

TRAFIKSIMULERING VRIDSLØSE

Projekt navn **Fængselsbyen**
 Projektnr. **1100047312**
 Kunde **A. Enggaard**
 Version **4**
 Til **Stig Andersen**
 Fra **Jesper Larsen, Morten Agerlin Petersen**

Udarbejdet af **CAS**
 Kontrolleret af **MAP**
 Godkendt af **CAS**

27-04-2023



Rambøll
 Hannemanns Allé 53
 DK-2300 København S

T +45 5161 1000
<https://dk.ramboll.com>

1 Introduktion

Rambøll har som rådgiver for A. Enggaard A/S udarbejdet en trafiksimuleringsmodel, med henblik på at belyse de trafikale forhold omkring udviklingen af Fængselsgrunden i Vridsløselille. Modellen laves i PTVs mikrosimuleringsværktøj 'Vissim', og er en videreudbygning af allerede eksisterende simuleringsmodeller for området.

2 Sammenfattede simuleringresultater

Trafikafviklingen i de nedenfor viste kryds rundt om Fængselsgrunden er blevet simuleret.



Figur 1: Simulerede kryds - Røde felter er trafiksignaler, blå er planlagte vigepligtsregulerede adgangsveje

Trafikafviklingen er simuleret i morgen- og eftermiddagsspidstimerne for tre byplanscenarier (jf. afsnit 3.2):

- 2030 med fuldt udbygget Vridsløse og øvrige forventede projekter fra kommunens boligbyggeprogram
- 2030 **uden** et udbygget Vridsløse, men med øvrige forventede projekter fra kommunens boligbyggeprogram
- 2026 med Karrékvarteret fuldt udbygget og mindre dele af projekter fra kommunens boligbyggeprogram

Indledningsvist er der simuleret med de nuværende signalindstillinger, men signalindstillingerne er efterfølgende søgt optimeret til de nye trafikforhold. Det er ikke søgt af optimere krydsenes fysiske udformning, da det vil kræve indsamling af et vidensgrundlag, som ligger udenfor rammerne af denne opgave.

På baggrund af simuleringerne af krydsene rundt om Fængselsgrunden med optimerede signalindstillinger kan det konkluderes:

- Der kan i 2030 med en fuldt udbygget Fængselsgrund blive vanskeligheder med at afvikle trafik i de to sammenhængende signalanlæg, Roskildevej/Vridsløsevej og Herstedvestervej/Egelundsvej

- Der kan i 2030 med en fuldt udbygget Fængselsgrund tillige blive vanskeligheder med at afvikle trafik i signalanlægget Roskildevej/Albertslundvej. Problemerne i dette kryds kan endvidere på grund af tilbagestuvning afføde afviklingsproblemer i krydset Albertslundvej/Hedemarksvej.
- I de øvrige simulerede kryds kan trafikken afvikles tilfredsstillende i 2030 med en fuldt udbygget Fængselsgrund

For at belyse Fængselsgrundens bidrag til afviklingsproblemerne i de to ovennævnte problematiske signalanlæg er disse tillige simuleret i en fremtidig 2030-situation, hvor Fængselsgrunden IKKE er udbygget, men hvor øvrig forventet udbygning i Albertslund Kommune er sket (simuleringer er detaljeret beskrevet i afsnit 6). Resultaterne af disse simuleringer viser, at de to ovennævnte problematiske kryds også har afviklingsproblemer uden en udbygget Fængselsgrund.

Hovedresultaterne af simuleringerne af kryds med optimerede signalindstillinger er vist i nedenstående Tabel 1 ved den forsinkelse, som en bilist igennem krydset oplever, samt et serviceniveau defineret ud fra denne forsinkelse.

Der er dels vist et gennemsnit for krydset som helhed, dels forsinkelse og serviceniveau for trafikstrømmen med den største forsinkelse i krydset.

Tabel 1: Hovedresultater af simuleringer med signaloptimeringer

Forsinkelse samt serviceniveau	2030 uden Vridsløse				2030 med Vridsløse			
	Morgen		Eftermiddag		Morgen		Eftermiddag	
	Gsn	Max	Gsn	Max	Gsn	Max	Gsn	Max
Roskildevej/Vridsløsevej ¹	45(D)	98(E)	71(E)	296(F)	44(D)	135(F)	47(D)	173(F)
Egelundsvej/Herstedvestervej	-	-	-	-	44(D)	187(F)	33(C)	77(E)
Roskildevej/Egon Olsens Vej	-	-	-	-	17(B)	51(D)	8(A)	50(D)
Roskildevej/Albertslundvej	23(C)	49(D)	27(C)	75(E)	34(C)	63(E)	36(D)	90(E)
Albertslundvej/Fængselsvej (udkørsel)	-	-	-	-	13(B)	13(B)	43(D)	43(D)
Albertslundvej/Hedemarksvej	-	-	-	-	37(D)	52(D)	32(C)	62(E)
Vridsløsevej/Hedemarksvej	-	-	-	-	13(B)	20(C)	15(B)	22(C)

Serviceniveauerne er beskrevet i Tabel 2. Serviceniveau E betragtes normalt som 'problematiske' og niveau F som 'uacceptabelt'.

Tabel 2: Definition af serviceniveauer

Forsinkelsesinterval (s)		Serviceniveau	Beskrivelse
0	10	A	Næsten ingen forsinkelse
10	20	B	Begyndende forsinkelser
20	35	C	Ringe forsinkelser
35	60	D	Nogle forsinkelser
60	100	E	Store forsinkelser
100	>	F	Meget store forsinkelser

Som det ses af Tabel 1, har de to problematiske kryds også afviklingsproblemer uden en udbygget Fængselsgrund - begge med problematiske eller uacceptable serviceniveauer E og/eller F.

¹ Krydset er generelt overbelastet både med og uden Vridsløse. Afhængig af trafikens fordeling på retninger i krydset og de aktuelle modellerede signalindstillinger kan forsinkelserne flytte sig rundt på de forskellige trafikstrømme. Situationen med Vridsløse ser umiddelbart bedre ud i gennemsnit, men forsinkelsen i den mest belastede svingretning er 37% større end i situationen uden Vridsløse. Modelleres der signalindstillinger hvor denne forsinkelse søges reduceret, vil den generelle gennemsnitlige forsinkelse i situationen med Vridsløse formentlig vokse.

Udbygningen af Fængselsgrunden skaber således ikke disse afviklingsproblemer. Udbygningen (og lukningen af Hedemarksvej) flytter dog rundt på nogle trafikstrømme, således at det med en udbygget Fængselsgrund, er nogle andre svingstrømme i krydsene, som er problematiske.

For krydset Roskildevej/Vridsløsevej er trafikafviklingen tillige analyseret for et 2026 scenarie, hvor Karrékvarteret forventes at være færdigudbygget:

Tabel 3: Hovedresultater af simuleringer med signaloptimeringer

Forsinkelse (sek.) samt serviceniveau	2026 med Karrékvarteret			
	Morgen		Eftermiddag	
	Gsn	Max	Gsn	Max
Roskildevej/Vridsløsevej	47(D)	124(F)	73(E)	299(F)

Som det ses af Tabel 3 må der allerede i 2026 forventes at være trafikafviklingsproblemer i krydset Roskildevej/Vridsløsevej med uacceptable serviceniveauer.

Som det ses af Tabel 1 kan trafikafviklingen i de øvrige kryds (Roskildevej/Egon Olsens Vej, Albertslundvej/Fængselsvej og Vridsløsevej/Hedemarksvej) karakteriseres som havende "D: Nogle forsinkelser" eller bedre.

For at opretholde et rimeligt niveau af trafikafvikling i de problematiske kryds på Roskildevej i fremtiden, bør det overvejes at forbedre kapaciteten i signalerne ved at udvide svingbanekapaciteten, enten fra vest eller fra syd. Ligeledes forventes der en positiv effekt på afviklingen af trafik på Egelundsvej i krydset med Roskildevej og Vridsløsevej, ved at etablere en svingbane og en højresvingspil på Egelundsvej. Signalindstillinger og eventuel udformning af Roskildevej vil/bør være en del af kommunens overvejelser om den fremtidige Roskildevej og eventuelle hastighedsreduktioner på denne.

Teknisk bilag

3 Forudsætninger, metode og afgrænsning

I dette afsnit beskrives metoden og forudsætningerne for at bygge modellen, både det trafikale grundlag og de signaltekniske forhold.

3.1 Metode

Modellens formål er at belyse de trafikale forhold omkring fængselsgrunden, med fokus på afvikling af motorkøretøjer i spidstimerne. Mikrosimuleringsmodellen simulerer en fuldt udbygget 'Fængselsgrund', med nuværende trafiksignaler og kryds, samt de nye vejtilslutninger der er planlagt. Bl.a. inkluderes trafiksignalet ved Egon Olsens vej og 'højre ind højre ud' adgangsvejen på Albertslundvej inkluderes i modellen.

Med den færdige model vurderes trafiksignaler og adgangsveje, og eventuelle problematiske forhold forsøges derefter at blive løst i et løsningsscenarie. På den baggrund bliver eventuelle problematiske forhold og løsningsforslag belyst.

3.2 Byplansscenarier

Beregningerne er gennemført for tre forskellige byplansscenarier med indhold, som beskrevet i det følgende.

3.2.1 2030 Med Vridsløse

Scenariet beskriver en situation omkring 2030 hvor Vridsløse er helt udbygget og nedenstående projekter indenfor boligbyggeprogrammet tillige er etableret:

- COOP Byen (anslået 20% udbygning)
- Svanen
- Hersted Industripark Fase 1 Etape 1
- B13 Roskildevej 82-84
- B48 Linde Allé ved Roskildevej
- B60 Bakkegården
- B62 Hyldager
- B69 Vridsløsestræde nr. 6
- Udvidelse Glostrup Psykiatriske hospital

3.2.2 2030 Uden Vridsløse

Scenariet beskriver en situation omkring 2030 hvor Vridsløse **ikke** er etableret, men de øvrige ovennævnte projekter indenfor boligbyggeprogrammet er etableret.

3.2.3 2026 Med Karrékvarteret

Scenariet beskriver en situation omkring 2026, hvor Karrékvarteret forventes at være færdigudbygget, mens de øvrige bydele i Vridsløse endnu ikke er etableret. Tillige forventer Albertslund Kommune, at nedenstående dele af boligbyggeprogrammets boliger er etableret:

Udviklingsprojekt	Antal boliger	Andel af total udbygning
Lokalplanlagte områder (med byggetilladelse)	269	100%
Hersted	4649	26%
COOP	1540	22%
Albertslund Bymidte	505	14%
Hyldagerkvarteret	200	100%

3.3 Beregningsscenarier

Scenarierne der bliver beregnet, ser således ud:

Scenarie	Byplan-scenarie	Tid	Infrastruktur
Scenarie 1	2030 Med Vridsløse	Morgen	Nye adgangsveje
Scenarie 2	2030 Med Vridsløse	Eftermiddag	Nye adgangsveje
Scenarie 3	2030 Med Vridsløse	Morgen	Nye adgangsveje + signaloptimering
Scenarie 4	2030 Med Vridsløse	Eftermiddag	Nye adgangsveje + signaloptimering
Scenarie 5	2030 Uden Vridsløse	Morgen	Nye adgangsveje + signaloptimering
Scenarie 6	2030 Uden Vridsløse	Eftermiddag	Nye adgangsveje + signaloptimering
Scenarie 7	2026 Med Karrékvarteret	Morgen	Nye adgangsveje
Scenarie 8	2026 Med Karrékvarteret	Eftermiddag	Nye adgangsveje
Scenarie 9	2026 Med Karrékvarteret	Morgen	Nye adgangsveje + signaloptimering
Scenarie 10	2026 Med Karrékvarteret	Eftermiddag	Nye adgangsveje + signaloptimering

Resultaterne af scenarierne er gengivet i nedenstående afsnit i notatet:

- Scenarie 1-4: Afsnit 5
- Scenarie 5-6: Afsnit 6
- Scenarie 7-10: Afsnit 7

3.4 Trafiksignaler

Trafiksignalerne i simuleringsmodellen er bygget med gældende signaldokumentation og alle signaler er trafikstyrede i alle scenarier, bortset fra signalet ved Hedemarksvej / Vridsløsevej.

Ved Vridsløsevej / Hedemarksvej var det dog ikke muligt at få dokumentation for signalprogrammet. Signalet er dog meget simpelt og forventes ikke at have kapacitetsproblemer. Det er antaget at signalet kører 'frit' trafikstyret (fri fasestruktur og omløbstid og samordning) og med variabel omløbstid.

Vridsløsevej / Roskildevej er implementeret i modellen på baggrund af signaldokumentation modtaget 29-06-2022 fra AK. Signalet kører 90 sekunders omløbstid i myldretiderne.

De to signaler ved Albertslundvej er implementeret baseret på en tidligere simuleringsmodel fra september 2020. Der er ikke indlagt busprioriteret ved Albertslundvej. Der er valgt 90 sekunders omløb, da det er omløbstiden i myldretidsprogrammerne i det nye Vridsløsevej / Roskildevej signal. Det antages at samordning opretholdes, så derfor kører signalerne på Roskildevej 90 sekunders omløbstid.

Alle eksisterende signaler kører så vidt muligt efter nuværende signalprogrammer. I scenarie 3-6, samt 9 og 10 er der justeret i grøntider, med henblik på at undersøge om det er muligt at forbedre afviklingen uden geometriske forbedringer.

Det planlagte signal ved Egon Olsens vej er opbygget så det bedst muligt kan afvikle de forventede trafikmængder..

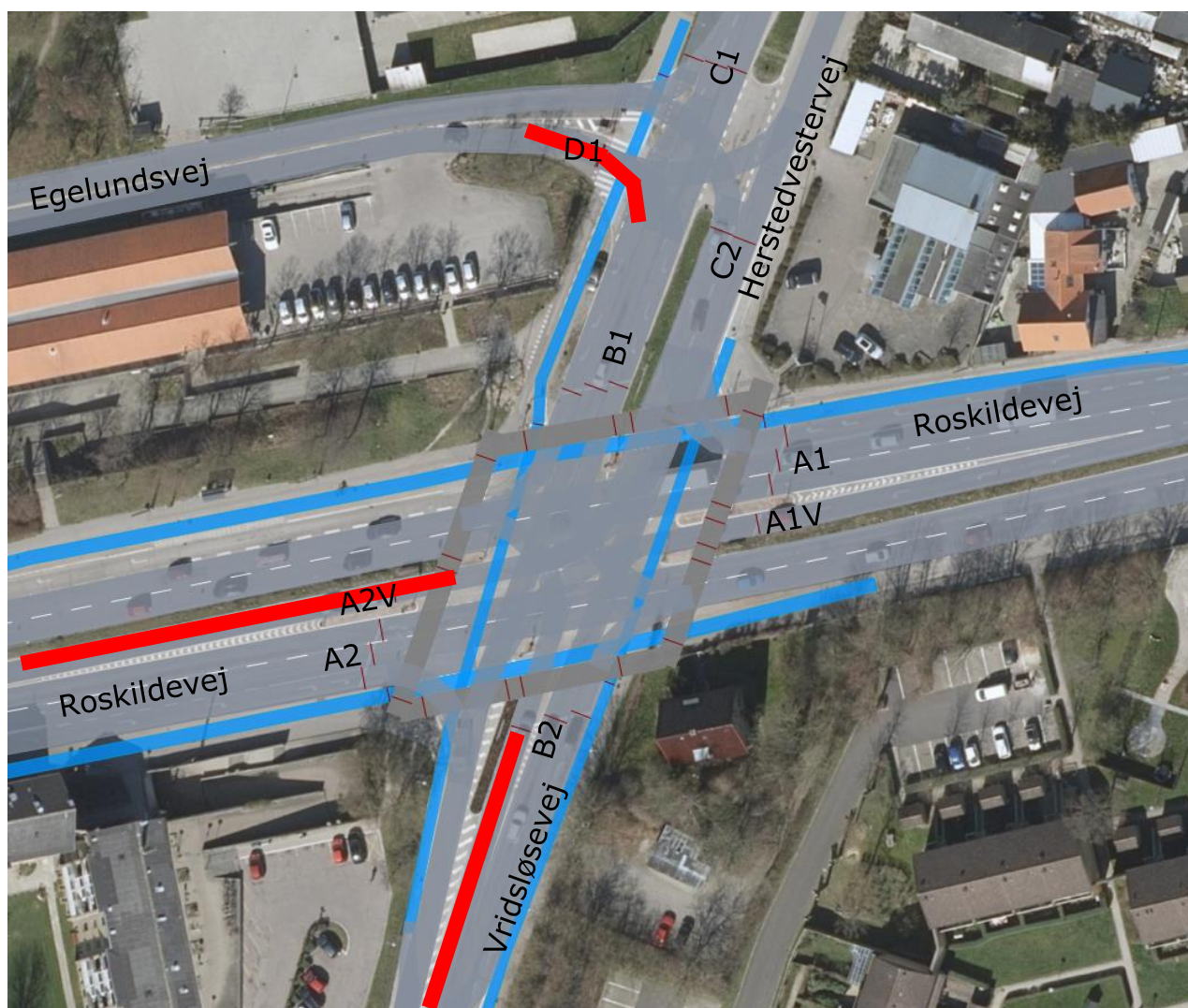
I løsningsforslagene implementeres således signaltekniske ændringer, men ikke geometriske ændringer, da de faktiske muligheder for at implementere sådanne afhænger af mange ting og vil kræve indsamling af et vidensgrundlag, som ligger udenfor rammerne af denne opgave.

Tabel 4. Oversigt over trafiksignaler i modellen.

Trafiksignal	Status
Roskildevej / Herstedvestervej	I drift, samordnet – 90 sekunders omløbstid
Roskildevej / Egon Olsens vej	Planlagt, samordnet - 90 sekunders omløbstid
Roskildevej / Albertslundvej	I drift, samordnet - 90 sekunders omløbstid
Albertslundvej / Hedemarksvej	I drift, samordnet - 90 sekunders omløbstid
Vridsløselillevej / Hedemarksvej	I drift, frit styret – variabel omløbstid



Figur 2. Oversigt over adgangsveje og trafiksignaler i simuleringsmodellen. Røde felter er trafiksignaler, blå er planlagte vigepligtsregulerede adgangsveje.

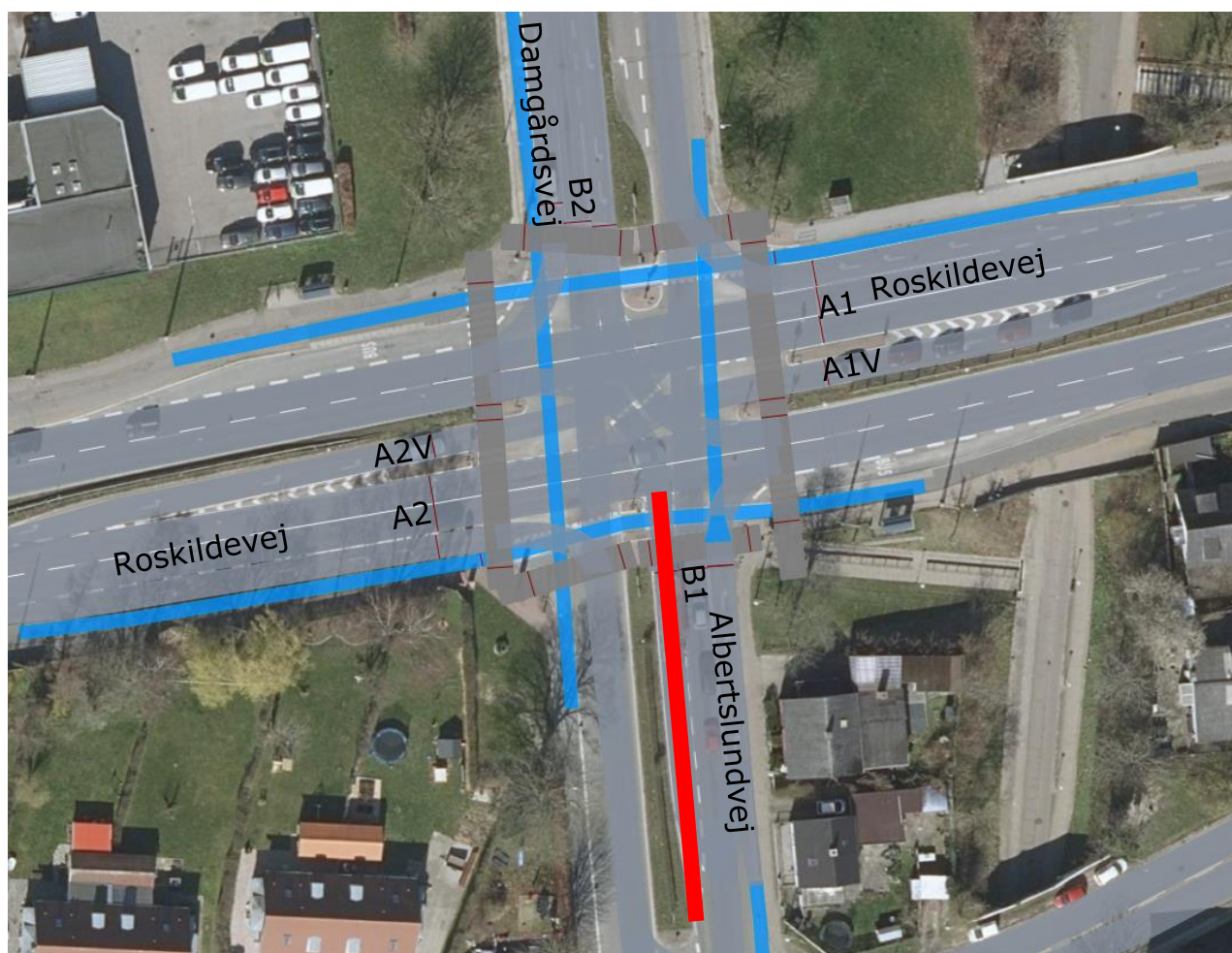


Figur 4. Krydset Vridsløsevej/Roskildevej. Oversigt over svingstrømme med kødannelse.

Løsningsforslaget til forbedring af trafikafvikling går på optimering og justering af trafiksignalerne ved hhv. Herstedvestervej / Roskildevej og Albertslundvej / Roskildevej. Følgende Signalændringer er foretaget i løsningsscenariet:

Herstedvestervej / Vridsløsevej / Roskildevej

- I morgenprogrammet øges grøntiden for venstresvinget mod Herstedvestervej (A2V) med 6 sekunder, på bekostning af ligeudretningen mod vest (A1) på Roskildevej.
- For at øge serviceniveauet etableres en højresvingsspil fra Roskildevej til Vridsløsevej (A2h).
- Det har ikke været muligt at finde en grøntidsfordeling der samlet set forbedret afviklingen om eftermiddagen, uden at øge omløbstiden og dermed fjerne samordning på Roskildevej. Der er meget trafik i vestgående retning, samtidig med en stor efterspørgsel i den konflikterende venstresvingbane. Af samme årsag har det ikke været muligt at finde yderligere grøntid til venstresvinget fra Vridsløsevej.



Figur 5. Krydset Albertslundvej/Roskildevej. Oversigt over svingstrømme med kødannelse.

Albertslundvej / Roskildevej

- Der tildeles 3 sekunders ekstra forlængelse og om morgenen og 6 sekunders ekstra forlængelse om eftermiddagen, i fasen med grønt for Albertslundvej. Grøntiden tages fra hhv. venstresving-fasen (A1V og A2V) og ligeud-fasen (A1 og A2).

5 Resultater 2030 med Vridsløse fuldt udbygget

I dette afsnit beskrives de væsentligste resultater fra scenarierne. Alle resultat udtræk findes i bilaget. Der sammenlignes trafikmængder, kølængder og forsinkelse / serviceniveau. Serviceniveau E beskrives som 'problematisk' og niveau F som 'uacceptabelt'.

Tabel 5. Serviceniveau for trafiksignaler, fra gældende vejregler. Kan både beskrive hver enkelt svingstrøm og gennemsnitsserviceniveau for alle trafikanter i signalet.

Forsinkelsesinterval (s)		Serviceniveau	Beskrivelse
0	10	A	Næsten ingen forsinkelse
10	20	B	Begyndende forsinkelser
20	35	C	Ringe forsinkelser
35	60	D	Nogle forsinkelser
60	100	E	Store forsinkelser
100	>	F	Meget store forsinkelser

5.1 Trafiksignaler og adgangsveje

5.1.1 Roskildevej/Egon Olsens vej

Der er ved Egon Olsens vej ingen problematiske forhold omkring trafikafvikling. Der er lang grøntid til Roskildevej, således at signalet ikke, eller kun i ringe grad, har en påvirkning på samordning mellem de øvrige signaler på Roskildevej.

Om morgenen er gennemsnitsrejsetiden fra signalet ved Vridsløsevej til signalet ved Albertslundvej ca. 70 sekunder og modsat vej ca. 120 sekunder.

Om eftermiddagen er gennemsnitsrejsetiden fra signalet ved Vridsløsevej til signalet ved Albertslundvej ca. 110 sekunder og modsat vej ca. 90 sekunder. Det vurderes at dette ikke er anderledes end dagens situation og at signalet ved Egon Olsens vej ikke påvirker rejsetiden mærkbart.

5.1.2 Albertslundvej/Hedemarksvej

Ved Albertslundvej / Hedemarksvej ses der kødannelser der skyldes tilbagestuvning fra Roskildevej. I løsningsscenarie 4 ses det, at forbedringen af trafikafviklingen ved Roskildevej, mindsker problemerne ved Hedemarksvej. Nordgående trafik (A1) har udfordringer med trafikafvikling om eftermiddagen, men dette forventes afhjulpel hvis kapaciteten i krydset Albertslundvej/Roskildevej forøges. Det er således trængsel ved Roskildevej der er årsagen. Så hvis det er muligt at afvikle denne trafik (eller mindske den), med geometri eller signaloptimeringer, ser signalet Albertslundvej/Hedemarksvej ikke problematisk ud.

5.1.3 Albertslundvej/Roskildevej

Der er kødannelse og høj forsinkelse i venstresvinget fra Albertslundvej mod Roskildevej vest (B1v). Efter løsningsforslaget i scenarie 3 og 4 ses mindre kø og lavere forsinkelse. Dog ses stadigvæk et ringe serviceniveau E. En udfordring ift. bedre trafikafvikling er den korte svingbane i dette venstresving, tildeles der mere grøntid påvirker det de andre retninger negativt, mens effekten i venstresvinget kun er begrænset. Som det fremgår af afsnit 6 vil der være trafikafviklingsproblemer i dette kryds i 2030 også i en situation, hvor Vridsløse ikke udbygges. Det vil formentlig være nødvendigt med geometriske udvidelser af dette kryds.

5.1.4 Vridsløsevej/Hedemarksvej

Ved Vridsløsevej / Hedemarksvej er der ingen problematiske forhold omkring trafikafvikling. Signalet har mulighed for fleksibel og fri styring, da der ikke er bløde trafikanter.

5.1.5 Roskildevej/Vridsløsevej/Egelundsvej

Signalet ved Egelundsvej (der er en del af signalet ved Roskildevej / Vridsløsevej) har problemer med at afvikle trafik fra Egelundsvej. I scenarie 3 forbedres dette når højresvinget mod Roskildevej vest (B1h)

har længere grønt, da A2V tildeles mere grøntid (B1h har passivt grønt sammen med A2V). Signalet er dog 'låst' idét det er bundet med Roskildevej / Vridsløsevej hvilket medfører at bestemte faser skal have grønt på bestemte tidspunkter.

I signalet Roskildevej / Vridsløsevej er der flere problematiske svingbevægelser. Venstresvinget mod Herstedvestervej (A2V) har kødannelse både morgen og eftermiddag. Venstresvinget mod Roskildevej vest (B2v) har også kødannelse morgen og eftermiddag. Om morgenen er det muligt at tildele mere grøntid til A2V, hvilket flytter den gennemsnitlige forsinkelse fra næste 300 til ca. 70 sekunder. Det er dog vanskeligt at finde yderligere kapacitet i krydset, da opretholdelse af trafikafvikling og samordning på Roskildevej er en høj prioritet. Derfor vurderes det at der ikke er flere signaltekniske greb at anvende, udover geometriske udvidelse af veje / svingbaner, til at forbedre kapaciteten. Der ses derfor ingen forbedringer i scenarie 4, da A2V og den konflikterende A1 begge har høj trafikal efterspørgsel, samtidig med meget trafik fra B2v, da også har konflikt med de øvrige svingstrømme. Ændringer af grøntider vil blot flytte kø fra én svingstrøm til en anden.

5.1.6 Fængselsvej/Albertslundvej

Der ses et acceptabelt serviceniveau ved højreudkørslen ved Fængselsvej, der dog er lidt højere om eftermiddagen grundet mere sydgående trafik.

5.2 Videre løsningsmuligheder

5.2.1 Signalerne på Roskildevej

Der er muligvis fordele ved at øge omløbstiden fra 90 til 100 sekunder, dog kræver dette at alle signaler på Roskildevej skal ændres for at opretholde samordningen. Længden på svingbanerne er dimensioneret efter lavere omløbstid og øges omløbstiden kan dette medføre tilbagestuvning der blokerer andre vognbaner. Derfor er der ikke tydeligt om det samlet set er muligt at hente kapacitet ved at øge omløbstiden.

Der er i princippet mange forskellige kombination af geometriske ændringer der kan etableres, for at forbedre kapaciteten i de to store trafiksignaler på Roskildevej. Signalerne ved Albertslundvej og Vridsløsevej har mange ligheder og typen af vejudvidelser kan i princippet anvendes i begge signaler. Forskellige typer udvidelser der eventuelt kan stå alene eller kombineres:

- Udvidelse af venstresvingbane til to spor fra syd. (Fra Albertslundvej el. Vridsløsevej). Ved denne type udvidelse opnås dobbelt magasin og svingbanekapacitet, begrænsningen er her at den denne svingbevægelse skal have sit eget hovedsignal, så den samlede effekt på kapaciteten i denne svingbevægelse kan være begrænset, alt efter udformning og trafik i konflikterende retning. Dette kræver meget plads, da svingbanen også skal adskilles fra ligeudbanen med helleanlæg. Forventet effekt: Middel.
- Udvidelse af venstresvingbane fra vest mod nord på Roskildevej til to kørespor, medfører dobbelt kapacitet, idét denne svingbevægelse allerede er separat reguleret. Dog kræver det også at vejen i frakarten også har to spor, hvilket er tilfældet ved Herstedvestervej og det vurderes muligt at etablere på Damgårdsvej. Den ekstra kapacitet kan derefter tildeles sideretningerne, B1 og/eller B2. Forventet effekt: Høj
- En kort svingbane ved Egelundsvej muliggør at etablere en højresvingsspil, der har grønt når venstresvinget C2V har grønt. Dette muliggør at svingpile ved Egelundsvej og Herstedvestervej har grønt på samme tid, og forventes at forbedre trafikafvikling fra Egelundsvej væsentligt. Forventet effekt: Høj.

Et samlet løsningsforslag, inklusive vejudvidelser, kan da være:

- Udvidelse af venstresvingbanen fra Roskildevej mod Herstedvestervej. Herstedvestervej har allerede to kørespor i frakarten, og det forventes at være muligt at videreføre disse efter signalet ved Egelundsvej. Der er meget trafik i denne svingbevægelse og dermed meget grøntid der kan flyttes over til sideretningen B2v.
- Kort højresvingsbane fra Egelundsvej. Med bare en kort højresvingsbane kan der etableres en højresvingspil.
- Ved Albertslundvej kan venstresvingbanen mod Roskildevej vej udvides til to kørespor, for at øge kapaciteten i denne svingbevægelse. Det er ikke tydeligt om der er plads til sådan en vejudvidelse.

5.3 Opsummering

På baggrund af en simuleringsmodel for vejnettet omkring Fængselsgrunden, ses der med et fuldt udbygget område, vanskeligheder med at afvikle trafik i særligt to trafiksignaler, hhv. Roskildevej / Vridsløsevej og Roskildevej / Albertslundvej.

Ved de planlagte adgangsveje til udviklingsområdet ses udmærket trafikafvikling, hvor signalet ved Egon Olsens vej samtidig kan opretholde samordningen på Roskildevej.

Trafikafviklingen i de resterende signalregulerede kryds på Hedemarksvej kan opretholdes på et acceptabelt niveau.

Ved Roskildevej / Vridsløsevej ses der i simuleringsmodellen trængsel i flere færdselsretninger i myldretiderne. Særligt om eftermiddagen er det svært at forbedre trafiksignalet uden at skabe kødannelse i andre svingbevægelser. Umiddelbart nord herfor er den signalregulerede Egelundsvej, bundet i dets faser sammen med Roskildevej. På Egelundsvej ses der også kødannelse.

Ved Roskildevej / Albertslundvej er der udfordringer med trængsel fra syd, Albertslundvej.

For at opretholde et rimeligt niveau af trafikafvikling i fremtiden, bør det overvejes om kapaciteten i signalerne på Roskildevej skal forbedres ved at udvide svingbanekapaciteten, enten fra vest eller fra syd. Ligeledes kan der findes en positiv effekt på afviklingen af trafik på Egelundsvej, ved at etablere en svingbane og en højresvingspil.

5.4 Resultattabeller

I det efterfølgende vises detaljerede resultattabeller med alle krydsenes individuelle svingretninger. Tabellerne viser resultatet for hhv. morgen- og eftermiddagsspidsstimer.

Egon Olsens vej	2030 Med Vridsløse					
	Dagens signalindstillinger					
	Morgen SC1			Eftermiddag SC2		
	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. forsinkelse	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. forsinkelse
A1	836	11	14(B)	782	5	7(A)
A1 (h)	91	2	13(B)	163	1	7(A)
A2	792	11	14(B)	1213	6	6(A)
A2V	17	2	52(D)	73	6	47(D)
B1	75	10	38(D)	77	9	36(D)
Samlet			16(B)			9(A)

2030 Med Vridsløse Signaloptimeringer						
Egon Olsens vej	Morgen SC3			Eftermiddag SC4		
	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse
A1	974	13	14(B)	830	5	7(A)
A1 (h)	100	2	13(B)	112	1	10(A)
A2	773	11	14(B)	1254	5	4(A)
A2V	19	2	51(D)	60	6	50(D)
B1	100	13	44(D)	50	8	39(D)
Samlet			17(B)			8(A)

2030 Med Vridsløse Dagens signalindstillinger						
Albertslund- vej Hede- marksvej	Morgen SC1			Eftermiddag SC2		
	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse
A1	467	174	59(D)	334	203	137(F)
A1 (h)	66	1	42(D)	63	1	98(E)
A2	442	11	9(A)	587	16	9(A)
A2 (v)	123	28	41(D)	185	13	24(C)
B1	245	55	51(D)	206	208	73(E)
Samlet			39(D)			48(D)

2030 Med Vridsløse Signaloptimeringer						
Albertslundvej Hedemarksvej	Morgen SC3			Eftermiddag SC4		
	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse
A1	475	153	52(D)	378	185	62(E)
A1 (h)	71	2	38(D)	67	1	42(D)
A2	453	12	9(A)	582	19	10(A)
A2 (v)	124	18	40(D)	178	18	28(C)
B1	257	57	52(D)	206	29	57(D)
Samlet			37(D)			32(C)

2030 Med Vridsløse Dagens signalindstillinger						
Roskildevej Albertslundvej	Morgen SC1			Eftermiddag SC2		
	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse
A1	445	10	23(C)	939	26	26(C)
A1 (h)	110	4	20(C)	120	4	20(C)
A1V	126	8	37(D)	270	22	43(D)
A2	630	3	37(D)	528	2	34(C)
A2 (h)	58	6	27(C)	131	10	20(C)
A2V	206	19	51(D)	177	8	24(C)
B1	259	31	34(C)	192	34	46(D)
B1 (h)	314	30	27(C)	151	21	34(C)
B1 (v)	131	28	69(E)	145	64	112(F)
B2	262	17	31(C)	282	37	45(D)
B2 (h)	123	7	29(C)	120	20	46(D)
B2 (v)	95	7	50(D)	111	12	60(D)
Samlet			34(C)			37(D)

2030 Med Vridsløse Signaloptimeringer						
Roskildevej Albertslundvej	Morgen SC3			Eftermiddag SC4		
	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse
A1	449	10	23(C)	936	38	33(C)
A1 (h)	110	4	21(C)	120	6	28(C)
A1V	123	9	38(D)	271	22	43(D)
A2	747	3	38(D)	522	1	38(D)
A2 (h)	93	8	28(C)	161	19	25(C)
A2V	187	19	52(D)	201	10	25(C)
B1	266	30	31(C)	211	25	35(D)
B1 (h)	322	29	26(C)	167	13	23(C)
B1 (v)	140	32	63(E)	153	55	90(E)
B2	261	15	28(C)	282	21	34(C)
B2 (h)	124	6	27(C)	119	7	31(C)
B2 (v)	95	6	48(D)	111	8	47(D)
Samlet			34(C)			36(D)

2030 Med Vridsløse Dagens signalindstillinger						
Vridsløsevej Hedemarksvej	Morgen SC1			Eftermiddag SC2		
	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse
A1	255	5	10(A)	370	9	12(B)
A2	276	5	9(A)	219	4	11(B)
A2 (h)	77	1	8(A)	132	2	9(A)
A2 (v)	21	1	13(B)	35	1	17(B)
B1	122	8	19(B)	103	11	23(C)
B2	42	2	20(C)	21	1	22(C)
Samlet			13(B)			15(B)

2030 Med Vridsløse Signaloptimeringer						
Vridsløsevej Hedemarksvej	Morgen SC3			Eftermiddag SC4		
	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse
A1	277	5	10(B)	375	9	12(B)
A2	272	5	9(A)	222	4	11(B)
A2 (h)	81	1	7(A)	128	2	9(A)
A2 (v)	21	1	13(B)	35	1	17(B)
B1	120	8	19(B)	101	8	22(C)
B2	42	2	20(C)	21	1	21(C)
Samlet			13(B)			15(B)

2030 Med Vridsløse Dagens signalindstillinger						
Egelundsvej	Morgen SC1			Eftermiddag SC2		
	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse
C1	160	76	43(D)	239	115	53(D)
C1H	13	2	65(E)	8	1	78(E)
C2	531	5	4(A)	505	4	4(A)
C2V	168	12	28(C)	140	7	21(C)
D1	143	122	246(F)	100	29	62(E)
Samlet			57(D)			34(C)

2030 Med Vridsløse Signaloptimeringer						
Egelundsvej	Morgen SC3			Eftermiddag SC4		
	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse
C1	157	51	37(D)	236	113	51(D)
C1H	13	1	59(D)	8	1	77(E)
C2	598	5	3(A)	508	4	4(A)
C2V	194	12	23(C)	141	7	21(C)
D1	153	120	187(F)	100	32	63(E)
Samlet			44(D)			33(C)

2030 Med Vridsløse Dagens signalindstillinger						
Roskildevej Vridsløsevej	Morgen SC1			Eftermiddag SC2		
	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse
A1	639	23	35(D)	990	133	46(D)
A1 (h)	92	11	35(D)	107	32	52(D)
A1V	41	4	41(D)	63	7	53(D)
A2	748	452	57(D)	736	18	27(C)
A2 (h)	166	171	53(D)	327	27	35(D)
A2V	329	471	294(F)	311	98	94(E)
B1	183	6	16(B)	290	12	18(B)
B1h	388	24	20(C)	321	16	20(B)
B1v	156	8	30(C)	180	8	25(C)
B2	201	109	51(D)	134	212	82(E)
B2 (h)	129	41	56(D)	106	165	90(E)
B2v	201	157	120(F)	183	245	191(F)
Samlet			69(E)			49(D)

2030 Med Vridsløse Signaloptimeringer						
Roskildevej Vridsløsevej	Morgen SC3			Eftermiddag SC4		
	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse
A1	637	34	49(D)	992	142	48(D)
A1 (h)	95	16	50(D)	108	57	53(D)
A1V	43	5	41(D)	73	8	53(D)
A2	933	37	28(C)	732	18	27(C)
A2 (h)	207	8	20(C)	331	17	25(C)
A2V	423	97	71(E)	311	98	93(E)
B1	182	6	16(B)	286	12	18(B)
B1h	399	18	16(B)	321	16	20(B)
B1v	161	9	29(C)	183	8	25(C)
B2	197	172	58(D)	136	156	71(E)
B2 (h)	121	112	62(E)	108	161	78(E)
B2v	202	196	135(F)	184	188	173(F)
Samlet			44(D)			47(D)

2030 Med Vridsløse Dagens signalindstillinger						
Fængselsvej	Morgen SC1			Eftermiddag SC2		
	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse
Udkørsel	128	16	12(B)	107	10	22(C)

2030 Med Vridsløse Signaloptimeringer						
Fængselsvej	Morgen SC3			Eftermiddag SC4		
	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse	Antal ktj	95% perc. Kø (m)	Gns. for- sinkelse
Udkørsel	141	9	13(B)	84	17	43(D)

6 Resultater 2030 uden udbygning af Vridsløse

Det er tillige undersøgt i hvor høj grad trafikken til/fra Vridsløse påvirker trafikafviklingen i krydsene på det omgivende vejnet. Dette er gjort ved at benytte tal fra kommunens trafikmodel i et scenario hvor Vridsløse ikke er etableret, men al øvrig forventet byudvikling omkring 2030 indgår (jf. afsnit 3.2).

Eftersom det er trafiksignalerne på Roskildevej der oplever stor trængsel, præsenteres der kun resultater for disse to signaler.

Der er kørt simulering for hhv. morgenspidstimen (Kaldes scenarie 5) og eftermiddagsspidstimen (scenario 6), med de signaloptimeringer, der er beskrevet i afsnit 4 Løsningsforslag. Scenariene indeholder da følgende:

Scenarie nr.	Tidspunkt	Trafiksignaler	Med / Uden Fængselsgrunden trafik
Scenarie 1	Morgen	Dagens signaler	Med
Scenarie 2	Eftermiddag	Dagens signaler	Med
Scenarie 3	Morgen	Signaloptimeringer	Med
Scenarie 4	Eftermiddag	Signaloptimeringer	Med
Scenarie 5	Morgen	Signaloptimeringer	Uden
Scenarie 6	Eftermiddag	Signaloptimeringer	uden

Hvis man sammenligner scenarie 3 og 4 med scenarie 5 og 6, ses der en række ligheder og forskelle:

- Roskildevej / Vridsløsevej
 - Der ses samme mængde trængsel i signalet i morgenspidstimen, idet den gennemsnitlige forsinkelse er nærmest uændret.
 - Om morgenen ses det at trafikstrømmen fra vest mod nord (A2V) har samme niveau af forsinkelse og trafikstrømmen fra syd mod vest (B2v) ikke længere har det samme kritiske niveau af forsinkelse (niveau 'F'), men dog stadig med forsinkelse over 60 sekunder. Vestgående (A1) trafik oplever en forringelse i serviceniveau.
 - For eftermiddagsspidstimen ses der en ændring af trafikstrømmene, da der nu er markant mere forsinkelse i venstresvinget mod nord, med forsinkelse på op mod 300 sekunder. Samtidig er trængslen fra syd mindsket, men dog stadig med et kritisk ringe serviceniveau 'F'.
 - Grundet den høje forsinkelse i venstresvinget mod nord, stiger den samlede forsinkelse i signalet ift. i scenarie 3.
- Roskildevej / Albertslundvej
 - Om morgenen ses der ikke væsentlige ændringer i serviceniveau mellem scenarie 3 og 5.
 - Om eftermiddagen ses en lille forbedring i den pressende trafikstrøm fra syd mod vest (B1v).

Tabel 6. Gennemsnitlig forsinkelse og serviceniveau i parentes.

	2030 Med Vridsløse		2030 Med Vridsløse Signaloptimering		2030 Uden Vridsløse Signaloptimering	
Roskildevej Al- bertslundvej	Sc 1 morgen	Sc 2 efter- middag	Sc 3 morgen	Sc 4 efter- middag	Sc 5 morgen	Sc 6 efter- middag
A1	23(C)	26(C)	23(C)	33(C)	23(C)	23(C)
A1 (h)	20(C)	20(C)	21(C)	28(C)	19(B)	22(C)
A1V	37(D)	43(D)	38(D)	43(D)	37(D)	36(D)
A2	37(D)	34(C)	38(D)	38(D)	7(A)	9(A)
A2 (h)	27(C)	20(C)	28(C)	25(C)	12(B)	11(B)
A2V	51(D)	24(C)	52(D)	25(C)	49(D)	49(D)
B1	34(C)	46(D)	31(C)	35(D)	33(C)	34(C)
B1 (h)	27(C)	34(C)	26(C)	23(C)	24(C)	29(C)
B1 (v)	69(E)	112(F)	63(E)	90(E)	47(D)	75(E)
B2	31(C)	45(D)	28(C)	34(C)	28(C)	31(C)
B2 (h)	29(C)	46(D)	27(C)	31(C)	29(C)	29(C)
B2 (v)	50(D)	60(D)	48(D)	47(D)	49(D)	50(D)
Samlet	34(C)	37(D)	34(C)	36(D)	23(C)	27(C)

Roskildevej Vridsløsevej	Sc 1 morgen	Sc 2 efter- middag	Sc 3 morgen	Sc 4 efter- middag	Sc 5 morgen	Sc 6 efter- middag
A1	35(D)	46(D)	49(D)	48(D)	62(E)	34(C)
A1 (h)	35(D)	52(D)	50(D)	53(D)	65(E)	42(D)
A1V	41(D)	53(D)	41(D)	53(D)	51(D)	36(D)
A2	57(D)	27(C)	28(C)	27(C)	29(C)	58(D)
A2 (h)	53(D)	35(D)	20(C)	25(C)	20(C)	49(D)
A2V	294(F)	94(E)	71(E)	93(E)	75(E)	296(F)
B1	16(B)	18(B)	16(B)	18(B)	14(B)	17(B)
B1h	20(C)	20(B)	16(B)	20(B)	15(B)	21(C)
B1v	30(C)	25(C)	29(C)	25(C)	37(D)	31(C)
B2	51(D)	82(E)	58(D)	71(E)	42(D)	57(D)
B2 (h)	56(D)	90(E)	62(E)	78(E)	51(D)	72(E)
B2v	120(F)	191(F)	135(F)	173(F)	98(E)	127(F)
Samlet	69(E)	49(D)	44(D)	47(D)	45(D)	71(E)

Det ser ud til, at der kan forventes trængsel og kødannelse i trafiksignalerne på Roskildevej i fremtiden, også selvom Fængselsgrunden ikke udbygges. Det er nogle andre svingbevægelser der oplever trængsel, end med et udbygget Fængselsgrunden. Det skyldes at den trafikale efterspørgsel er høj i myldretiderne, så den kapacitet på vejnettet der ikke optages af trafik til og fængselsgrunden, nu optages af andre trafikstrømme.

I de berørte signaler er grøntiderne og trafikstyringen fuldt udnyttet, og der er da kun muligt at 'flytte' køerne fra én retning til en anden. Med den beregnede trafikmængde fra trafikmodellen uden et udbygget fængselsgrunden, er det vanskeligt at forestille sig, at denne trafik kan afvikles i signalet ved Vridsløsevej / Roskildevej og Albertslundvej / Roskildevej uden geometriske udvidelser af krydsene.

7 Resultater 2026 med Karrékvarteret fuldt udbygget

I krydset Roskildevej/Vridsløsevej forventes som vist ovenfor trafikafviklingsproblemer i 2030. I dette afsnit er det undersøgt hvordan situationen i dette kryds vil se ud i 2026, når Karrékvarteret forventes at være fuldt udbygget, mens resten af Vridsløse endnu ikke er udbygget. I trafikmodel-beregningen indgår tillige ny trafik genereret af øvrige forventede udbygninger, som forventes af Albertslund Kommune frem til 2026 jf. Tabel 7:

Tabel 7: Forventede udbygninger i kommunens øvrige udbygningsområder i 2026

Område	Antal boliger forventet opført i 2026	Andel af total
Lokalplanlagte områder (med byggetilladelse)	269	100%
Hersted	4649	26%
COOP	1540	22%
Albertslund Bymidte	505	14%
Hyldegærkvarteret	200	100%

Tabel 8. Gennemsnitlig forsinkelse og serviceniveau i parentes.

Roskildevej/Vridsløsevej	2026 Med Karrékvarteret		2026 Med Karrékvarteret signaloptimeringer	
	Sc7 morgen	Sc 8 eftermiddag	Sc9 morgen	Sc10 eftermiddag
A1	40(D)	36(D)	58(D)	35(D)
A1 (h)	38(D)	39(D)	61(E)	45(D)
A1V	42(D)	43(D)	52(D)	40(D)
A2	57(D)	61(E)	31(C)	60(D)
A2 (h)	52(D)	58(D)	22(C)	52(D)
A2V	297(F)	301(F)	87(E)	299(F)
B1	15(B)	18(B)	14(B)	17(B)
B1h	20(C)	21(C)	16(B)	21(C)
B1v	39(D)	31(C)	39(D)	35(C)
B2	50(D)	76(E)	49(D)	65(E)
B2 (h)	50(D)	94(E)	54(D)	86(E)
B2v	97(E)	167(F)	124(F)	148(F)
Samlet	67(E)	76(E)	47(D)	73(E)

Som det fremgår af tabellen giver 2026 scenariet med Karrékvarteret fuld udbygget allerede anledning til trafikafviklingsproblemer i krydset Roskildevej/Vridsløsevej med gennemsnitlige serviceniveauer D og E og med serviceniveau F i den mest belastede svingstrøm.

8 Løsningsforslag for Roskildevej/Vridsløsevej

I de følgende afsnit gives en række løsningsmuligheder i forhold til den fremtidige trafikafvikling i krydset Roskildevej/Vridsløsevej.

8.1 Geometriske løsninger

Grundet de vanskelige trafikale forhold i krydset i 2026 og i 2030, præsenteres en række geometriske udvidelser, der kan øge kapaciteten for en given trafikstrøm.

Det er de samme problematikker for trafikafvikling, der er til stede i både 2026 og 2030. Der er ikke stor forskel på resultaterne for de pågældende svingstrømme, hvilket antyder at en given løsning vil have omtrent samme effekt, mellem to år.

Det forventes at en eventuel implementering af følgende forslag, kan forbedre trafikafviklingen og fremkommeligheden i krydset, både i 2026 og 2030:

- Udvidelse af Egelundsvej med en højresvingbane. Ved denne vejudvidelse er det muligt at etablere en ét-lys pil til højresvinget. Højresving er den største trafikstrøm på Egelundsvej, så på den måde er det muligt at afvikle trafik i flere faser.
- Etablere en ekstra venstresvingbane fra Vridsløsevej mod vest ad Roskildevej, så der i fremtiden er to svingbaner. Ved at etablere en ekstra venstresvingbane, øges kapaciteten i denne svingstrøm betydeligt. Dette vil dog medføre at denne svingstrøm skal have sin egen fase, så der kan ikke forventes en direkte fordobling af kapaciteten.
- Alternativt, hvis svingbanen blot bliver forlænget, kombineret med mere grøntid, kan dette også give mere kapacitet.
- Etablere en ekstra venstresvingbane fra Roskildevej mod nord til Herstedvestervej, så der i fremtiden er to svingbaner. Da denne svingstrøm i forvejen er separatreguleret, er det muligt at opnå en fordobling af i kapacitet, alt efter hvordan frafarten på Herstedvestervej udformes og signalreguleres.

De konkrete geometriske begrænsninger og mulighederne for udbygning i relation til disse vil skulle kortlægges og de resulterende mulige udbygninger vil derefter kunne effektvurderes ved fornyede simuleringer.

8.2 Trafikudbud og trafikbehov

De anvendte tal fra trafikmodellen beskriver et trafik**behov** - et behov som simuleringerne viser, at krydset med den nuværende udformning ikke vil kunne imødekomme. Med den nuværende udformning vil realiteten nok være, at nogle bilister vil finde andre veje frem for at holde i kø i krydset. Og så er spørgsmålet om man ud fra trafikplanmæssige og/eller politiske overvejelser ønsker at opfylde dette behov til fulde.

Trafikmodellen er en makromodel, som dækker hele Albertslunds vejnet og den beskriver ikke afviklingen i kommunens kryds på samme detaljerede måde som en simuleringsmodel - i trafikmodelberegningerne indgår for krydsene således en generel forsinkelse på et mere overordnet niveau.

Følgelig er der risiko for, at trafikmodellen har underestimeret forsinkelsen i krydset, og dermed beregnet større trafikmængder end krydset aktuelt kan afvikle. Det kunne derfor være relevant med den nye viden om forsinkelsen i krydset opnået ved trafiksimuleringerne at genberegne trafikmodellen under anvendelse af disse forsinkelser i krydset. Derved ville beregnes et trafikbehov, som er baseret på det til-

bud om trafikafvikling, som krydset giver med sin nuværende udformning. Disse beregninger ville således kunne vise, om noget af trafikken med den nuværende kapacitet i krydset ville vælge at køre andre veje.

Disse overvejelser om udbud og efterspørgsel kan det også være relevant at løfte til et mere overordnet planlægningsmæssigt niveau, som beskrevet i det følgende afsnit.

8.3 Planlægningsmæssige løsningsmuligheder

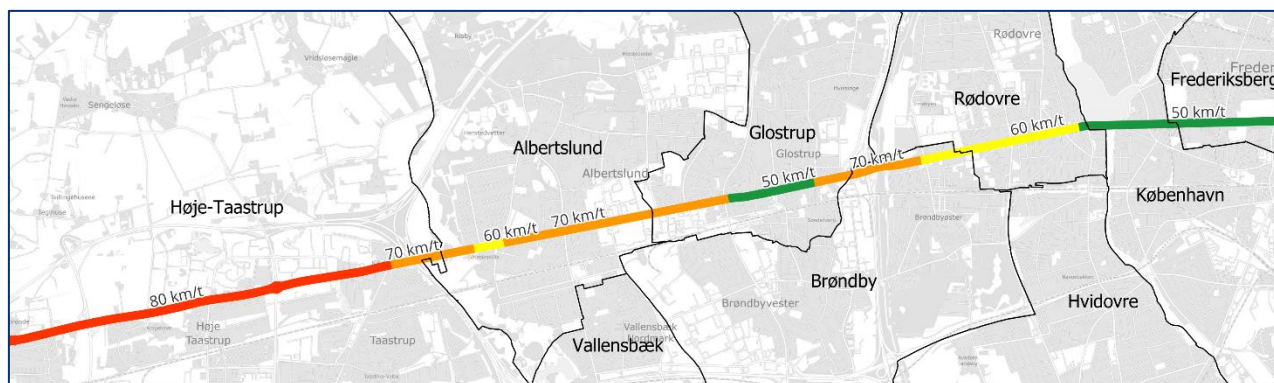
Generelt bør Roskildevejs fremtidige funktion og udformning indgå i overvejelserne inden gravemaskinerne sættes i jorden. Trafikmodellens tal beskriver som sagt et trafik**behov** og det bør overvejes om/hvordan man vil søge at opfylde dette behov.

Trafikbelastningen på Roskildevej vil ændre sig betydeligt i kraft af byudviklingen både i Vridsløse og i alle kommunens øvrige udviklingsprojekter og simuleringer har vist, at selv uden en udbygning af Vridsløse vil trafikken til/fra de øvrige udviklingsprojekter betyde, at der er afviklingsproblemer i signalanlæggene på Roskildevej.

Dette kan give anledning til mere overordnede overvejelser om Roskildevejs funktion i en trafikstrategisk sammenhæng. Den intensiverede byudvikling i kommunen vil medføre øget behov for en trafikal sammenhæng på tværs af Roskildevej, og der er dermed et stigende belæg for at se på, om Roskildevej fortsat skal prioriteres som gennemfartsvej. Trafikken "flyder" ad de ruter, hvor der er mindst modstand og med de nuværende 4 spor og hastigheder på op til 70 km/t er Roskildevej måske et "for godt tilbud" til trafikanter, som muligvis blot benytter den til gennemkørsel af Albertslund.

Problematikken omkring Roskildevej er stort set identisk i alle de kommuner, som Roskildevej i større eller mindre grad skærer midt over. Flere af de øvrige kommuner har dog allerede arbejde med en nedskalering af vejen og fx både Glostrup og Rødovre har arbejdet med hastighedsreduktioner.

Som det fremgår af nedenstående kort, har Albertslund Kommune en meget stor længde af Roskildevej med 70 km/t. Sådanne strækninger findes også i Glostrup og Brøndby Kommuner, men her er det hovedsageligt områder med betydeligt mindre grad af randbebyggelse af boliger end tilfældet er i Albertslund Kommune. Glostrup Kommune har 50 km/t hele vejen igennem den bymæssige del af kommunen og Rødovre Kommune har 60 km/t igennem hele kommunen.



Figur 6 Skiltet hastighed på Roskildevej/Hovedvejen (Kilde: Google StreetView)

En nedprioritering af Roskildevej kan ud over hastighedsreduktioner bestå i en signalteknisk gennemgang af signalkrydsene med henblik på at omfordele prioriteten, så der skabes bedre forbindelse på

tværs – både for biler, cykler og gående. I krydset ved Vridsløsevej og formentlig ved Albertslundvej må dette anses som en nødvendig løsning, og der kan potentielt være andre kryds, der bør ændres.

En nedprioritering af Roskildevej vil formentlig medføre omfordeling af trafik i en større bymæssig sammenhæng. Det er derfor vigtigt, at der gennemføres overordnede analyser og vurderinger af de trafikale konsekvenser i og omkring kommunen forud for en principiel beslutning vedrørende Roskildevej. Dette kan evt. gøres med brug af trafikmodellen.

Det er vurderingen, at en tilpasning af Roskildevejs funktion vil bidrage til, at der kan skabes bedre sammenhæng mellem byens funktioner omkring Roskildevej, idet der skabes rammer for bedre tilgængelighed og adgang for alle trafikantgrupper på tværs. Det kan således anbefales, at der udarbejdes ideoplæg til, hvordan Roskildevej skal fungere fremover, og vurdering af hvilke konsekvenser det kan have for kommunen.