

Emne: Trafikalopkobling af HIP til O3

Dato: 29.4.2022

Til: Albertslund Kommune

Kopi til:

Sag nr.: 2021\_027

Rev. nr.: V0

## 1 Baggrund

I dette notat redegøres for tilpassede trafikale løsninger i forbindelse med byudviklingen af Hersted i forbindelse med opkobling til O3. Begge kryds ligger i Glostrup Kommune (GK), hvorfor løsningerne skal godkendes af GK og indgå i en samlet aftale i forhold til trafikbetjening af HIP (Hersted Industripark).

De tilpassede løsninger er udviklet med afsæt i den dialog der har været i forbindelse med indsigelsen til KPT15 (kommuneplantillæg 15) samt nye trafikale vurderinger udført af Albertslund Kommune (AK).

I forhold til tidligere udarbejdede trafikale analyser er der udarbejdet følgende:

1. Opdateret trafikalt grundlag, hvor der er foretaget en opdeling af de beregnede ture i forhold til interne- og eksterne ture. Summen af interne- og eksterne ture er uændret i forhold til tidligere beregninger. De 4 kryds i afgrænsningen af HIP aflastes, fordi de interne ture ikke skal gennem disse kryds.
2. Fordelingen af ture til/fra HIP er opdateret i forhold til principperne præsenteret i notatet 'Trafikalopkobling af HIP, dateret 16/3-2022, Ve'
3. Baseret på de nye 'krydstællinger' er kapacitetsberegningerne opdateret i krydsene O3/Fabriksparken og O3/Gl. Landevej og løsningerne er tilpasset

## 2 Løsninger som implementeres efter behov – delaftale 2

I forbindelse med de tidligere analyser og som beskrevet indledningsvist redegøres for de ombygninger og justeringer i 2 kryds på O3, ved henholdsvis Fabriksparken og Gl. Landevej. I den tidligere analyse er ændringerne beskrevet i nedenstående:

### 1. Fabriksparken

*Der foretages ingen geometriske udbygninger i krydset, som kan medvirke til at forbedre trafikafviklingen i retning mod Glostrup Bymidte. Den højresvingende trafik begrænses med kort grøntid, evt. gennem separatregulering af højresving. I forhold til opprioritering af trafikken til/fra Frederikssundsmotorvejen foreslås en mindre ombygning af det nordvestlige hjørne i krydset, således at trafikken kan shuntes i forbindelse med højresving. Det betyder samtidigt, at cyklisterne henvises til stien gennem skoven.*

### 2. Gl. Landevej

*Der foretages ingen geometriske udbygninger i krydset, som kan medvirke til forbedre trafikafviklingen i retning mod Glostrup Bymidte. Den højresvingende trafik begrænses med kort grøntid, evt. gennem separatregulering af højresving.*

## 2.1 Fabriksparken

Der er gennemført kapacitetsberegninger i DanKap med det trafikale grundlag for morgen- og eftermiddagsspidstimen. Beregningen er foretaget ud fra følgende forudsætninger, som er indarbejdet i løsningen:

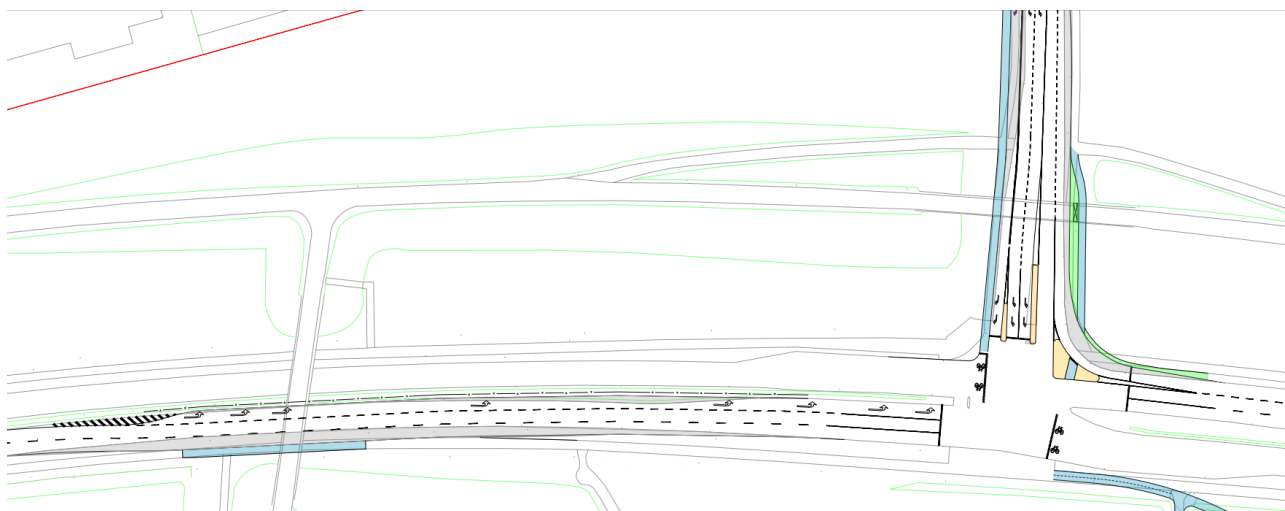
1. Der etableres en shunt fra O3 nord i retning mod Fabriksparken. Shunten signalreguleres og eneste afbrydelse af grønt lys er krydsende cyklister fra O3 i retning mod Fabriksparken. Denne løsning forudsætter, at sydkørende cyklister henvises til cykelstien i skoven – skovstien.
2. Der etableres 2 spor i frafarten mod Fabriksparken, således at henholdsvis højre- og venstresvingende i retning mod Fabriksparken kan afvikles samtidigt fra O3.
3. I forhold til at kunne dosere den højresvingende trafik fra Fabriksparken i retning mod O3 syd, etableres separatregulering af højresvinget, så det sikres at trafikken ikke overstiger 200 biler i timen.
4. Venstresvingbanen på O3 syd udbygges, således at kødannelsen kan holde i svingbanen og dermed ikke blokere ligeudbanerne på O3 i nordgående retning.

### 2.1.1 Ændret geometri

I forhold til geometriske justeringer i krydset viser kapacitetsberegningerne følgende:

1. Venstresvingbanen på O3 syd skal udbygges til mindst at have et kømagasin på 113 meter.
2. Højresvingbanen på O3 nord ændres ikke i længden, i forhold til projektet fra Hovedstadens Letbane (70 m), fordi shunten vil have grønt lys i størstedelen af tiden.
3. Højresvingbanen på Fabriksparken skal udbygges således at kømagasinet er på 77 meter.
4. Signalprogrammet skal omprogrammeres, således at de nye faser indgår, samt at grøntider og forlængelser skal tilpasses.

På figur 1 er illustreret hvordan krydset O3/Fabriksparken foreslås udbygget.



Figur 1. Forslag til fremtidig indretning af krydset O3/Fabriksparken – Letbanen er ikke vist.

## 2.2 Gl. Landevej

Der er gennemført kapacitetsberegninger i DanKap med det trafikale grundlag for morgen- og eftermiddagsspidstimen på den geometri Letbane projektet etablere.

## 2.2.1 Ændret geometri

Som beskrevet indledningsvis i kapitel 2, skal det sikres, at den højresvingende trafik fra Gl. Landevej begrænses til 200 biler i spidstimerne, alternativt gennem en løsning med separatregulering af højresvinget.

Denne løsning er imidlertid fravalgt, til fordel for den geometri der etableres i letbaneprojektet. Der er overordnet 3 grunde til det:

1. Hvis der etableres separatregulering af højresvinget fra Gl. Landevej, kan cyklister og fodgængere ikke afvikles samtidigt med de højresvingende bilister. Dette vil alt andet lige reducere fremkommeligheden og tilgængeligheden for de bløde trafikanter, hvilket ikke fremmer de grønne transportformer.
2. Hvis ligeud- og højresvingsbanen samles i en ligeudhøjrebane, vil biltrafikken kapacitet reduceres, idet de deles om én bane frem for hver deres. Denne løsning kan have nedsat trafiksikkerhed for cyklister i perioder med trængsel, hvor højresvingende bilister kan føle sig presset til at svinge, grundet en længere kødannelse bag trafikanten.
3. Den tildelte grøntid i henholdsvis morgen- og eftermiddagsspidsstimen, resultere i en kødannelse på 10 biler og en relativ høj forsinkelse, hvorved trafikanterne ikke vil opleve det som attraktivt at foretage højresving fra Gl. Landevej. I forbindelse med omprogrammering af signalet, skal det sikres, at trafikanterne fra Gl. Landevej ikke har mulighed for yderligere forlængelse, men at grøntiden maksimalt bliver henholdsvis 13 sek. (morgen) og 16 sek. (eftermiddag).

