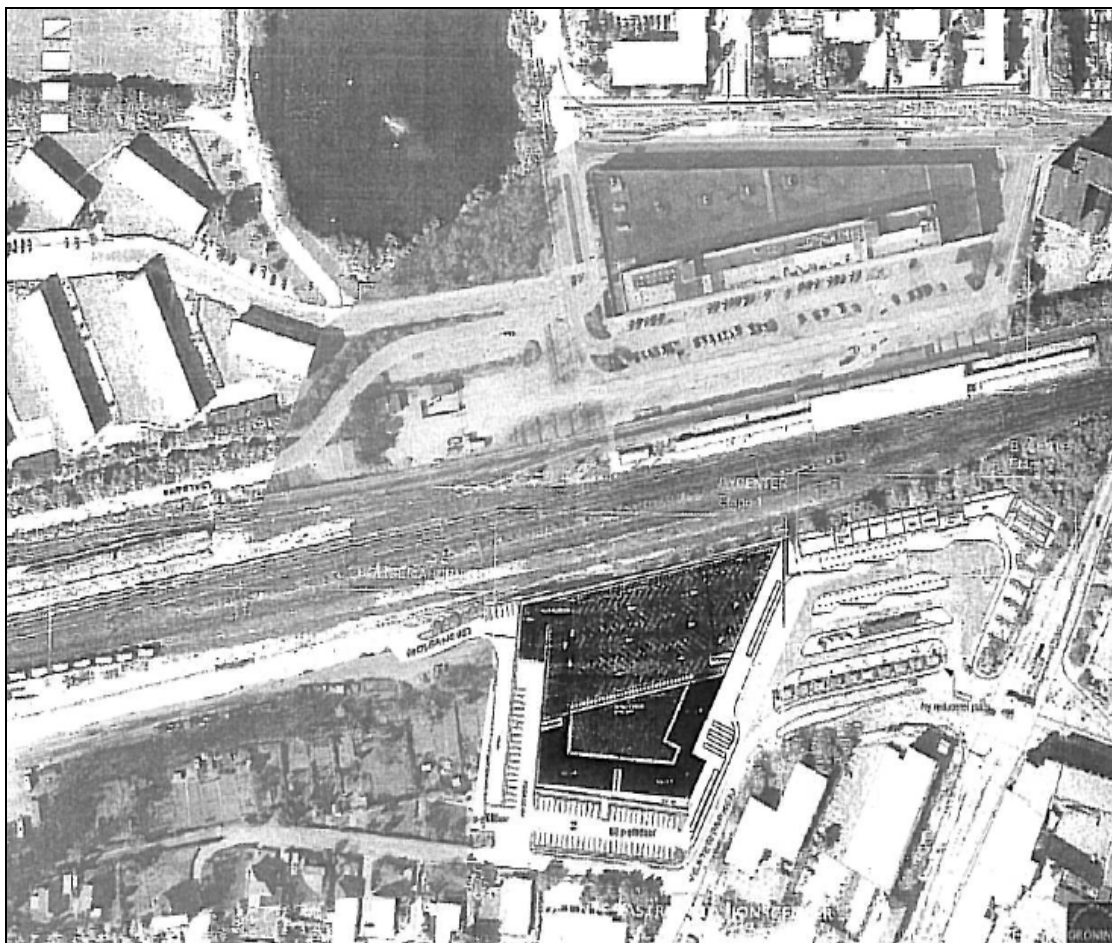
Trafikken i krydsene mellem Taastrup Hovedgade og hhv. Kirkevej og Parkvej er talt manuelt af skoleelever fra Borgerskolen under vejledning fra Rambøll Nyvig torsdag den 6.10.2005. De øvrige tællinger er maskinelle tællinger over en uge. På Taastrup Hovedgade, Kirkevej og Selsmosevej er tællingerne foretaget af Olsen Engineering den 21.-28.9.2005, mens tællingen på Vesterparken er foretaget af Driftsbyen den 20-27.6.2005. Der er store forskelle i de to registreringer af trafikken på Kirkevej ved Taastrup Hovedgade. Dette skyldes sandsynligvis, at bilerne her holder meget stille. For at den maskinelle registrering skal være nøjagtig, bør bilernes hastighed ved overkørslen af tællespolen være over 5 km/t. Biler, der kører under 2 km/t, registreres således slet ikke. Her benyttes derfor resultatet af de manuelle tællinger, idet hverdagsdøgntrafikken er opskrevet svarende til tallene for myldretiden. Dette giver muligvis en lidt for stor trafik.

I krydset Taastrup Hovedgade/Parkvej kan der om eftermiddagen forekomme lange kødannelser på Taastrup Hovedgade nord for krydset. En del trafikanter til området syd for banen vælger sandsynligvis at køre via Selsmosevej og Kirkevej i stedet for at benytte den nordlige del af Taastrup Hovedgade. I krydset Taastrup Hovedgade / Kirkevej skyldes evt. problemer med trafikafviklingen, at bilkøen ikke afvikles på Taastrup Hovedgade. Der er ikke problemer med trafikafviklingen på de øvrige vejstrækninger omkring stationen.

3 Taastrup Bycenter

Arkitektfirmaet Grøning Arkitekter Aps har for Nordicom Ejendom udarbejdet et forslag til et nyt center syd for Taastrup Station.





Figur 3. Oversigtsplan med områdeinddeling og Grøning Arkitekters forslag til udbygning af Taastrup Bycenter

Centeret indeholder i hovedbygningen ca. 6.000 m² butik i stueetagen, hvoraf knap 700 m² er overdækkede centeradgange og et centertorv. Herudover indrettes en kælder på 500 m². Oven på centeret etableres to etager med ca. 28 etageboliger i den sydlige del og et parkeringshus i den nordlige del.

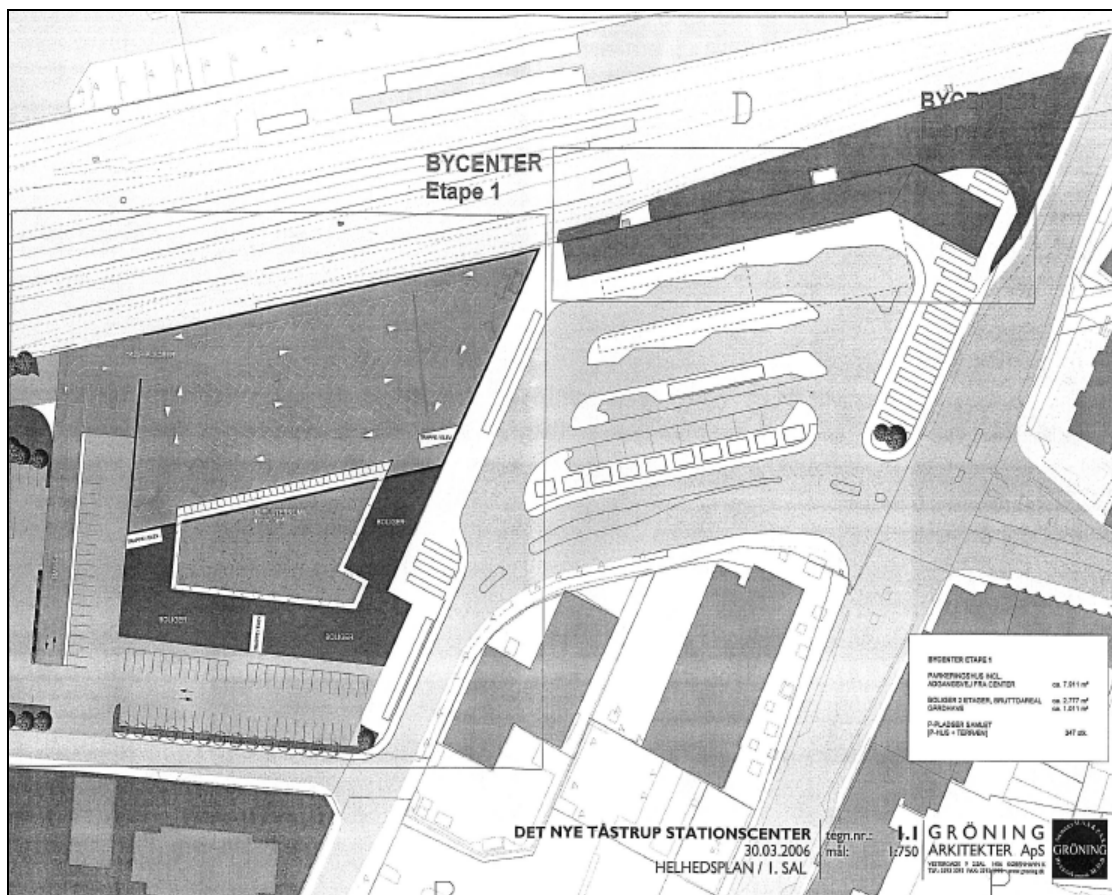
Herudover foreslås centret udbygget med en østlig fløj i én etage langs banen på i alt ca. 750 m² til butikker og servicefunktioner.

	Hovedbygning m ²	Østlig fløj m ²	Samlet byggeri m
Butikker	6.000	750	6.750
Boliger	2.800		2.800
I alt	8.800	750	9.550

Tabel 2. Forslag til udbygning af det nye Taastrup Bycenter syd for banen.

Der foreslås bygget i alt ca. 9.500 m² etageareal. Bebyggelse, parkeringsforhold og vejbetjening er vist på figur 4.





Figur 4. Taastrup Bycenter syd for banen.

Vejadgangen til centret sker fra Ahornvej. Adgangen foregår i et meget uoverskueligt kryds, hvor der er 4 vejadgange umiddelbart nord for krydset:

1. Den nuværende Godsbanevej er ombygget til en fælles rampe op til godsbanearbejdet og tag-parkeringen med 279 p-pladser.
2. Vejadgang mod øst til 50 kunde p-pladser beliggende i en parkeringslomme mellem bygningen og Ahornvej.
3. Vejadgang mod nord umiddelbart øst for rampen ("ny stikvej") til 18 kunde p-pladser samt en varegård.

Det vil for kunder være helt umuligt at overskue, hvor der evt. er ledige p-pladser. Problemet kan ikke løses ved et P-henvisningssystem, når der er tale om flere små parkeringsområder, hvor der også foregår anden kørsel. Desuden er varegården kun tilgængelig for store lastbiler, hvis de enten kører ind eller ud ved at bakke (med mindre varegården gøres større). Trafikafviklingen vil derfor være kaotisk, og lastbiltrafikken vil være i konflikt med anden trafik af kundebiler og gående kunder, hvilket giver risiko for alvorlige uheld.

På planen er vist i alt 347 p-pladser. Disse er dimensioneret i overensstemmelse med vejreglernes anbefalinger². De enkelte parkeringspladser har således en bredde på 2,3 m og en længde på 4,6 m. Der sikres samtidig tilstrækkelige manøvrearealer. Dog må man for at køre ind på de vinkelrette p-pladser tolerere en ekstra bakning. I situationer, hvor de parkerende er vant til at færdes, er disse mål tilstrækkelige. Da der for butikkers vedkommende er tale om brugere, der ikke parkerer her dagligt, bør parkeringspladser og manøvrearealer imidlertid være større. Desuden indebærer et voksende antal større personbiler, at en bredde på 2,3 m giver anledning til problemer med at komme ud og ind af personbilerne samt vanskeligheder ved til og frafrakørsel. Blandt andet som følge heraf forekommer der mange materielskader i for-

² Byernes trafikarealer, hæfte 9. Vejdirektoratet 2000.



bindelse med parkering. Hvis kunderne derfor skal opleve det som behageligt og trygt at parkere, bør båsene udformes med en bredde på mindst 2,5 m og ikke 2,3 m som foreslået. Dette er ofte et krav, der stilles af butikker / lejere for at undgå problemer med kunder. Hvis dette skal opfyldes, reduceres antallet med knap 30 p-pladser til ca. 320 p-pladser. Der er i det følgende regnet hermed.

Kommunen stiller ikke krav om etablering af parkeringsarealer til butiksbyggeriet på 750 m² i den østlige fløj. Dette begrundes i, at stueetagen tænkes forbeholdt til butiks- og servicefunktioner i direkte tilknytning til banen.

Med en parkeringsnorm på 1 plads pr. 25 m² til butikker og 1 plads pr bolig vil der være brug for i alt ca. 270 parkeringspladser til Taastrup Bycenter.

	Fremtidig m ²	P-norm p-pladser	Antal p-pladser efter norm	Biltrafik til+fra døgn	Biltrafik til+fra Kl. 16-17
Butikker	6.000	4 pr. 100 m ²	240	3.000	450
Boliger	2.800	1 pr. bolig	30	75	10
I alt	8.800		270	3.100	460

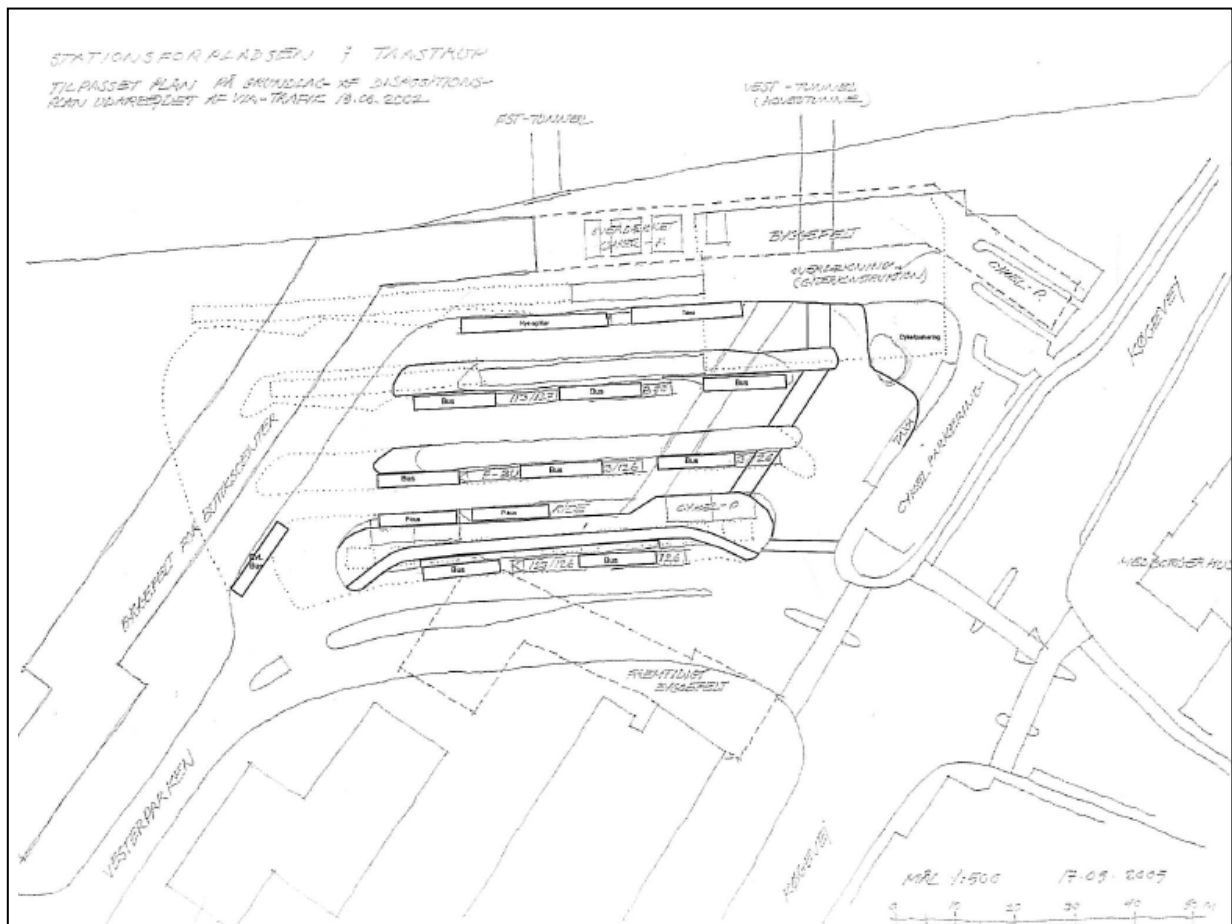
Tabel 3. Taastrup Bycenters fremtidige parkering og trafik.

20 af de nuværende langtidspadser er som tidligere omtalt reserveret til bebyggelsen på Taastrup Hovedgade. Desuden har kommunen truffet aftale om reservering af yderligere 18 p-pladser ved stationen i forbindelse med nybyggeriet på hjørnet af Taastrup Hovedgade og Lindevej.

Stationsforpladsen indskrænkes som følge af nybyggeriet. Kommunen har ladet udarbejde et forslag til en ny stationsforplads, som vist på figur 5³.

³ "Vurdering af midlertidig ombygning af stationsforplads"; VIA TRAFIK, 8. juni 2005





Figur 5. Forslag til ombygning af stationsforpladsen ved Taastrup station.

I dette forslag fjernes 7 korttidsparkeringspladser fra stationsforpladsen.

Parkering til Taastrup Bycenter	Parkering til byggeri ved Taastrup Hovedgade	Korttidsparkering til station	Rest til langtidsparkering til station	Udlagte p-pladser i alt
270	38	7	5	320

Tabel 4. Udlagte p-pladser og p-behov i forbindelse med Taastrup Bycenter.

Ca. 70 af de nuværende 94 langtidsparkeringspladser til stationen forudsættes derfor flyttet nord for banen. En tælling torsdag den 3.11.2005 viste, at maksimalt 116 ud af 250 parkeringsmuligheder nord for banen blev udnyttet. Der er således sandsynligvis rigelig plads til mere langtidsparkering her. Hvis dette viser sig ikke at være tilfældet, er der evt. mulighed for at åbne for parkering i den nederste etage under Stationscentret.

Imidlertid vil vejadgangen til langtidsparkering til stationen nord for banen blive mere besværlig, da det meste af stationsoplandet ligger syd for banen. For at undgå langtidsparkering til stationen syd for banen vil det her være nødvendigt at indføre tidsbegrænset parkering på de parkeringspladser, der ligger i nærheden af stationen. Dette kan skabe problemer for de ansatte i bymidten, som dog kan løses ved at give dem speciel tilladelse til parkering i længere tid.

Den stationsnære lokalisering kan evt. begrunde et mindre antal p-pladser til Det nye Taastrup Bycenter. Det er dog ikke muligt uden yderligere undersøgelser at fastsætte behovet mere præcist. Således varierer det maksimale antal parkerede biler mellem 2 og 10 biler pr. 100 m²



for en række varehuse⁴. Det største tal er her fundet for et varehus med en god kollektiv beliggenhed, mens det mindste er fundet ved et varehus med en dårlig beliggenhed – begge beliggende i et bycenter i en middelstor provinsby. Det største behov vil sandsynligvis være om lørdagen, hvor boligparkeringspladserne i vid udstrækning også benyttes. Der vil derfor kun i begrænset udstrækning være mulighed for dobbeltudnyttelse af p-pladserne. I det følgende beregnes trafikken ud fra antallet af normerede p-pladser.

I tabel 3 er vist den resulterende trafik til og fra Taastrup Bycenter. Med en 75 % udnyttelse af parkeringspladserne på en hverdag og en gennemsnitlig opholdstid på 45-50 min. for butikkerne vil dette give en samlet besøgstrafik til og fra butikkerne i alt på ca. 450 biler mellem kl. 16 og kl. 17⁵. Da spidstimen udgør 13-17 % af døgntrafikken, fås herved en døgntrafik på ca. 3.000 biler. Dette svarer til en turrate på 45-60 ture pr 100 m². Til sammenligning kan turrater for varehuse variere fra 33 til 174 ture pr. 100 m². For boliger regnes med en turproduktion på ca. 2,5 bilture pr. p-plads og en myldretidsandel på lidt over 10 %.

Trafik til/fra korttidsparkeringspladserne vil overflyttes til Ahornvej, men vil ellers være uforandret i forhold til i dag. Trafik til/fra p-pladser udlejet til erhverv på Taastrup Hovedgade vil ligeledes være uforandret. Alt i alt vil det dreje sig om en trafik på i størrelsesordenen ca. 100 biler mellem kl. 16 og kl. 17.

En flytning af langtidsparkeringspladserne til stationen til nordsiden af banen vil give en lille forøgelse af trafikbelastningen gennem krydset ved Taastrup Hovedgade. Der vil være tale om en trafik på i størrelsesordenen 10-20 biler i eftermiddagsspilstimen, mens trafikken om morgenen vil være lidt større.

I dag er der plads til ca. 1.250 cykler på stationsforpladsen. Cykelstativerne har imidlertid så lidt plads til den enkelte cykel, at man næppe kan opnå en fuld udnyttelse. En registrering tirsdag den 9.5.2006 midt på dagen viste, at der i alt på en god solskinsdag (samtidig med kampagnen "Vi cykler til arbejde") parkerer ca. 560 cykler. En del af de parkerede cykler er cykler, som er glemt eller efterladt på stationen. DSB rydder en til to gange årligt op i cyklerne ved stationen, men det vides ikke, hvornår dette sidst er sket. Der er således rigeligt med parkeringsmuligheder. Den vestlige plads ved Godsbanevej benyttes næsten ikke, og den vestlige del af pladsen ud mod Vesterparken er kun delvis optaget. I forbindelse med arbejdet med forpladsen er sat som mål, at der skal etableres i alt 800 pladser til cykelparkering i forbindelse med stationen, således at der stadigvæk vil være rigeligt med pladser.

I det udarbejdede forslag til ombygning af stationsforpladsen er derfor regnet med at der skal være plads til i alt ca. 800 cykler. Der fjernes ca. 240 cykelpladser fra arealet ved skråningen op til Godsbanevej. På arealet ud mod Vesterparken fjernes ca. 330 cykelpladser, således at der er ca. 40 tilbage. På planen reserveres et nyt areal med plads til ca. 120 cykler, hvor der tidligere var manøvreareal og taxiholdepladser. Hertil kommer det eksisterende areal med plads til ca. 520 cykler ud mod Taastrup Hovedgade samt den nuværende overdækkede cykelparkering ved den vestlige perrontunnel med plads til ca. 120 cykler.

Hertil kommer behovet for cykelparkering til Bycentret. Cykeltrafikken til et center vil afhænge meget af beliggenheden i forhold til oplandet samt i lidt mindre grad af alternative transportmuligheder. Dog betyder beliggenheden ved en station, at mange kombinerer transport på cykel til station med ærinder i centret. Cykeltrafikken vil herudover afhænge af karakteren af de enkelte butikker. Da varehuset udgør en væsentlig del af centret, vil dette indvirke stærkt på cykelbenyttelsen. Den daglige besøgstrafik på cykel til et varehus vil antagelig ligge et sted mellem 10 og 20 cyklister pr. 100 m² etageareal. Hvis en væsentlig del finder sted i forbindelse med en togrejse, vil det ekstra antal cyklister sandsynligvis udgøre i størrelsesordenen 5-10 cyklister pr. 100 m² etageareal svarende til i alt 350 til 700 cyklister på en hverdag. Det mak-

⁴ "Turrateprojektet", Trafikministeriet 1994. Bearbejdede data for 6 varehuse fra bilagsrapport.

⁵ Om lørdagen vil udnyttelsen nærme sig 100 %, og besøgstrafikken i spidstimen være tilsvarende større.



simale antal cyklister, der parkerer samtidigt, vil sandsynligvis udgøre omkring 15 % heraf, dvs. 50-100 cykler.

De 800 cykelstativer vil således sandsynligvis være tilstrækkelige til at dække det konstaterede behov samt forventningerne til det ekstra behov ved Bycentret, selv om det ikke vil være muligt at udnytte dem fuldt ud.

Arkitekterne har bevaret de eksisterende busperroner, men i afkortet form. Det vil som følge heraf ikke være muligt at opretholde det nuværende antal standpladser for busserne. I planen bevares 330 pladser på den nuværende cykelparkering ud mod Vesterparken, idet kun de vestligste ca. 40 parkeringsmuligheder fjernes. Den nuværende overdækkede cykelparkering ved perrontunnelen indgår ikke planen. Samtidig indskrænkes den østlige parkering til i alt ca. 450 pladser⁶. Der er herudover angivet plads til 190 cykler langs østsiden af centret ud mod forpladsen. I alt reserveres der således plads til ca. 970 cykler. Dette vil også være rigeligt til at dække både behovet til stationen og til Bycentret.

Hvis forpladsen ombygges i overensstemmelse med den udarbejdede plan, og arkitekternes plan for byggeriet af Østfløjen samtidig følges, fjernes ca. 330 cykelpladser på arealet ud mod Vesterparken, således at der her er ca. 40 tilbage. Der reserveres desuden et nyt areal med plads til ca. 120 cykler, hvor der tidligere var manøvreareal og taxiholdepladser. Det samlede antal pladser reduceres herved til ca. 800, således at behovet her også sandsynligvis vil blive dækket.

4 Området vest for Taastrup Bycenter

Området vest for stationscentret er på ca. 8.800 m² og er i lokalplanen udlagt til kontorbyggeri eller offentlige formål som fx en skole.

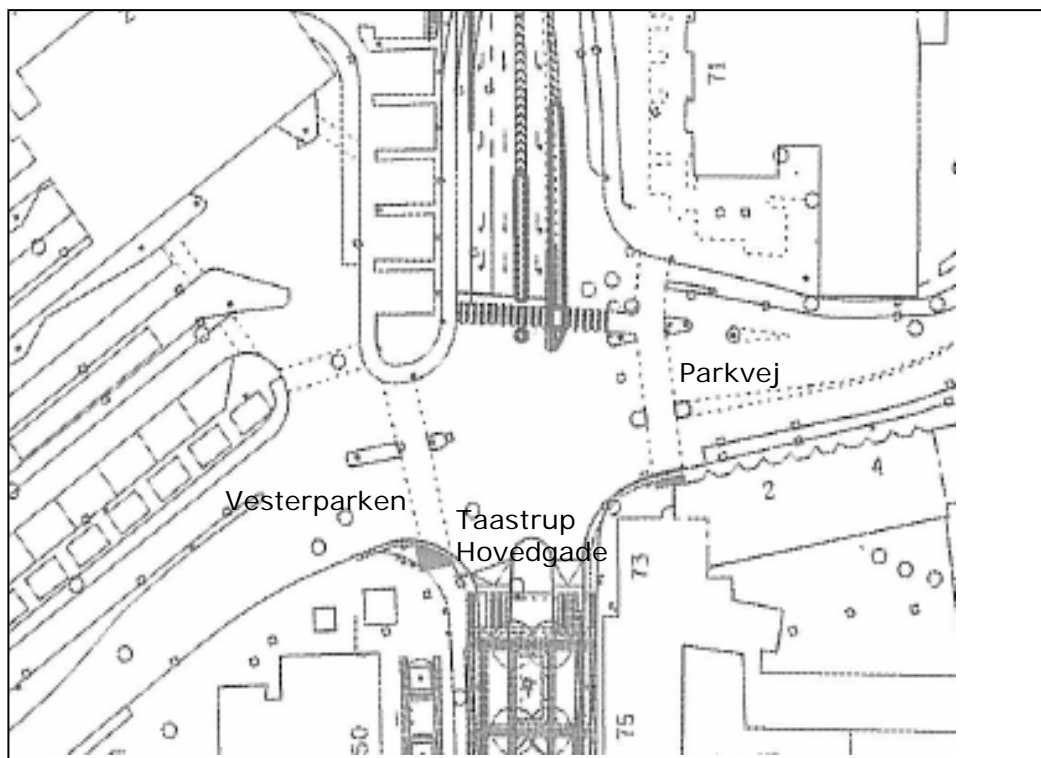
Der er i dette område mulighed for at bygge i alt ca. 5.300 m² etageareal. Med en parkeringsnorm på 2 pladser pr. 100 m² vil byggeriet indebære etablering af ca. 105 parkeringspladser. Dette vil afstedkomme en døgntrafik i alt til og fra bebyggelsen på 100-500 biler afhængig af arealanvendelsen⁷.

⁶ Arkitekterne regner med lidt mere plads pr. cykel end DSB, således at de når frem til i alt 324 pladser.

⁷ I "Turrateprojektet", Trafikministeriet 1994 angives for kontorer turrater på 2,5-18 biler pr. 100 m². Med den nære beliggenhed i forhold til stationen vil det høje tal næppe være sandsynligt. For en skole vil turraten være 1-2 biler pr. 100 m².



5 Trafikafvikling



Figur 6. Oversigtsplan over krydset Taastrup Hovedgade / Vesterparken - Parkvej efter ombygningen.

I krydset Taastrup Hovedgade / Vesterparken – Parkvej vil den forøgede trafik til og fra centerbyggeriet syd for banen forstærke problemerne med afviklingen af trafikken her. Det antages skønsmæssigt, at halvdelen af trafikken til/fra Taastrup Bycenter benytter Vesterparken og passerer gennem krydset Taastrup Hovedgade / Vesterparken.

	Biltrafik til+fra døgn	Biltrafik til+fra Kl. 16-17
Butikker i Bycentret	1.500	220
Boliger i Bycentret	40	10
Byggeri vest for Bycentret	50-250	10-80
Langtidsparkering	100	30-40
I alt	1.700-1.900	300-350

Tabel 5. Ekstra trafik som følge af nybyggeriet gennem krydset Taastrup Hovedgade / Vesterparken – Parkvej.

I morgenmyldretiden er der i dag problemer med afviklingen af den venstresvingende trafik fra Vesterparken mod nord på Taastrup Hovedgade. Den ekstra trafik vil forværre forholdene, således at der opstår længere kødannelser på Vesterparken. Der vil dog på dette tidspunkt kun være forholdsvis lidt trafik fra Bycentret og en ny bebyggelse vest herfor.

I eftermiddagsmyldretiden vil den venstresvingende trafik fra Vesterparken mod nord på Taastrup Hovedgade heller ikke kunne afvikles. Den højresvingende trafik fra Taastrup Hovedgade mod Vesterparken vil derimod kunne afvikles med nogen forsinkelse, hvis ligeudkørende bilister ikke blokerer højresvingssporet. Imidlertid er der mange bilister, der ønsker at køre ligeud i krydset fra nord. Herved opstår allerede i dag nogle gange så lange kødannelser nord for krydset, at der blokeres for både den højresvingende og den venstresvingende trafik.



Disse problemer kan næppe løses alene gennem ændringer i signalreguleringen, men vil sandsynligvis kræve en større ombygning af krydset, hvis man vil undgå store kødannelser. For at vurdere dette nærmere vil det være nødvendigt at kende mere til centertrafikkens oplandsfordeling samt foretage modelkørsler (trafiksimulering).

Der vil med de beregnede trafikmængder ikke opstå større problemer med trafikafviklingen i krydset Ahornvej/Vesterparken. Man kan dog risikere, at kødannelser i krydset ved Taastrup Hovedgade strækker sig forbi krydset og derved spærrer for udkørsel. Dette forekommer allerede i dag om morgenen.

På Vesterparken syd for Ahornvej vokser døgntrafikken som følge af nybyggeriet med ca. 2.000 biler på en hverdag. Hvis det bliver for vanskeligt at passere gennem krydset ved Taastrup Hovedgade, vil en del af trafikken fra nybyggeriet søge andre veje. Herved vil belastningen på Vesterparken syd for Ahornvej sandsynligvis vokse yderligere.

6 Støjbelastning

Den øgede trafik vil især påvirke boliger beliggende ved Vesterparken. Derimod er trafikniveauet i forvejen relativt højt ved Taastrup Hovedgade, således at den ekstra trafik her næppe vil påvirke støjniveauet i mærkbar grad.

På Vesterparken ligger støjniveauet ved facaderne i dag mellem 58 og 60 dB(A). Ved de hævede flader bevirker belægningen på ramperne, at der lokalt vil være et væsentligt højere støjniveau. Den øgede trafik fra centret vil forøge støjniveauet med 2-3 dB(A), hvilket netop er hørbart. Selv om støjniveauet generelt er under 65 dB(A), vil det lokalt ved de hævede flader være højere. Det må derfor her overvejes at ændre belægningen på ramperne til en mere støjsvag belægning.

På Taastrup Hovedgade nord for banen ligger støjniveauet ved boligfacaderne på mellem 65 og 66 dB(A), til trods for at hastigheden skønsomt ligger på 40 km/t. Selv om trafikken her som følge af den begrænsede kapacitet næppe øges mere end i størrelsesordenen 10 %, vil selv en beskeden vækst i støjniveauet medvirke til at fastholde et uacceptabelt højt støjniveau. Her kan udlæg af støjdæmpende belægning derfor komme på tale.

7 Uheld

Vesterparken er blevet ombygget med delte stier og hævede flader i en række kryds i forbindelse med ombygningen af Taastrup Hovedgade og overflytning af trafik. Samtidig er der blevet skiltet med en vejledende hastighedsbegrænsning på 40 km/t. Hastighederne er højest i den sydlige ende, hvor afstanden mellem de fartdæmpende foranstaltninger er lidt større end i den nordlige ende, men forskellene er små. Da gennemsnitshastighederne er mindre end den anbefalede hastighed på 40 km/t og 85% fraktilen under 50 km/t, vurderes der ikke at være behov for yderligere fartdæmpende foranstaltninger.

Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at konkludere endeligt, hvad trafiksikkerheden angår. Der skal således foreligge statistik for helst mindst 3-5 år efter ombygningen, førend evt. ændringer i uheldsbilledet kan vurderes med rimelig statistisk sikkerhed. En forøgelse af trafikken med 50-100 % som følge af nybyggeriet vil øge det eventuelle antal af uheld mellem 30 og 60 %.

8 Barriereeffekt og utryghed

På Vesterparken er barrierevirkningen lille og risikovirkningen ubetydelig. Det samme vil være tilfældet efter en udbygning af stationscentret.

