

2. NOVEMBER 2021
COOP DANMARK
PENSION DANMARK

COOP-BYEN – FASE 1, TRAFIKFORHOLD

NOTAT



Coop Byen

Fase 1, Trafikforhold

2. NOVEMBER 2021
COOP DANMARK
PENSION DANMARK

COOP-BYEN – FASE 1, TRAFIKFORHOLD

NOTAT

PROJEKTNR.

A217965

DOKUMENTNR.

A217965-003-007

VERSION

8.0

UDGIVELSESDATO

2. november 2021

BESKRIVELSE

Fase 1, Trafikforhold

UDARBEJDET

EBKN, BMMY

KONTROLLERET

BIKT

GODKENDT

EBKN

INDHOLD

1	Sammenfatning	6
1.1	Sammenligning af scenarier	9
2	Indledning	14
2.1	Trafikale forudsætninger	15
2.2	Scenarier for trafiksimuleringen	16
3	Trafikløsning	17
3.1	Nyt signalkryds til Roskildevej	18
3.2	Forlægning af Læhegnet/Vallensbæk Torvevej	19
3.3	Signalanlæg dobbeltrettet cykelsti/Vallensbæk Torvevej	20
3.4	"Severinsvej" (privat fællesvej nord-syd)	23
3.5	Parkering	28
4	Trafikafvikling	31
4.1	Basis 2019 – nuværende vejforhold	33
4.2	Basis 2019 NY – ny geometri	36
4.3	Scenarie 2019	40
4.4	Opsamling på scenarierne	44
4.5	Konklusioner	51

1 Sammenfatning

Når COOP byen etableres er vejnettet tilpasses for at kunne adgangsbetjene området og afvikle trafikken på et acceptabelt niveau. Den samlede trafikløsning er baseret på, at Læhegnet lukkes for gennemkørende biltrafik mellem "Severinsvej" (arbejdstitel for privat fællesvej nord-syd) og Vallensbæk Torvevej.



Figur 1-1 Illustrationsplan for fase 1 af COOP-byen med foreslåede adgangsforhold. (Nummereringer på kortet henviser til respektive krydsnumre – se nedenunder og figur 1-2).

Overordnet består den samlede trafikløsning af: (Numrene i parentes henviser til lokalitetsnumrene på figur 1-2).

- > Nyt signalreguleret kryds på Roskildevej i forlængelse af "Severinsvej" (4), herunder etablering af et dobbelt signalkryds Roskildevej/"Severinsvej"/Læhegnet/"Severinsvej" (13).
- > Forlægning af krydset Vallensbæk Torvevej/Læhegnet mod syd, ca. 20-30 m. (5).
- > Nyt signalanlæg som T-kryds på Vallensbæk Torvevej umiddelbart nord for Lækrogen (15). Krydset skal afvikle:
 - > Cyklister på dobbeltrettet cykelsti mellem Lækrogen og COOP byen fra Banestien (Albertslund st.), som krydser Vallensbæk Torvevej.
 - > På sigt kan afvikles biltrafik til/fra fase 2, idet vejadgangen vil give adgang til COOP byen øst for Vallensbæk Torvevej.
- > Indretning af "Severinsvej" med kørespor og parkeringsspor i hver side. I østsiden er der tillige et udstigningsareal, hvor der tillige er plads til renovation. Cyklister vil færdes på kørebanen sammen med bilisterne.
- > Etablering af et p-hus på hjørnet af Roskildevej og Vallensbæk Torvevej og indretning af mindre parkeringsarealer langs Læhegnet og "Severinsvej".
- > To vigepligtsregulerede højre ind/højre ud til Roskildevej fra fase 2 og 3. (16) og (17). (Omtales ikke nærmere i dette notat)

Vejbetjening af COOP-byen fase 1 er en hensigtsmæssig løsning under hensyntagen til såvel trafikale som byplanmæssige forhold. Til at understøtte løsningen er der gennemført trafiksimuleringer for tre scenarier for at anskueliggøre den fremtidige trafikafvikling i området:

A. Basis 2019.

B. Basis 2019 NY - med ny geometri, men **uden** den trafik COOP-byen genererer. Scenariet omfatter en lukning af Læhegnet for gennemkørende trafik, cykelstikrydsning på Vallensbæk Torvevej, to højre ind/højre ud adgange til Roskildevej for fase 2, og et nyt kryds til Roskildevej vest for Vallensbæk Torvevej i forlængelse af "Severinsvej".

I Basis 2019 NY er den nuværende parkeringsplads bag COOP "lukket" og parkeringen er flyttet til det foreslåede parkeringshus på hjørnet af Roskildevej og Vallensbæk Torvevej. Dette er gjort for at opnå den mest realistiske trafikafvikling, idet det nye kryds til Roskildevej ikke forventes etableret, hvis parkeringshuset ikke bliver etableret. Dette scenarier vil således simulere den nuværende trafiksituation med de nævnte geometriske ændringer.

C. Scenarie 2019 – med ny geometri og **med** udbygning af COOP-byen i fase 1, 2 og 3.

COOP-byen indeholder en omdannelse af arealer med arealkrævende funktioner til en moderne bydel med attraktive boliger, detailhandel og kontorfaciliteter. Udviklingen af Coop Byens fase 1 ændrer området til en blandet bydel med

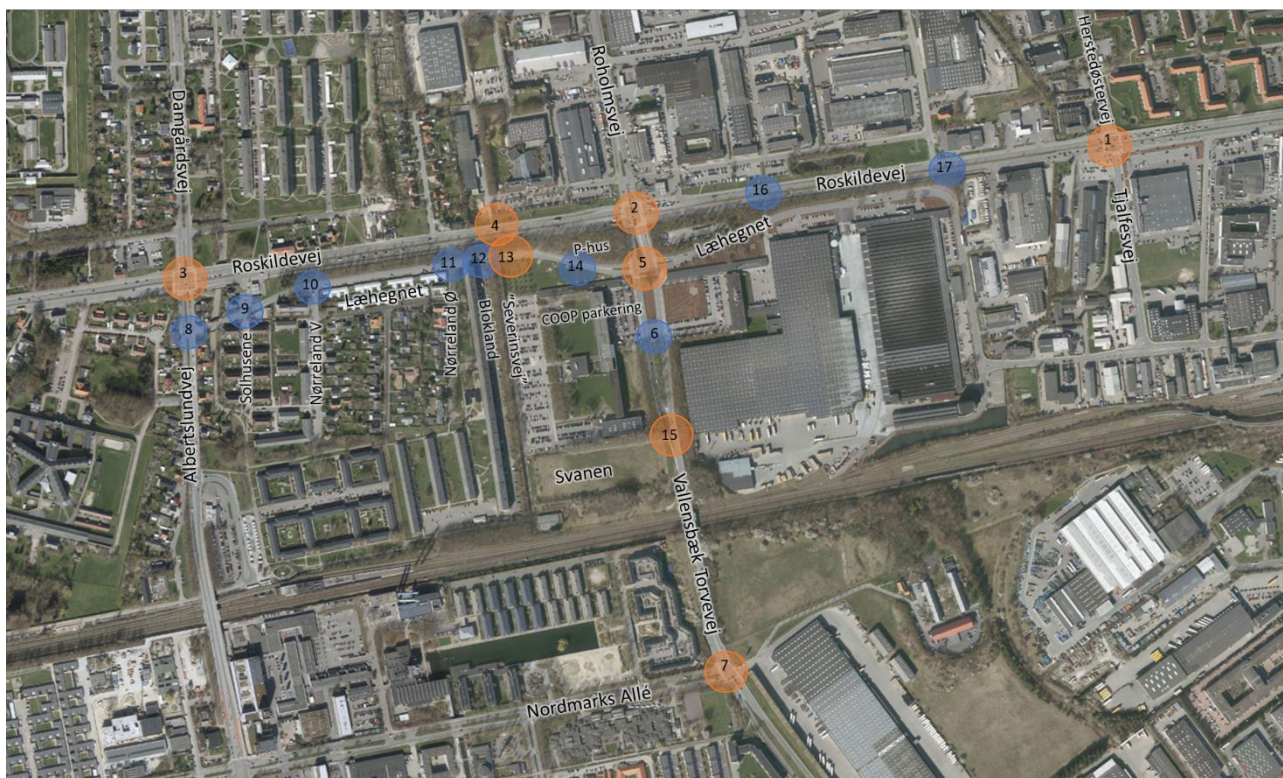
boliger, bypark, fællesfunktioner og arbejdspladser i Coops Servicekontor. Der er fokus på bykvalitet med en bydel, hvor veje og biler ikke kommer til at dominere.

Størstedelen af parkeringspladserne placeres i et parkeringshus i den nordligste del af bydelen og giver plads for større fælles grønne områder og stier for cyklende og gående. Når Læhegnet lukkes for gennemkørende trafik, kommer den til at fungere som to adskilte mindre veje, der giver adgang til bydelens forskellige funktioner. På den måde skabes der mulighed for at danne en fælles bydels- og aktivitetsplads tæt på Kvartershuset.

Antallet af boliger betyder, at der vil køre flere biler til og fra bydelen end i dag. Samtidig giver den nære beliggenhed til S-togstationer både i Albertslund og Glostrup og til bus på Roskildevej optimale muligheder, for at mange vil benytte sig af den kollektive trafik.

Den samlede udbygning af COOP-byen (fase 1, 2 og 3) forventes at skabe en samlet biltrafik i størrelsesordenen 10.500 biler i døgnet. Denne trafik skal afvikles til/fra COOP-byen og på det omgivende vejnet.

Simuleringsmodellen belyser trafikafviklingen ved i alt 17 vigepligts- eller signalregulerede kryds i området omkring COOP-byen, se figur 1-2. Simuleringerne er beregnet for en 2-timers myldretidsperiode kl. 7:00-9:00 og kl. 15:00-17:00.



Figur 1-2 Kryds som indgår i simuleringsmodellerne. Orange viser signalregulerede (nuværende og foreslåede) kryds og blå viser vigepligtsregulerede kryds. Der er kun tale om ét kryds til Roskildevej, men der er foretaget trafiksimulering for de to alternative placeringer.

1.1 Sammenligning af scenarier

Basis 2019

Generelt opleves allerede i den nuværende situation forsinkelser og kø i krydsene på Roskildevej.

- > Om morgenen ses lange køer på Roskildevej med tilbagestuvning mellem krydsene.
- > Om eftermiddagen sker trafikafviklingen **uden** tilbagestuvning mellem krydsene på Roskildevej.
- > Både morgen og eftermiddag ses kø mod syd ad både Vallensbæk Torvevej og Albertslundvej.
- > Trafikafviklingsproblemer af venstresvingende på Roskildevej i krydset Vallensbæk Torvevej/Roskildevej.
- > Trafikafviklingsproblemer i krydset Hovedvejen/Herstedøstervej om morgenen grundet tilbagestuvning af trafik fra krydset Roskildevej/Vallensbæk Torvevej.

Basis 2019 NY

Generelt opleves der ikke den store forskel i trafikafviklingen for Basis 2019 NY sammenlignet med Basis 2019.

- > Om morgenen er der tilbagestuvning af trafik i krydsene på Roskildevej, hvor der opleves problemer for trafikken fra vest. Det medfører desuden tilbagestuvning mod syd ad Albertslundvej.
- > Om eftermiddagen sker der **ikke** tilbagestuvning mellem krydsene på Roskildevej (som i Basis 2019).
- > Der opleves lang kø fra nord i krydset Roskildevej/Vallensbæk Torvevej.
- > Stor forsinkelse på Roskildevej for trafik fra vest. Der sker tilbagestuvning fra det nye kryds Roskildevej/"Severinsvej", som strækker sig til krydsene ved Albertslundvej og videre mod vest til Herstedvestervej.
- > Stor forsinkelse og tilbagestuvning af trafik på Albertslundvej.

Scenarie 2019

I scenariet, hvor trafikken fra COOP-byen indgår i simuleringen, forringes afviklingen af trafikken på Roskildevej og på Albertslundvej. Trafikken afvikles med forsinkelse og køproblemer på Roskildevej.

- > Om morgenen sker der tilbagestuvning ad Roskildevej mod vest fra krydset Roskildevej/Vallensbæk Torvevej og videre tilbage til Herstedvestervej. Denne tilbagestuvning påvirker også trafikafviklingen fra Albertslundvej.
- > Om eftermiddagen sker der tilbagestuvning mod øst fra krydset Roskildevej/Vallensbæk Torvevej til krydset Hovedvejen/Herstedøstervej og videre mod øst derfra.
- > Stor forsinkelse på Roskildevej for trafik fra både øst og vest.
- > Mod vest sker der tilbagestuvning fra det nye kryds Roskildevej/"Severinsvej", som strækker sig til krydset ved Albertslundvej og videre mod vest.
- > Stor forsinkelse og tilbagestuvningen af trafik på Albertslundvej.

Samlet vurdering Der er allerede i den nuværende situation udfordringer med afvikling af trafikken på Roskildevej, især i krydsene med Vallensbæk Torvevej, Herstedøstervej og i mindre grad Albertslundvej, hvor der er en nær sammenhæng til trafikafviklingen ved Vallensbæk Torvevej.

I situationen med den nye infrastruktur (lukning af Læhegnet og et nyt kryds til Roskildevej) forbedres trafikafviklingen i krydsene med Herstedøstervej og Vallensbæk Torvevej – dog forringes den om eftermiddagen ved Vallensbæk Torvevej.

Analyser af trafikafviklingen viser, at trafikken i de fleste af krydsene vil kunne afvikles acceptabelt, og at der er kapacitetsoverskud til stede i enkelte kryds og enkelte retninger. Det bemærkes dog, at der er kryds, hvor kapaciteten med udbygningen af COOP fase 1 (under de nuværende signalindstillinger) er eller er tæt på at være opbrugt. Det drejer sig om krydsene:

- > Roskildevej/Vallensbæk Torvevej – hvor der om morgenen er relativt store forsinkelser for venstresvingende fra både vest og øst (2-3 minutter) samt for venstresvingere fra nord, Roholmsvej. Om eftermiddagen er der store forsinkelser fra Roholmsvej og fra Roskildevej øst (op til 10 minutter). Det er især dette kryds, der er det kritiske kryds for afviklingen på Roskildevej og det er her løsningsmulighederne bør prioriteres.
- > Roskildevej/Albertslundvej – hvor der om morgenen er relativt store forsinkelser fra Roskildevej vest (op til 4-5 minutter) og fra Albertslundvej syd (dog ikke mere en 1-1½ minut).
- > Hovedvejen/Herstedøstervej – hvor der om eftermiddagen er store forsinkelser fra øst (op til 10 minutter) og fra nord, Herstedøstervej.
- > Albertslundvej/Læhegnet – hvor der om morgenen er relativt store forsinkelser fra Albertslundvej syd (op til 3-4 minutter). Forsinkelserne er relateret til krydset Roskildevej/Albertslundvej.

I Scenarie 2019 opstår der en mindre forbedring i krydsene med Albertslundvej og det nye kryds ved "Severinsvej", især om morgenen, mens afviklingen forringes om eftermiddagen i krydsene ved Herstedøstervej og Vallensbæk Torvevej. Dette kan skyldes, at trafikken i disse kryds ændres fra at være pendlingstrafik til/fra COOP til også at være trafik retur til COOP-byen – der er således tale om et trafikmønster, hvor trafikken ikke er så entydigt retningsorienteret som i Basis 2019.

Tabel 1-1 viser en sammenligning af serviceniveauet for hvert kryds' samlede serviceniveau i de forskellige scenarier. Det skal bemærkes, at de nedenstående serviceniveauer er et udtryk for det gennemsnitlige serviceniveau for krydset som helhed. I kryds med et højt serviceniveau kan der være krydsgrene og enkelte trafikstrømme, der isoleret set kan have dårligere serviceniveau.

I de kryds, der indgår i simuleringsmodellen, er der generelt et tilfredsstillende serviceniveau for de fleste af krydsene som helhed.

Serviceniveau for krydsene i de forskellige scenarier	Basis 2019		Basis 2019 NY		Scenarie 2019	
	AM	PM	AM	PM	AM	PM
Kryds						
1. Hovedvejen/Herstedøstervej	F	B	B	B	B	F
2. Roskildevej/Vallensbæk Torvevej	F	D	E	E	E	F
3. Roskildevej/Albertslundvej	D	C	F	C	F	C
4. Roskildevej/"Severinsvej"	N/A	N/A	F	C	F	C
5. Vallensbæk Torvevej/Læhegnet	B	C	B	C	B	B
6. Vallensbæk Torvevej/COOP parkering	A	A	A	B	A	A
7. Vallensbæk Torvevej/Nordmarks Allé	B	C	C	C	B	D
8. Albertslundvej/Læhegnet	B	A	F	A	F	A
9. Læhegnet/Solhusene	A	A	A	A	A	A
10. Læhegnet/Nørreland V	A	A	A	A	A	A
11. Læhegnet/Nørreland Ø	A	A	A	A	A	A
12. Læhegnet/Blokland	A	A	A	A	A	A
13. Læhegnet/"Severinsvej"	A	A	B	B	B	B
14. Læhegnet/P-hus	N/A	N/A	A	A	A	A
15. Vallensbæk Torvevej/dobbeltrettet cykelsti	N/A	N/A	B	B	B	B
16. Vestlig højre ind/højre ud til Roskildevej	N/A	N/A	A	A	A	A
17. Østlig højre ind/højre ud til Roskildevej	N/A	N/A	A	A	A	A

Tabel 1-1 Serviceniveau for krydsene i de forskellige scenarier; Basis 2019, Basis 2019 NY og Scenarie 2019, for hhv. morgenperioden 7:00-9:00 (AM) og eftermiddagsperioden 15:00-17:00 (PM).

Til at anskueliggøre serviceniveauerne er der i tabel 1-2 angivet den gennemsnitlige forsinkelse i sekunder i de kryds, hvor serviceniveauet er mellem D (ingen forsinkelse) og F (meget stor forsinkelse). Forsinkelsen kan illustrere den oplevelse der kan være for trafikanten i det enkelte kryds.

Samlet forsinkelse for krydsene i de forskellige scenarier	Basis 2019		Basis 2019 NY		Scenarie 2019	
	AM	PM	AM	PM	AM	PM
Kryds						
1. Hovedvejen/Herstedøstervej	146					246
2. Roskildevej/Vallensbæk Torvevej	183	49	73	91	62	216
3. Roskildevej/Albertslundvej	52		166		118	
4. Roskildevej/"Severinsvej"	N/A	N/A	123		116	
5. Vallensbæk Torvevej/Læhegnet						
6. Vallensbæk Torvevej/COOP parkering						
7. Vallensbæk Torvevej/Nordmarks Allé						46
8. Albertslundvej/Læhegnet			147		95	
9. Læhegnet/Solhusene						
10. Læhegnet/Nørreland V						
11. Læhegnet/Nørreland Ø						
12. Læhegnet/Blokland						
13. Læhegnet/"Severinsvej"						
14. Læhegnet/P-hus	N/A	N/A				
15. Vallensbæk Torvevej/dobbeltrettet cykelsti	N/A	N/A				
16. Vestlig højre ind/højre ud til Roskildevej	N/A	N/A				
17. Østlig højre ind/højre ud til Roskildevej	N/A	N/A				

Tabel 1-2 Samlet forsinkelse i sekunder for krydsene i de forskellige scenarier; Basis 2019, Basis 2019 NY og Scenarie 2019, for hhv. morgenperioden 7:00-9:00 (AM) og eftermiddagsperioden 15:00-17:00 (PM). Der er alene illustreret gennemsnitlige forsinkelser i de kryds, hvor krydsets samlede serviceniveau er beregnet til D eller ringere.

Trafikafvikling i 2036 En tidligere analyse, hvor der indledningsvis blev set på trafikafvikling i 2036 med al forventet byudvikling i Albertslund og generel trafikvækst¹, viste, at der i 2036 vil være afviklingsproblemer for trafikken på de omgivende veje også uden udbygningen af COOP-byen.

Optimeringer På et overordnet niveau vurderes det, at der er følgende muligheder for optimering af trafikafviklingen:

- > Signaloptimeringer i krydsene Roskildevej/Vallensbæk Torvevej og Vallensbæk Torvevej/Læhegnet.
- > Signalændringer med mere grøntid til venstresvingende fra Roskildevej.
- > Mulighed for etablering af to højre- eller venstresvingsbaner fra Vallensbæk Torvevej til Roskildevej.

¹ Der er tidligere udarbejdet simuleringer for scenarie i en fremtidig situation i 2036 med den p.t. forventede byudvikling for Albertslund Kommune, se COWI notat A217965-003-004, "Trafikafvikling 20210408 ver1.0, dateret 8. april 2021.

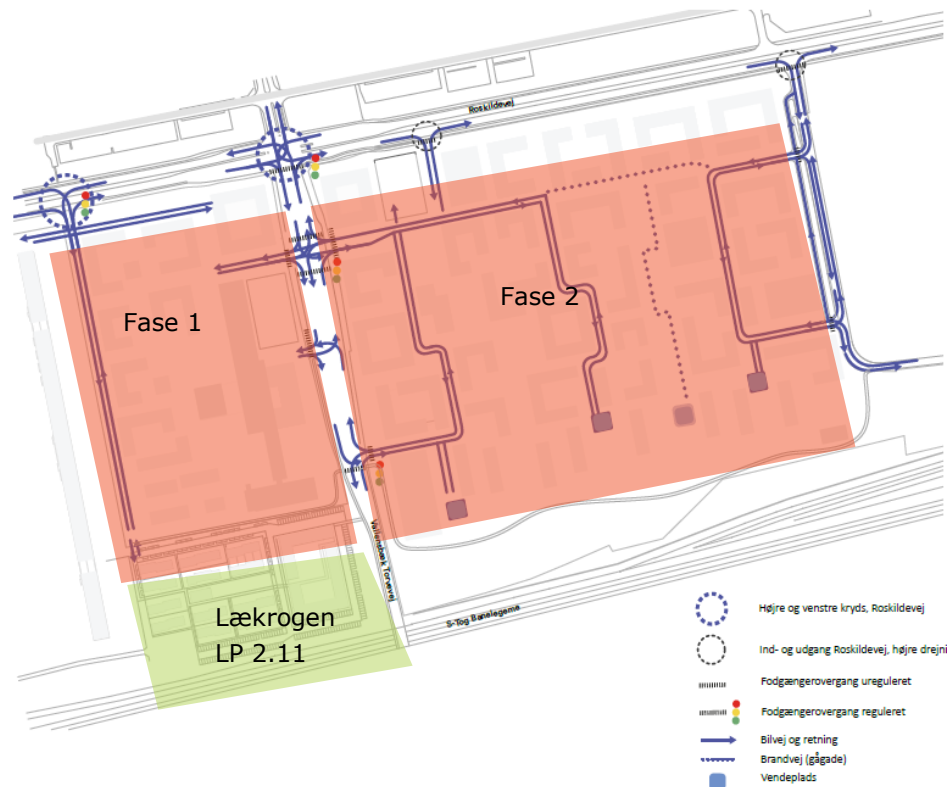
- > Mulighed for forlængelse af venstresvingsbanerne på Roskildevej i krydset med Vallensbæk Torvevej, og undersøge mulighederne for at etablere 2 venstresvingsbaner.
- > Muligheden for ændringer på Roholmsvej, således at trafikken nemmere kan komme frem til Roskildevej og væk fra Roskildevej. Det vil i givet fald betyde, at der skal ses nærmere på det vigepligtsregulerede kryds umiddelbart nord for Roskildevej.
- > Optimering af signalanlægget i det nye kryds Roskildevej/“Severinsvej”. Styringen vil kunne optimeres med trafikstyrning, så trafik fra “Severinsvej” kun kobles ind på anmeldelse og grøntiden tilpasses mængden af trafik.

I mange situationer, både ved enkelte kryds og ved sammenhængende kryds er der muligheder for at forbedre trafikafviklingen. Det skønnes, at der selv i relativt nye kryds kan være potentialer for forbedringer af kapaciteten i det enkelte kryds på 5 til 10 %, men potentialet afhænger i høj grad af prioriteringer af transportformerne og op-/nedprioriteringer af enkelte trafikstrømme.

Optimering af signalanlæggene vil især være relevant, hvis det er ældre signaler/signalprogrammer, hvis der sker væsentlige ændringer i trafikken og trafikmønstrene, hvis der sker væsentlige ændringer af mængden af lette trafikanter og/eller hvis der sker ændringer i hastighederne. I den forbindelse bemærkes det, at en nedsættelse af hastighedsgrænsen ikke nødvendigvis betyder en forringet trafikafvikling.

2 Indledning

COOP Danmark vil, sammen med Pension Danmark, byudvikle COOP's arealer ved Roskildevej/Vallensbæk Torvevej, hvor bl.a. COOP's hovedsæde er beliggende. Arealerne er beliggende mellem Roskildevej og S-togsbanen, og Vallensbæk Torvevej deler udviklingsområdet i fase 1 mod vest og fase 2 mod øst.



Figur 2-1 Primære adgangsveje til projektområdet (markeret med blå). Kilde: COOP Byen Strategi og hovedgreb, dateret 09.04.2021. (Fase 2 på figuren dækker både fase 2 og fase 3).

Princip for vejbetjening

Figur 2-1 illustrerer det overordnede princip for vejbetjening fra en indledende trafikvurdering af udbygningen af COOP-byen.

I forbindelse med den indledende planlægning af fase 1 har der været arbejdet med forskellige løsninger af adgangsforholdene omkring "Severinsvej" og Læhegnet – især har der været vurderet forskellige løsninger til indretning af parkering og forskellige løsninger til håndtering af cyklister i området. Alle løsninger er vurderet i forhold til omfanget af mulig bebyggelse og muligheden for at tilvejebringe det tilstrækkelige antal parkeringspladser.

Nærværende notat indeholder en beskrivelse af den trafikale løsning for fase 1 med fokus på tilslutning til Roskildevej og Vallensbæk Torvevej samt vurdering af cykeltrafik og parkering på "Severinsvej" og Læhegnet.

Derudover indeholder notatet en vurdering af trafikafvikling for COOP-byen, udarbejdet af COWI i april-maj 2021 med mikrosimuleringsmodellen VISSIM. Nærværende notat omhandler scenarie for 2019, fordi Albertslund Kommune har ønsket, at der gennemføres trafiksimuleringer for 2019² med den foreslåede trafikløsning og trafikken fra udviklingen fra COOP, **men ikke** øvrig byudvikling i kommunen eller fremskrivning af trafikken. Herved kan det anskueliggøres, hvilken trafikale betydning udvikling af COOP byen har, se endvidere afsnit 2.2³..

2.1 Trafikale forudsætninger

Trafikmængde

COOP-byen indeholder en omdannelse af arealer med arealkrævende funktioner til en moderne bydel med attraktive boliger, detailhandel og kontorfaciliteter.

Udviklingen af Coop Byens fase 1 ændrer området til en blandet bydel med boliger, bypark, fællesfunktioner og arbejdspladser i Coops Servicekontor. Der er fokus på bykvalitet med en bydel, hvor veje og biler ikke kommer til at dominere.

Størstedelen af parkeringspladserne placeres i et parkeringshus i den nordligste del af bydelen. Når Læhegnet lukkes for gennemkørende trafik, kommer den til at fungere som to adskilte mindre veje, der giver adgang til bydelens forskellige funktioner.

Antallet af boliger betyder, at der vil køre flere biler til og fra bydelen end i dag.

Den samlede udbygning af COOP-byen (fase 1, 2 og 3) forventes at skabe en samlet biltrafik i størrelsesordenen 10.500 biler i døgnet. Denne trafik skal afvikles til/fra COOP-byen og på det omgivende vejnet.

Med den planlagte bebyggelse af COOP byen forventes den samlede hverdagsdøgntrafik for vejene i fase 1 at være i størrelsesordenen:

- > 900-1.500 køretøjer på Læhegnet vest for "Severinsvej" (ved Blokland).
- > 950-1.700 køretøjer på Læhegnet øst for "Severinsvej" (til parkeringshus).
- > 750-1.300 køretøjer på "Severinsvej".

Lastbiltrafikken på "Severinsvej" skønnes at være 4-6 %, pga. den primære lastbiltrafik til kantineområdet til COOPs hovedsæde. Denne andel bliver reduceret væsentligt i takt med, at COOP får tilpasset leverancen af fødevarer m.m. til kantinen. Øvrig tung trafik på "Severinsvej" er renovation, brand og redning,

² Jævnfør mødereferat fra 21. april 2021 mellem Albertslund Kommune, COOP, Pension Danmark, Henning Larsens Tegnestue og COWI. Basisåret er defineret til 2019, fordi 2020 og 2021 ikke giver et reelt billede af den trafikale situation grundet covid 19.

³ Der er tidligere udarbejdet simuleringer for scenarie i en fremtidig situation i 2036 med den p.t. forventede byudvikling for Albertslund Kommune, se COWI notat A217965-003-004, "Trafikafvikling 20210408 ver1.0, dateret 8. april 2021.

varelevering/flyttebil o. lign. og vurderes at matche et tilsvarende niveau for øvrige boligområder i kommunen.

Hastighed

Læhegnet og "Severinsvej" designes til en hastighedsgrænse på 30 km/t, svarende til 'lav' hastighedsklasse. Hastighedsgrænsen vurderes at være passende og vil tilgodese lette trafikanter i området. For at sikre, at hastighedsniveauet holdes nede, foreslås etableret hastighedsdæmpende foranstaltninger i form af hævede flader.

Cykeltrafik gennem Lækrogen

Det er forudsat, at cykeltrafikken kan afvikles syd for COOP-byen via Lækrogens areal med tilslutning til Banestien. Det er forudsat, at der etableres sti ved at inddrage areal fra volden mellem Blokland og Lækrogen, således at nuværende vinkelrette parkering og manøvreareal på 7 m på Lækrogens areal bibeholdes.

Kollektiv trafik

Den nære beliggenhed til S-togstationer både i Albertslund og Glostrup og til bus på Roskildevej giver optimale muligheder, for at mange vil benytte sig af den kollektive trafik.

2.2 Scenarier for trafiksimuleringen

Simulering af tre scenarie

Til at dokumentere trafikafviklingen er der gennemført trafiksimuleringer for følgende scenarier:

- A. Basis 2019 – anvendes som referencesituation
- B. Basis 2019 NY - med ny geometri, men **uden** COOP-byen. Scenariet omfatter en lukning af Læhegnet for gennemkørende trafik, cykelstikrydsning på Vallensbæk Torvevej og to højre ind/højre ud adgange til Roskildevej for fase 2 samt et nyt kryds til Roskildevej vest for Vallensbæk Torvevej i forlængelse af "Severinsvej".

I Basis 2019 NY er den nuværende parkeringsplads vest for COOP "lukket" og parkeringen er placeret i det foreslåede parkeringshus på hjørnet af Roskildevej og Vallensbæk Torvevej. Dette er gjort for at opnå den mest realistiske trafikafvikling, idet det nye kryds til Roskildevej ikke forventes etableret, hvis parkeringshuset ikke bliver etableret. Dette scenarie vil således simulere den nuværende trafiksituation med den nævnte geometriske ændringer.

- C. Scenarie 2019 – med ny geometri og **med** udbygning af COOP-byen i fase 1,2 og 3 og **med** placering af det nye kryds til Roskildevej i forlængelse af "Severinsvej"

3 Trafikløsning

Når COOP byen etableres er det nødvendigt at tilpasse vejnettet for at kunne afvikle trafikken i scenarierne. Den samlede trafikløsning er baseret på, at Læhegnet lukkes for gennemkørende biltrafik mellem "Severinsvej" og Vallensbæk Torvevej.



Figur 3-1 Illustrationsplan for fase 1 af COOP-byen med foreslåede adgangsforhold. (Nummereringer på kortet henviser til respektive krydsnumre – se nedenunder og figur 1-2).

Overordnet består den samlede trafikløsning af: (Numrene i parentes henviser til lokalitetsnumrene på figur 1-2).

- > Nyt signalreguleret kryds på Roskildevej i forlængelse af "Severinsvej" (4), herunder etablering af et dobbelt signalkryds Roskildevej/"Severinsvej"/Læhegnet/"Severinsvej" (13).
- > Forlægning af krydset Vallensbæk Torvevej/Læhegnet mod syd, ca. 20-30 m. (5)
- > Nyt signalanlæg som T-kryds på Vallensbæk Torvevej umiddelbart nord for Lækrogen. (15) Krydset skal afvikle:
 - > Cyklister på dobbeltrettet cykelsti mellem Lækrogen og COOP byen fra Banestien (Albertslund st.), som krydser Vallensbæk Torvevej.
 - > På sigt kan afvikles biltrafik fra fase 2, idet vejadgangen vil give adgang til COOP byen øst for Vallensbæk Torvevej.
- > Indretning af "Severinsvej" med kørespor og parkeringsspor i hver side. I østsiden er der tillige et udstigningsareal, hvor der tillige er plads til renovation. Cyklister vil færdes på kørebanen sammen med bilisterne.
- > Etablering af et p-hus på hjørnet af Roskildevej og Vallensbæk Torvevej og indretning af mindre parkeringsarealer langs Læhegnet og "Severinsvej".
- > To vigepligtsregulerede højre ind/højre ud til Roskildevej fra fase 2 og 3. (16) og (17). (Omtales ikke nærmere i dette notat)

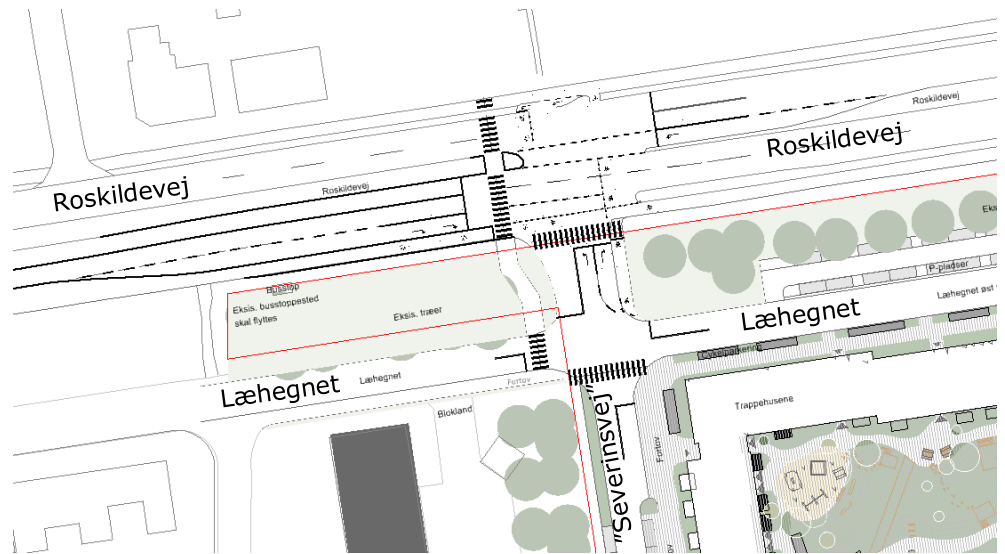
3.1 Nyt signalkryds til Roskildevej

Når Læhegnet lukkes for gennemkørende trafik frem til Vallensbæk Torvevej, etableres et nyt signalkryds på Roskildevej ud for "Severinsvej".

Afstanden mellem Roskildevej og Læhegnet er lille, hvorfor der kun kan opnås en magasinlængde mellem krydsets to stoplinjer på "Severinsvej" på ca. 12 m svarende til én lastbil eller to personbiler. Af denne grund vurderes det, at signalanlægget bør anlægges som et samordnet dobbeltanlæg. Magasinpladsen mellem de to kryds vil ikke blive benyttet ofte, da det er tiltænkt, at magasinpladsen er for biltrafik, som passerer i sidste del af grøn-/gultiden og ikke kan nå at afvikle gennem begge kryds.

På Roskildevej fra vest er foreslået en fremført cykelsti og et højresvingsspor mod "Severinsvej". Fra øst etableres venstresvingbane mod "Severinsvej".

Det anbefales, at hastighedsgrænsen på Roskildevej reduceres fra 70 km/t til 60 km/t, eller evt. 50 km/t.



Figur 3-2 Skitse for geometrisk udformning af dobbeltkrydset Roskildevej/Læhegnet/Severinsvej.

3.2 Forlægning af Læhegnet/Vallensbæk Torvevej

Fra de tidligere arbejder med masterplan for COOP byen er det foreslået, at signalkrydset Vallensbæk Torvevej/Læhegnet forlægges 15-20 m mod syd for at skabe areal mellem Roskildevej og Læhegnet til et P-hus i fase 1 og en COOP detailhandel øst for Vallensbæk Torvevej i fase 2.

Forlægning af krydset er nødvendigt at gøre over to omgange for hhv. realisering af fase 1 og fase 2, fordi der øst for Vallensbæk Torvevej ligger en bygning, der først kan nedrives i forbindelse med realisering af fase 2.⁴

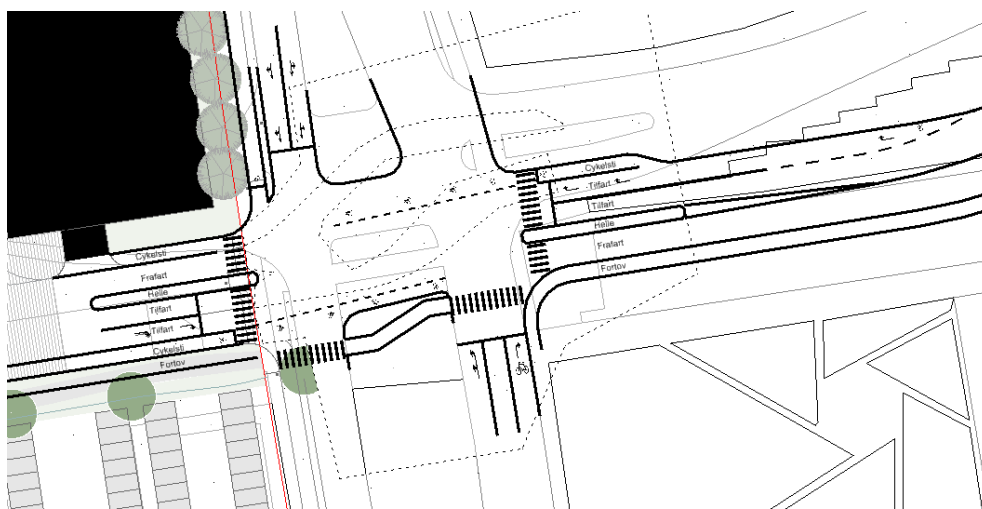
I fase 1 vil den vestlige del af Læhegnet være flyttet mod syd, mens det østlige vejben vil have samme placering og udformning som i dagens situation. Flytning af det vestlige vejben bevirker, at krydset i en overgangsperiode vil være et forskudt kryds som vist på figur 3-3.

Ved realisering af fase 2 vil krydset ikke længere være forskudt. Mulig løsning for ombygget kryds fremgår af figur 3-4. Det bemærkes, at design af det østlige vejben ikke er kvalificeret detaljeret med f.eks. behov for etablering af cykelstier langs Læhegnet. Denne kvalificering sker i forbindelse med fase 2.

⁴ Se COWI notat A217965-003-004 "Trafikafvikling-20210408-ver1.0", dateret 8. april 2021.



Figur 3-3 Skitse for udformning af krydset Vallensbæk Torvevej/Læhegnet ved realisering af fase 1 og frem til realisering af fase 2.



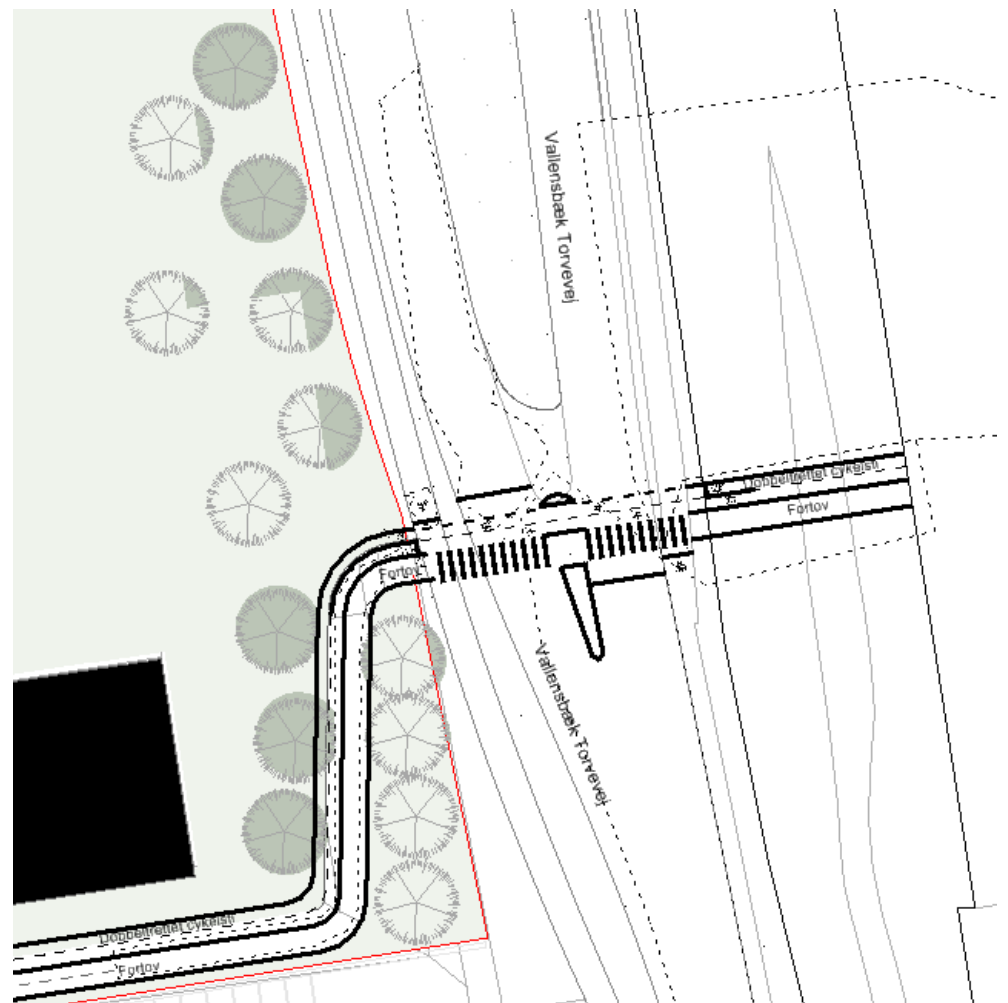
Figur 3-4 Skitse for udformning af krydset Vallensbæk Torvevej/Læhegnet ved realisering af fase 1 og frem til realisering af fase 2.

3.3 Signalanlæg dobbeltrettet cykelsti/Vallensbæk Torvevej

Ved udvikling af COOP byen kan etableres en tværgående stiforbindelse mellem Banestien (til S-togsstationen) syd for Blokland og fase 2 (området øst for Vallensbæk Torvevej). Stiforbindelsen vil forløbe gennem fase 1 mellem COOP byen og Lækrogen og krydse Vallensbæk Torvevej nord for Lækrogen. Krydsningen

for dobbeltrettet cykelsti sker i et nyt signalanlæg.⁵ Krydsningsbehovet vil umiddelbart være begrænset før fase 2 øst for Vallensbæk Torvevej udbygges. Der kan dog ikke anbefales en krydsning uden signalanlæg af sikkerheds- og tryghedsmæssige årsager, da oversigten ikke er optimal specielt for nordkørende trafik pga. passage af jernbanen, og da biltrafikken fra syd kører ned ad bakke frem mod krydsningen.

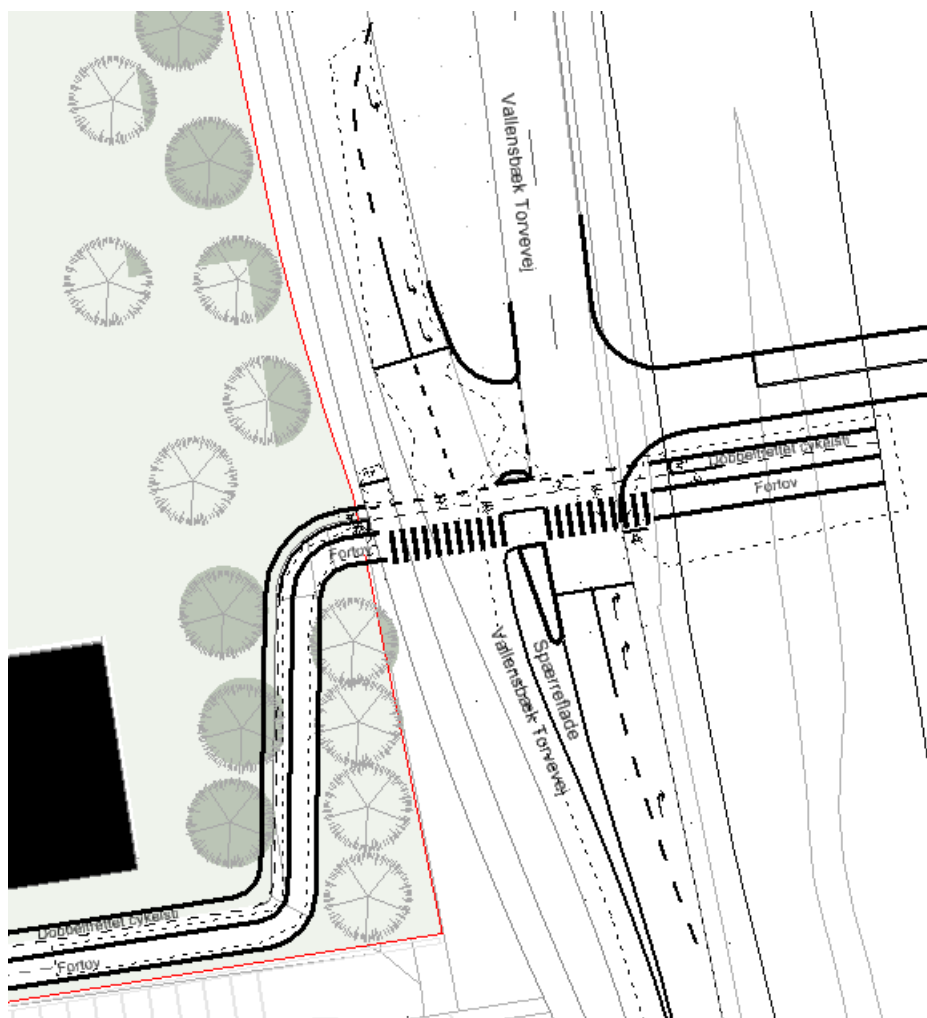
Signalanlægget vil sikre afvikling af lette trafikanter, som ønsker at krydse Vallensbæk Torvevej. Signalanlægget vil stå i præferencegrønt for trafik på Vallensbæk Torvevej og skifte til rødt, når en let trafikant fra stien anmelder sig.



Figur 3-5 Skitse for udformning af krydset Vallensbæk Torvevej/dobbeltrettet cykelsti ved realisering af fase 1 og fase 2, hvor krydset er anlagt for T-kryds.

I fase 2 ombygges den signalregulerede overgang til et klassisk T-kryds, hvor sidevejen vil give adgang til fase 2 mod øst, se figur 3-9. Det "fjerde" vejben i signalanlægget vil være den dobbeltrettede cykelsti fra vest.

⁵ Se COWI notat A217965-003-004 "Trafikafvikling-20210408-ver1.0", dateret 8. april 2021.



Figur 3-6 Skitse for udformning af krydset Vallensbæk Torvevej/dobbeltrækket cykelsti ved realisering af fase 1 og fase 2, hvor krydset er anlagt for T-kryds.

Løsningen med signalreguleret T-kryds medfører et behov for ændringer i midterhellen på Vallensbæk Torvevej, hvorved belysning og træer kan blive berørt. Dette afklares i forbindelse med detaljering af projektet og udbygningen i fase 2.

Det bemærkes, at Lækrogen allerede har en stiforbindelse, der munder ud i Vallensbæk Torvevej syd for den foreslåede stikrydsning, se Figur 3-7. Denne stiforbindelse munder ud i Vallensbæk Torvevej uden reguleret krydsning, hvorved der er risiko for, at lette trafikanter alligevel vil krydse Vallensbæk Torvevej, hvis de skal videre mod nord eller kommer fra syd. Det er COWIs vurdering, at en sådan krydsning ikke er sikkerhedsmæssigt forsvarlig.



Figur 3-7 Stiumunding fra Lækrogen til Vallensbæk Torvevej. Kilde: Lokalplan 2.11 – Boliger ved Læhegnet 2017, Albertslund Kommune.

3.4 "Severinsvej" (privat fællesvej nord-syd)

Hensigten er at "Severinsvej" skal have præg af en vej med bymæssig karakter, der giver adgang til COOP-byen og Lækrogen.

Der forventes en trafikmængde på "Severinsvej" på maksimalt 1.300 køretøjer i døgnet. Lastbiltrafikken på "Severinsvej" skønnes at være 4-6 %, pga. den primære lastbiltrafik til kantineområdet til COOPs hovedsæde. Øvrig tung trafik på "Severinsvej" er renovation, brand og redning, varelevering/flyttebil o. lign. Der arbejdes på løsninger, hvor lastbiltrafikken til COOPs kantine kan reduceres.

Cykeltrafikken på "Severinsvej" vil være begrænset, da der er gode cykelforhold på Roskildevej (kommende supercykelsti) og Vallensbæk Torvevej. Cyklister på "Severinsvej" forventes primært at være mellem Lækrogen og Roskildevej samt cyklister mellem COOP-byen og Albertslund S-togsstation⁶. Den primære cykeltrafik til/fra COOP-byen forventes afviklet internt i området på fællestierne i parken mod Lækrogen/Banestien i syd og kvarterspladsen og fase 2 i nord og mod øst, og være begrænset til lokal cykeltrafik. Gennemfartstrafik fra cyklister forventes at foregå på de store forbindelser i området – Roskildevej og Vallensbæk Torvevej.

"Severinsvej" planlægges med en hastighedsgrænse på 30 km/t og med kørespor og ét parkeringsspor i begge sider – dog ikke på den sydlige del af strækningen, hvor der i østsiden er en mindre p-plads. Cyklister vil færdes på kørebanelen sammen med bilisterne.

Vejen foreslås etableret med hastighedsdæmpende foranstaltninger i form af hævede flader. Placeringen af de hævede flader foreslås ud for stipassagerne til

⁶ Hverdagsdøgntrafikken på Banestien ved Albertslund Station er 285 cyklister/knallerter talt i 2018.

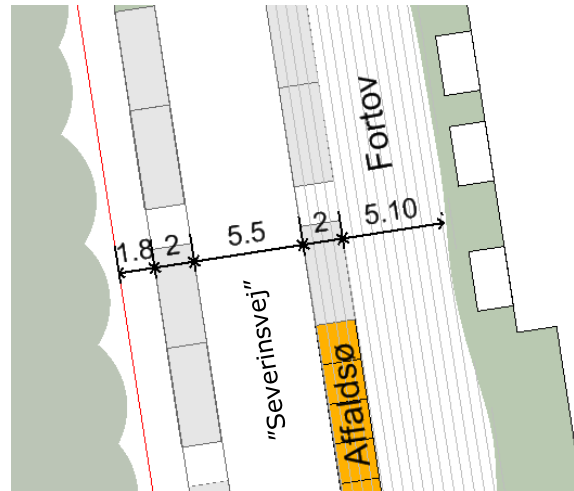
COOP-byen og parken, så de hævede flader kan benyttes som krydsningspunkt. Afstanden mellem fartdæmperne vil være 40-60 m og overstiger ikke vejreglernes anbefalede maksimale afstand på 75 m ved 30 km/t.



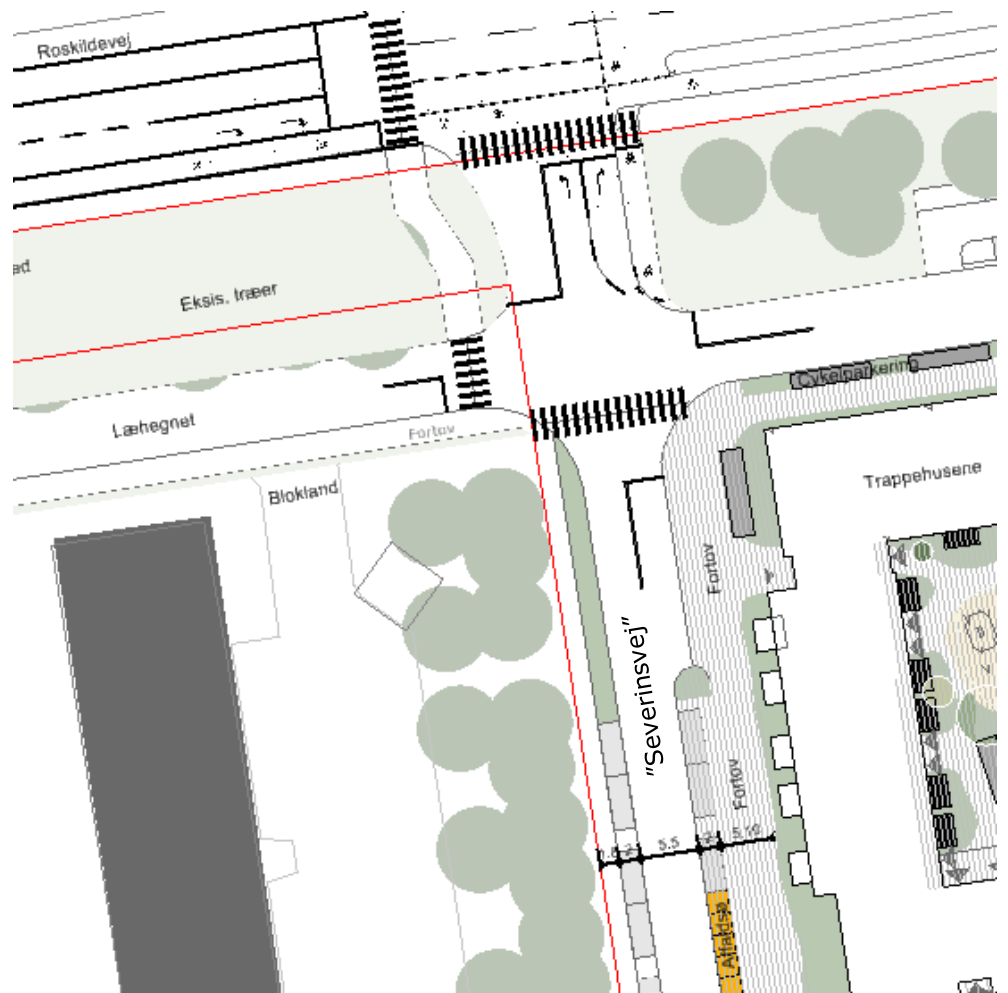
Figur 3-8 Illustration af to hævede flade på "Severinsvej" ud for to af stipassagerne til parken i COOP-byen.

Den nævnte løsning vurderes være en tilfredsstillende løsning i forhold til både sikkerhed og fremkommelighed for cyklister, da trafikmængden vil være lav, og da vejen indrettes til en lav hastighed. Samtidig forventes der ikke at være et stort fremkommelighedsbehov for cyklister mellem nord og syd på "Severinsvej", da der ikke er væsentlige destinationsmål nord for Roskildevej.

"Severinsvej foreslås indrettet med et kørspej på 5,5 m, et parkeringsspor på 2 m i begge sider (undtagen i den sydlige del) og et fortov på minimum 2,0 m i den østlige side. I parkeringssporet i den østlige side vil der punktvis opstilles renovationscontainere med betjening fra fortovet.



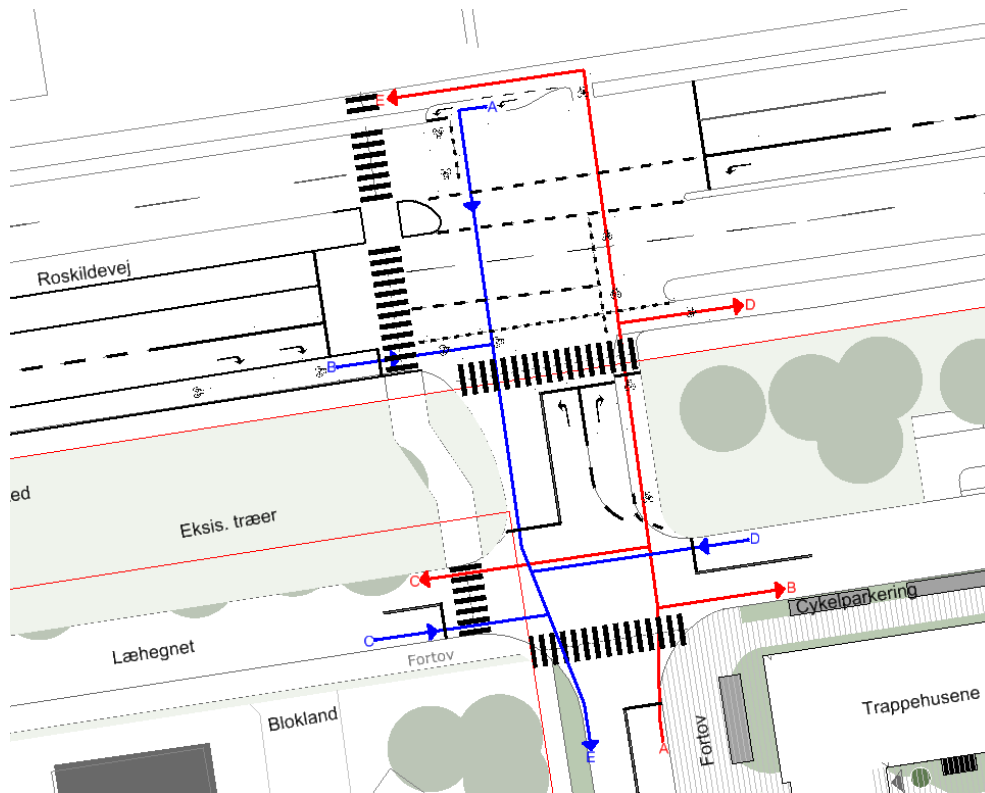
Figur 3-9 Principsnit på den nordlige del af "Severinsvej".



Figur 3-10 Illustration af "Severinsvej" i den nordlige ende ved Læhegnet.

I lokalplanen er der sikret et vejudlæg, der kan muliggøre en senere etablering af cykelstier i begge sider af "Severinsvej".

Cyklistflow til/fra "Severinsvej" ved Læhegnet/Roskildevej er illustreret på figur 3-11.



Figur 3-11 Cyklistflow for cyklister til/fra "Severinsvej".

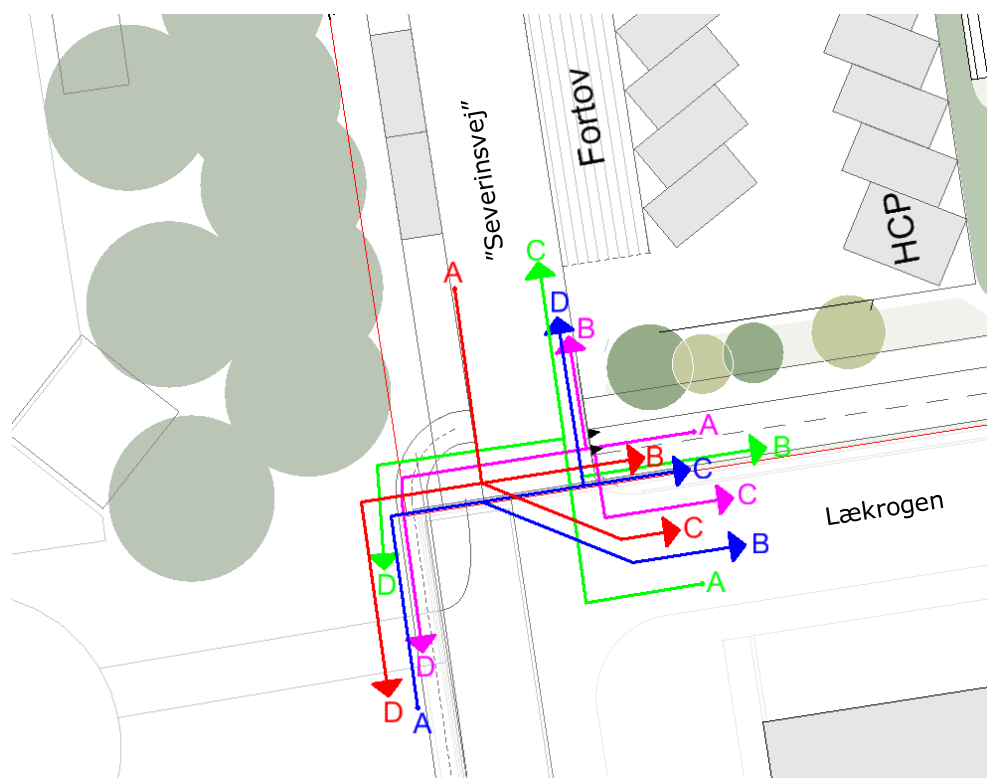
Cyklistflows vil være som de kendes fra et firbenet kryds. Adfærdsmæssigt, tryghedsmæssigt og sikkerhedsmæssigt er det en kendt løsning, og løsningen vil ikke have væsentlig betydning for trafikafviklingen, da det vurderes, at antallet af cyklister vil være begrænset.



Figur 3-12 Illustration af "Severinsvej" i den sydlige ende ved Lækrogen og ved COOP-byens lille parkeringsplads.

Efter etablering af COOP-byen fase 1 er det vigtigt, at området forbindes for lette trafikanter til Banestien og Albertslund S-togsstation.

Ved overgangen mellem COOP-byen og Lækrogen forventes det, at cykelstien fortsættes som en dobbeltrettet fællessti med forbindelse til Banestien mod Albertslund S-togsstation.



Figur 3-13 Cyklistflow ved Lækrogen. Røde linjer indikerer hvis man kommer fra nord, blå linjer hvis man kommer fra syd, pink linjer hvis man kommer fra øst (dobbeltrettet delt sti fra Vallensbæk Torvevej) og grønne linjer hvis man kommer fra Lækrogens bebyggelse fra øst.

3.5 Parkering

I fase 1 etableres i alt 97 parkeringspladser på terræn. Heraf placeres de 43⁷ pladser langs "Severinsvej" og 26 pladser på en mindre parkeringsplads øst for "Severinsvej" nord for Lækrogen og 28 pladser nord for Læhegnet.

3.5.1 "Severinsvej"

Langs "Severinsvej" etableres parkeringspladser i hver vejside, i alt 42 pladser. Derudover etableres en mindre parkeringsplads i den sydlige ende af "Severinsvej" med i alt 26 pladser. Pladsen indrettes med skråparkering og indkørsel i den nordlige ende og udkørsel i den sydlige ende. Indkørslen i nord anvendes tillige som vendeplads for renovationskøretøjer, se figur 3-14.

⁷ Der er 42 parkeringspladser til personbiler og 1 plads til handicapbil.

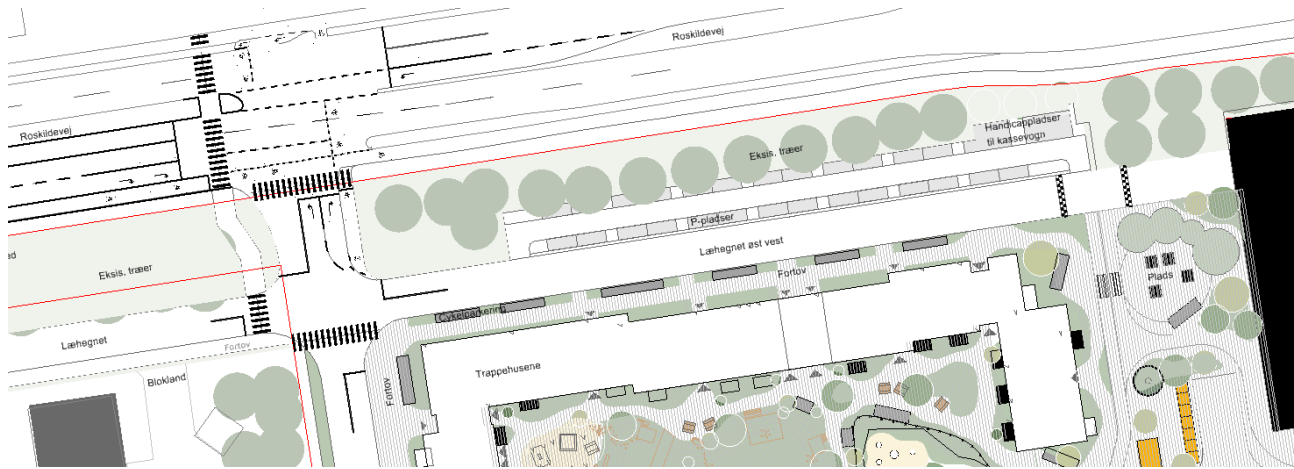


Figur 3-14 Illustration af "Severinsvej" i den sydlige ende ved Lækrogen og ved COOP-byens lille parkeringsplads.

3.5.2 Læhegnet

Læhegnet øst for "Severinsvej" vil, med COOP-byen, være en lukket vej med adgang til et parkeringshus på hjørnet mellem Roskildevej og Vallensbæk Torvevej. Den eneste biltrafik, der vil være på vejen, er trafik til/fra parkeringshuset og til få p-pladser, der placeres ved Læhegnet. Cyklister færdes på kørebanelen til/fra stien mod kvarterspladsen. Vejen etableres med en bredde på 7,0 m, hvorved der ligeledes er plads til cyklister på strækningen.

På den nordlige side af Læhegnet indrettes et mindre parkeringsareal til i alt 28 biler. Parkeringen indrettes som dobbeltsidet parallelparkering omkring en lokal parallelvej nord for Læhegnet. Indkørsel til parkeringsarealet sker via en hævet flade ved udmundning af stien fra kvarterspladsen, mens udkørsel foregår i den vestlige ende af arealet i tilpas afstand fra det nye kryds ved Læhegnet/"Severinsvej". Der etableres 0,5 m skillerabat mellem parkeringen og Læhegnet.



Figur 3-15 Illustration af parkeringsarealet, med en løsning med parallelparkering, nord for Læhagnet øst mellem "Severinsvej" og parkeringshuset/kvarterspladsen.

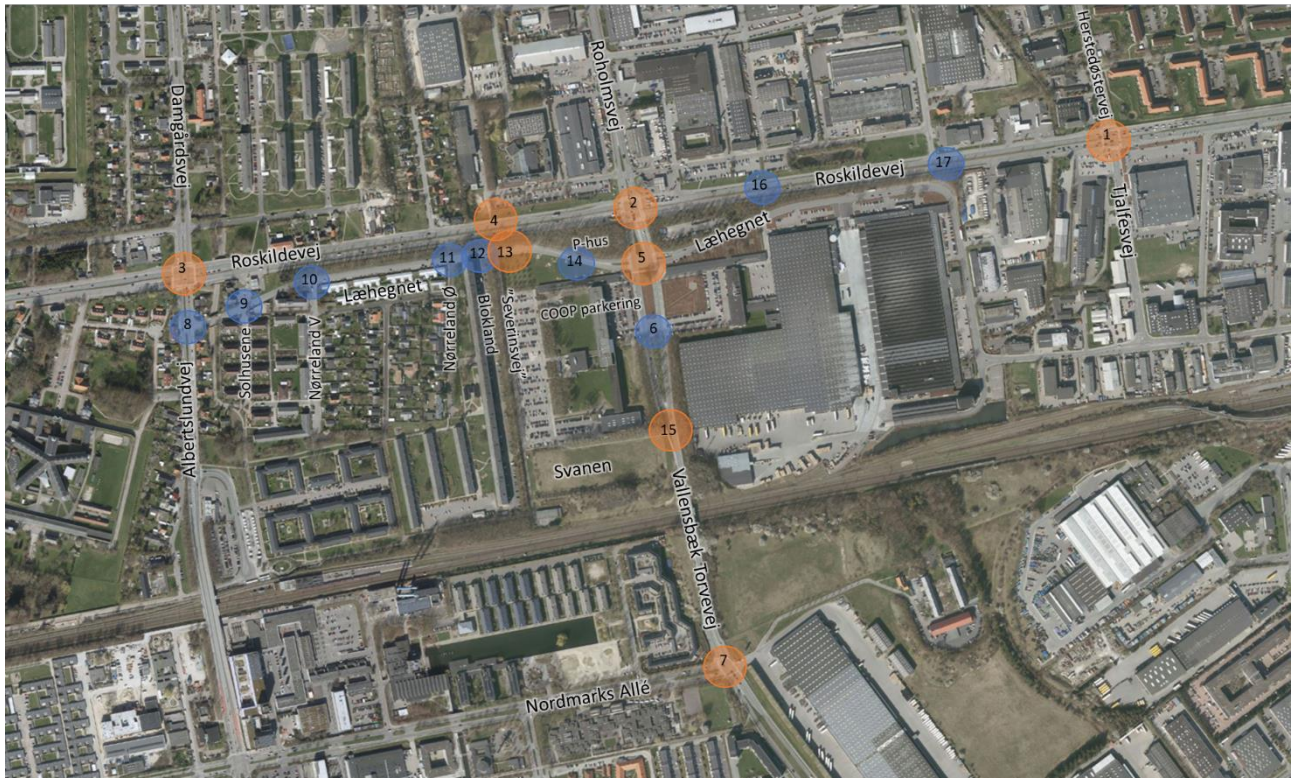
4 Trafikafvikling

Myldretiden er simuleret som 2x2 timer

Der er foretaget simulering af trafikafviklingen for følgende scenarier: (Se afsnit 2.2). Alle scenarier er beregnet over en 2-timers periode for myldretiderne - om morgenen kl. 7:00-9:00 og om eftermiddagen kl. 15:00-17:00.

- A. Basis 2019
- B. Basis 2019 NY - med ny geometri, men **uden** COOP-byen.
- C. Scenarie 2019 -**med** udbygningen af COOP-byen i fase 1,2 og 3, og med placering af det nye kryds til Roskildevej i forlængelse af "Severinsvej".

Krydsene i simuleringsmodellerne, er vist i figur 4-1 og angivet i tabel 4-1.



Figur 4-1 Kryds som indgår i simuleringsmodellerne. Orange viser signalregulerede (nuværende og foreslåede) kryds og blå viser vigepligtsregulerede kryds. Kryds 4A og 13A henholdsvis 4B og 13B viser alternativ placering for det evt. nye kryds til Roskildevej. Der er kun tale om et kryds til Roskildevej, men der er foretaget trafiksimulering for de to alternative placeringer.

1. Hovedvejen/Herstedøstervej	Krydset er signalreguleret og indgår i alle modeller.
2. Roskildevej/Vallensbæk Torvevej	Krydset er signalreguleret og indgår i alle modeller.
3. Roskildevej/Albertslundvej	Krydset er signalreguleret og indgår i alle modeller.
4. Roskildevej/"Severinsvej"	Krydset er signalreguleret og indgår i scenarie 4C.
5. Vallensbæk Torvevej/Læhegnet	Krydset er signalreguleret og indgår i alle modeller.
6. Vallensbæk Torvevej/COOP parkering ⁸	Krydset er vigepligtsreguleret og indgår i alle modeller.
7. Vallensbæk Torvevej/Nordmarks Allé	Krydset er signalreguleret og indgår i alle modeller.
8. Albertslundvej/Læhegnet	Krydset er vigepligtsreguleret og indgår i alle modeller.
9. Læhegnet/Solhusene	Krydset er vigepligtsreguleret og indgår i alle modeller.
10. Læhegnet/Nørreland V	Krydset er vigepligtsreguleret og indgår i alle modeller.
11. Læhegnet/Nørreland Ø	Krydset er vigepligtsreguleret og indgår i alle modeller.
12. Læhegnet/Blokland	Krydset er vigepligtsreguleret og indgår i alle modeller.
13. Læhegnet/"Severinsvej"	Krydset er vigepligtsreguleret i basis 2019 og i Scenarie 2019 med alternativ krydsplacering. I basis 2019 NY og i scenarie 2019 indgår det som en del af et dobbelt, signalreguleret kryds med Roskildevej/"Severinsvej" (kryds nr. 4).
14. Læhegnet/P-hus	Krydset er vigepligtsreguleret og indgår i basis 2019 Ny og scenarie 2019.
15. Vallensbæk Torvevej/dobbeltrettet cykelsti	Krydset er signalreguleret og indgår i basis 2019 Ny og scenarie 2019.
16. Vestlig højre ind/højre ud til Roskildevej	Krydset er vigepligtsreguleret og indgår i basis 2019 Ny og scenarie 2019.
17. Østlig højre ind/højre ud til Roskildevej	Krydset er vigepligtsreguleret og indgår i basis 2019 Ny og scenarie 2019.

Tabel 4-1 Kryds som indgår i simuleringmodellerne.

- > Det nye kryds ved Roskildevej er simuleret som et dobbeltkryds mellem Roskildevej, Læhegnet og "Severinsvej", som vist i figur 3-2. Der er tale om et firbenet kryds mellem Læhegnet og "Severinsvej".
- > I denne indledende simulering er der anvendt det samme signalprogram for det nye kryds på Roskildevej uanset placeringen. Det forventes, at der kan være optimeringsmuligheder i signalprogrammeringen, da afstanden mellem krydsene indbyrdes på Roskildevej er anderledes i de to scenarier.
- > Det ombyggede kryds ved Vallensbæk Torvevej/Læhegnet er simuleret som et "skævt" kryds, jf. figur 4-2.
- > I simuleringen indgår et kryds på Vallensbæk Torvevej ca. ud for COOP's sydlige bygning. Krydset indgår i simuleringen som et trebenet kryds til betjening af fase 2 og en dobbeltrettet cykelsti, der krydser Vallensbæk Torvevej, se figur 4-3. I fase 1 indgår alene en stikrydsning, men simuleringen indeholder hele krydset, da der er taget udgangspunkt i trafikken for hele udbygningen af COOP-byen.

⁸ I basismodellerne er krydset et firbenet vigepligtskryds med adgang til COOP parkering både mod øst og vest for Vallensbæk Torvevej. I scenariemodellerne er krydset et vigepligtsreguleret T-kryds med adgang til COOP parkering mod vest. Adgang til COOP areal mod øst for fase 2 sker i scenarierne i kryds nr. 15 Vallensbæk Torvevej/dobbeltrettet cykelsti.

Trafikafviklingen er simuleret i VISSIM. Der er beregnet den gennemsnitlige forsinkelse for hvert kryds og for hver svingbevægelse, serviceniveau samt den gennemsnitlige og maksimale kølængde i de enkelte krydsben.

Serviceniveauerne er beskrevet i tabel 4-2. I byområder og arealer indenfor hovedstadsområdet betegnes serviceniveau A til D at være acceptable serviceniveauer i forhold til middelforsinkelse. Serviceniveau E og F betegnes som forringede serviceniveauer, hvor trafikafviklingen afvikles med mærkbare forsinkelser. Definition af ønsket serviceniveau og dermed, hvad der opfattes som acceptabel trafikafvikling er vejmyndighedens ansvar.

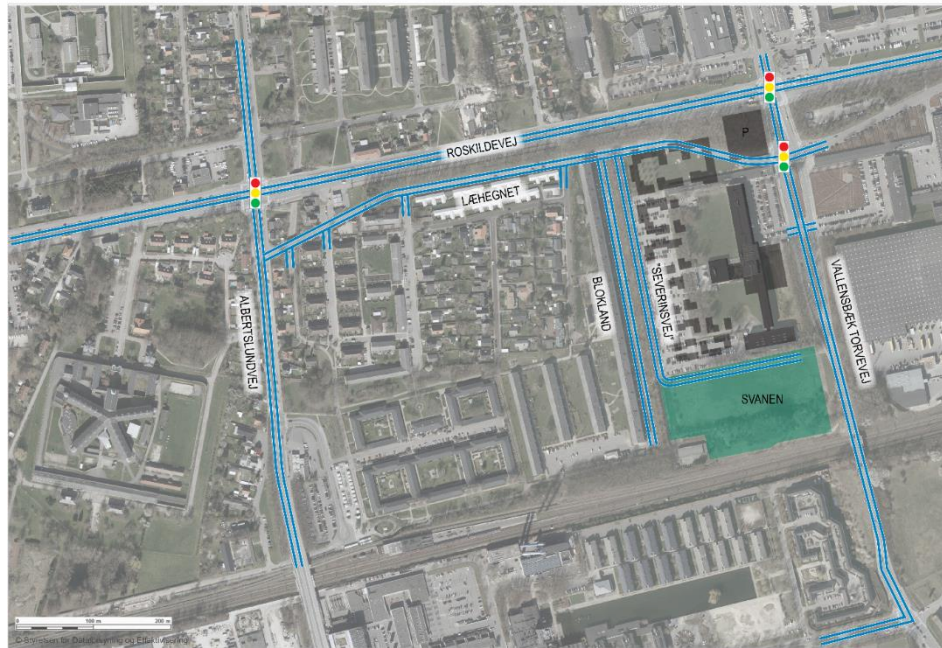
Serviceniveau (LOS)	Beskrivelse	Middelforsinkelse [sek.] Signalkryds	Middelforsinkelse [sek.] Vigepligtskryds
A	Næsten ingen forsinkelse	0 - 10	0 - 10
B	Begyndende forsinkelse	11-20	11-15
C	Ringe forsinkelse	21 - 35	16 - 25
D	Nogen forsinkelse	36 - 60	26 - 50
E	Stor forsinkelse	61 - 100	51 - 70
F	Meget stor forsinkelse	> 100	> 70

Tabel 4-2 Definition af serviceniveau. Kilde: Vejregel, Anvendelse af Mikrosimuleringsmodeller, tabel 7-2 (2019).

4.1 Basis 2019 – nuværende vejforhold

Basisvejnettet

Vejbetjening sker via nuværende veje – Roskildevej, Vallensbæk Torvevej, Albertslundvej og Læhegnet. Læhegnet er åbent for gennemkørende trafik mellem fase 1 og fase 2 samt internt i fase 1. Blokland vejbetjenes ad egen lokalvej og Læhegnet.



Figur 4-2 Vejnet og kryds i simuleringssmodellerne for Basis 2019.

4.1.1 Trafikafvikling

Forsinkelser og kø på Roskildevej

Generelt opleves forsinkelser og kø i krydsene på Roskildevej. Figur 4-3 og figur 4-4 viser den maksimale kø beregnet for hhv. morgenperioden og eftermiddagsperioden.



Figur 4-3 Maksimal kø beregnet for Basis 2019 i morgenperioden 7:00-9:00. Markeringerne illustrerer den maksimale kølængde udtrykt som 95 % fraktilen.

Kø om morgenen

Roskildevej/Vallensbæk Torvevej

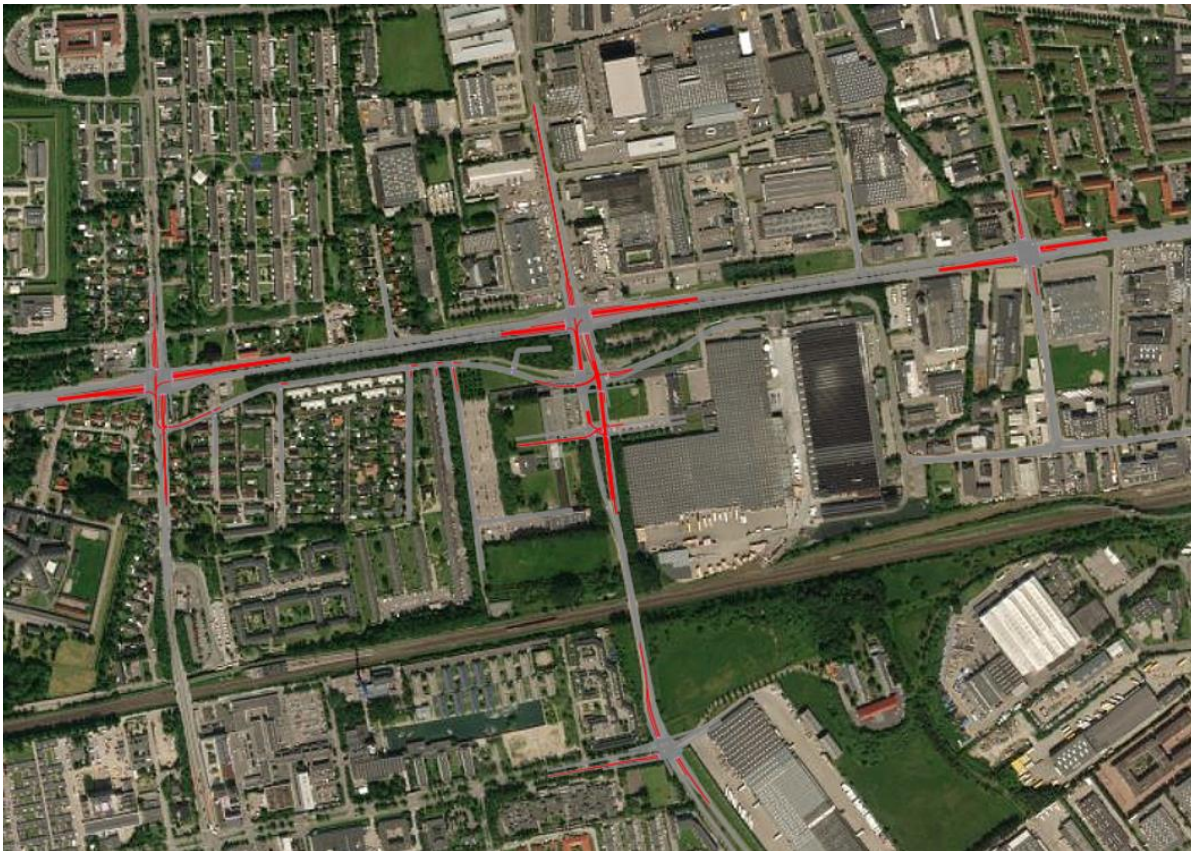
Om morgenen er der en lang kø på Roskildevej fra både øst og vest. Der er særligt meget venstresvingende trafik (fra både øst og vest) og der sker tilbage-
 stuvning ud af venstresvingssporet, hvilket påvirker den øvrige trafik og skaber
 store forsinkelser. Serviceniveauet er beregnet til niveau F (meget stor forsin-
 kelse) fra både øst og vest og den maksimale kø er beregnet til mere end 700
 meter fra øst og ca. 680 meter fra vest.

Tilbagestuvningen foranliggende kryds i både østlig og vestlig retning indikerer,
 at kapaciteten i krydset er udnyttet eller tæt på at være udnyttet.

Hovedvejen/Herstedøstervej

Om morgenen påvirkes trafikafviklingen af tilbagestuvning fra krydset Roskilde-
 vej/Vallensbæk Torvevej. Trafikken i retning mod vest kan ikke komme gennem
 krydset, hvilket også påvirker trafik fra Herstedøstervej (nord) og Tjalfesvej
 (syd), som skal mod øst, da trafikken holder bag ved trafik mod vest og venter.
 Det samlede serviceniveau om morgenen er niveau F (*meget stor forsinkelse*).

Afviklingsproblemerne hænger sammen med afvikling af trafikken i krydset Ros-
 kildevej/Vallensbæk Torvevej.



Figur 4-4 *Maksimal kø beregnet for Basis 2019 i eftermiddagsperioden 15:00-17:00. Markeringerne illustrerer den maksimale kølængde udtrykt som 95 % fraktilen.*

Ingen problemer om eftermiddagen

Roskildevej/Vallensbæk Torvevej:
Om eftermiddagen er der ikke problemer for de venstresvingende. Fra øst er der beregnet et serviceniveau D og fra vest er der beregnet et serviceniveau C. Den maksimale kø fra begge retninger er beregnet til ca. 50 meter.

Udfordringen med trafikafvikling om eftermiddagen i krydset er primært knyttet til afvikling af trafikken på Roholmsvej med serviceniveau E. De gennemsnitlige kølængder fra nord er beregnet til mere end 100 meter og de maksimale kølængder til mere end 300 meter.

Hovedvejen/Herstedøstervej

Om eftermiddagen er der ingen problemer med tilbagestuvning fra øvrige kryds og trafikken afvikles problemfrit med et serviceniveau B (*begyndende forsinkelse*).

4.1.2 Opsamling

- > Om morgenen ses lange køer på Roskildevej med tilbagestuvning mellem krydsene.
- > Trafikafviklingsproblemer af venstresvingende på Roskildevej i krydset Vallensbæk Torvevej/Roskildevej.
- > Trafikafviklingsproblemer i krydset Hovedvejen/Herstedøstervej om morgenen grundet tilbagestuvning af trafik fra krydset Roskildevej/Vallensbæk Torvevej.
- > Periodevis tilbagestuvning på Vallensbæk Torvevej fra Roskildevej.
- > Om eftermiddagen sker trafikafviklingen **uden** tilbagestuvning mellem krydsene på Roskildevej.

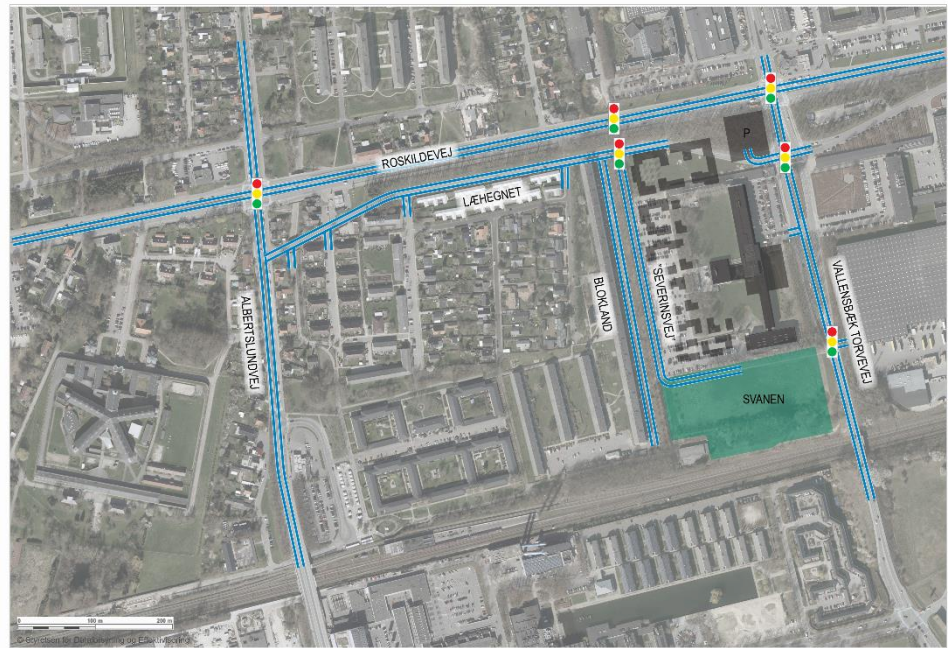
Trafikafviklingsproblemerne er især koncentreret om krydset Roskildevej/Vallensbæk Torvevej om morgenen, dog om eftermiddagen for trafikken fra Roholmsvej. Kapaciteten med den nuværende udformning og de nuværende signalindstillinger vurderes at være opbrugt.

4.2 Basis 2019 NY – ny geometri

Fiktiv situation med ændret vejnet og ingen ændringer i trafikken

Simuleringen omfatter en tilpasning af infrastrukturen i området tilpasset en udbygning af hele COOP-byen i fase 1, 2 og 3. Læhegnet er lukket for gennemkørsel og der er medregnet et P-hus med adgang fra begge sider af Læhegnet. Der er etableret et nyt signalreguleret kryds på Roskildevej til Læhegnet. På Roskildevej øst for Vallensbæk Torvevej er der etableret to højre ind/ud. På Vallensbæk Torvevej er der etableret en signalreguleret dobbelt cykelstikrydsning.

For trafiksimuleringen er der anvendt samme trafik som i Basis 2019. Den eneste forskel er, at trafikken til og fra Parkeringsområdet på Severinsvej er flyttet til den nyanlagte P-hus.

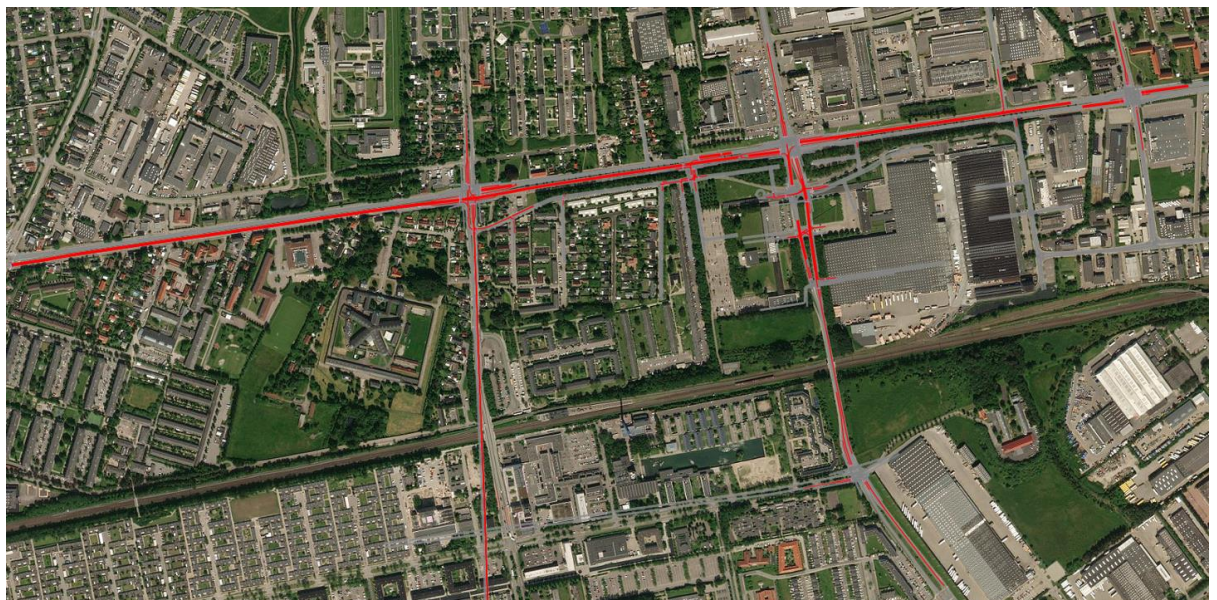


Figur 4-5 Vejnet og kryds i simuleringsmodellerne for Basis 2019 NY.

4.2.1 Trafikafvikling

Forsinkelser og kø på Roskildevej

Trafikken afvikles med forsinkelse og køproblemer i flere kryds på Roskildevej. Figur 4-6 og figur 4-7 viser den maksimale kø for hhv. morgenperioden og eftermiddagsperioden.



Figur 4-6 Maksimal kø beregnet for Basis 2019 NY med basistrafik i morgenperioden 7:00-9:00. Markeringerne illustrerer den maksimale kølængde udtrykt som 95 % fraktilen.

Roskildevej/Vallensbæk Torvevej:

Forbedring i morgentrafikken

Trafikafviklingen i krydset er om morgenen marginalt forbedret i sammenligning med Basis 2019, hvilket skyldes, at der er færre venstresvingende fra øst og der sker dermed ikke tilbagestuvning til krydset Hovedvejen/Herstedøstervej. Der er fortsat tilbagestuvning ud ad venstresvingssporet og stor forsinkelse for de venstresvingende fra øst, men den øvrige trafik påvirkes ikke i samme grad. Det samlede serviceniveau for krydset er om morgenen niveau E (*stor forsinkelse*).

Roskildevej/"Severinsvej":

Stor forsinkelse fra vest

Den store mængde trafik fra vest, som i Basis 2019 kunne køre frem til krydset Roskildevej/Vallensbæk Torvevej, holdes nu tilbage af et signalreguleret kryds ca. 190 meter tidligere. Der sker om morgenen en stor forsinkelse fra vest, hvor serviceniveauet er beregnet til niveau F. Mod vest sker tilbagestuvning af trafik til krydset ved Albertslundvej.

Selvom trafikken i krydset afvikles uden problemer fra både øst og fra syd skaber forsinkelsen fra vest samlet set et serviceniveau F (*meget stor forsinkelse*) for krydset.

Roskildevej/Albertslundvej:

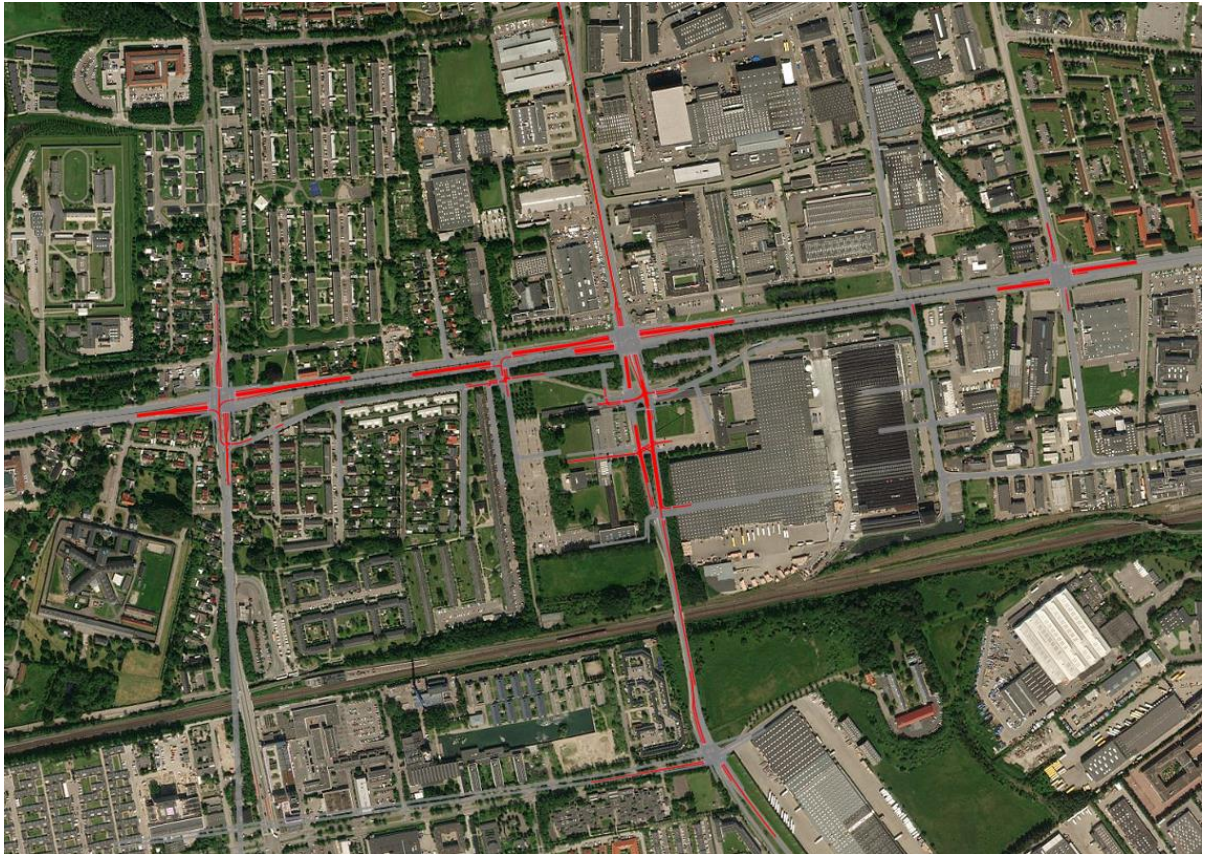
Markant tilbagestuvning til Albertslundvej

Om morgenen påvirkes trafikken mod øst i negativ grad af tilbagestuvningen fra det nye kryds Roskildevej/"Severinsvej" og krydset opnår derfor samlet set et serviceniveau F (*meget stor forsinkelse*). Fra vest fortsætter køen og giver tilbagestuvning i krydset ved Herstedvestervej. Fra syd opstår også stor kø, som strækker sig langt forbi Læhegnet og videre syd på forbi S-togsskinneerne.

Albertslundvej/Læhegnet:

Kø mod syd

Om morgenen forplanter forsinkelserne på Roskildevej sig i krydset og skaber stor forsinkelse og kø. Serviceniveauet er i krydset beregnet til niveau F (*meget stor forsinkelse*).



Figur 4-7 Maksimal kø beregnet for Basis 2019 NY med basistrafik i eftermiddagsperioden 15:00-17:00. Markeringerne illustrerer den maksimale kølængde udtrykt som 95 % fraktilen.

- Roskildevej/Vallensbæk Torvevej:**
 Kø fra Rohlmsvej Om eftermiddagen afvikles trafikken uden problemer, dog er der fortsat en stor mængde trafik fra nord og de store forsinkelser herfra giver samlet set også krydset et serviceniveau E om eftermiddagen (*Stor forsinkelse*).
- Roskildevej/"Severinsvej":**
 Om eftermiddagen afvikles trafikken uden problemer og det samlede serviceniveau er beregnet til niveau C (*Ringe forsinkelse*).
- Roskildevej/Albertslundvej:**
 Om eftermiddagen er der generelt ingen trafikale problemer og serviceniveauet er i krydset beregnet til niveau C (*Ringe forsinkelse*).
- Albertslundvej/Læhegnet:**
 Om eftermiddagen er der generelt ingen trafikale problemer og krydset er beregnet til et serviceniveau A (*Næsten ingen forsinkelse*).

4.2.2 Opsamling

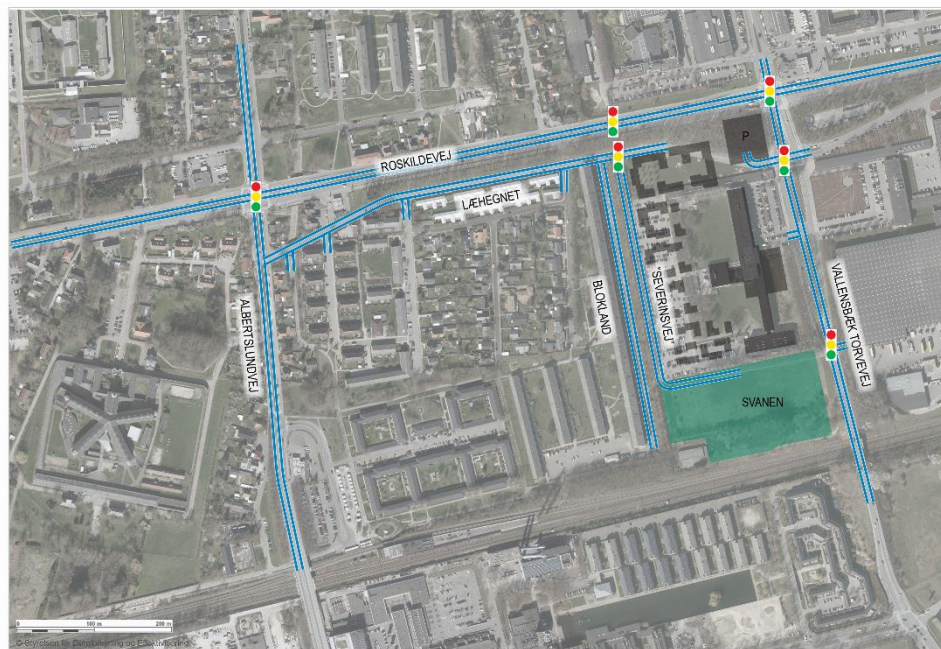
- > Stor forsinkelse på Roskildevej for trafik fra vest. Der sker tilbagestuvning fra det nye kryds Roskildevej/"Severinsvej", som strækker sig til krydsene ved Albertslundvej og videre mod vest til Herstedvestervej.
- > Stor forsinkelse og tilbagestuvning af trafik på Albertslundvej. Trafikafviklingen er relateret til afviklingen på Roskildevej. Om eftermiddagen sker der **ikke** tilbagestuvning mellem krydsene på Roskildevej.
- > Der opleves lang kø fra nord i krydset Roskildevej/Vallensbæk Torvevej.

4.3 Scenarie 2019

Scenarie med trafik fra COOP-byen

Simuleringen omfatter den samme infrastruktur som anvendt i Basis 2019 NY. I dette scenarie er tillagt trafik fra COOP-byen, både fase 1, 2 og 3, men der er ikke tillagt trafik fra anden byudvikling i Albertslund Kommune.

Trafiksimuleringen i dette scenarie viser således alene konsekvenserne som følge af den trafik COOP-byen (fase 1, 2 og 3) genererer.

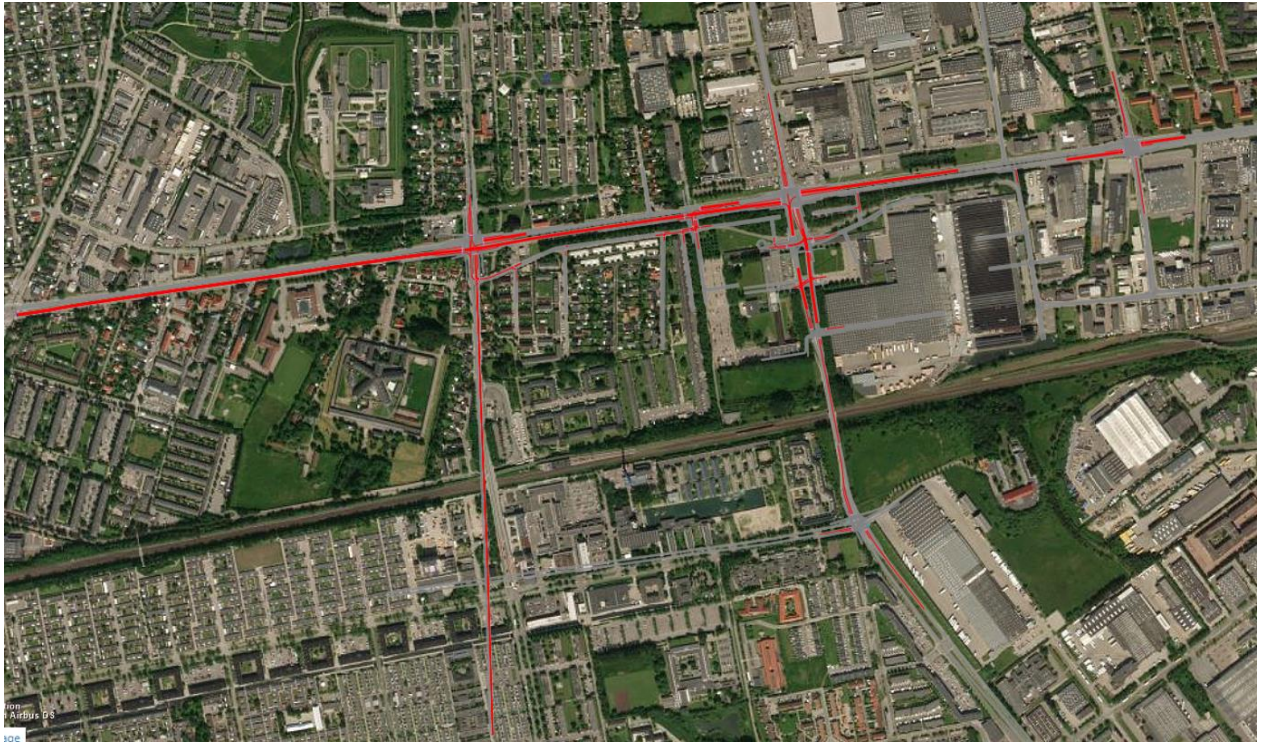


Figur 4-8 Vejnet og kryds i simuleringsmodellerne for Scenarie 2019.

4.3.1 Trafikafvikling

Forsinkelser og kø på Roskildevej

Trafikken afvikles med forsinkelse og køproblemer på Roskildevej. Figur 4-9 og figur 4-10 viser den maksimale kølængde i hhv. morgenperioden og eftermiddagsperioden.



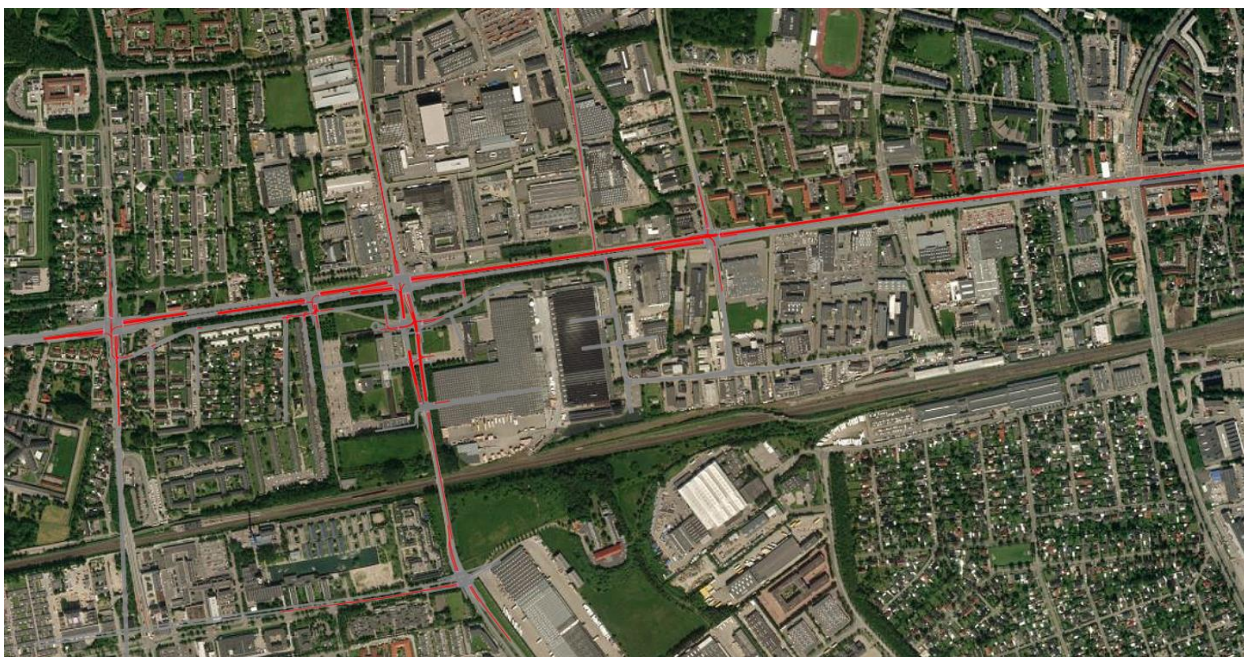
Figur 4-9 Maksimal kø beregnet for Scenarie 2019 i morgenperioden 7:00-9:00. Markeringerne illustrerer den maksimale kølængde udtrykt som 95 % fraktilen.

Afviklingsproblemer for venstresvingere	<p>Roskildevej/Vallensbæk Torvevej:</p> <p>Om morgenen er der afviklingsproblemer på Roskildevej for venstresvingende, der oplever forsinkelse og lang kø, som stuver ud ad venstresvingssporet. Også fra nord har de venstresvingende en stor forsinkelse. Om morgenen er det samlede serviceniveau E (<i>stor forsinkelse</i>).</p>
Tilbagestuvning fra Vallensbæk Torvevej	<p>Hovedvejen/Herstedøstervej:</p> <p>Om morgenen afvikles trafikken i krydset uden problemer med et serviceniveau B (<i>begyndende forsinkelse</i>).</p>
Forsinkelser fra vest	<p>Roskildevej/"Severinsvej":</p> <p>Om morgenen sker der store forsinkelser for trafikken fra vest, som afvikles med et serviceniveau F (<i>meget stor forsinkelse</i>) og der sker tilbagestuvning til krydset ved Albertslundvej. Trafikken fra øst afvikles samlet set med et serviceniveau A (<i>næsten ingen forsinkelse</i>) selvom de venstresvingende mod syd oplever et serviceniveau D (<i>Nogen forsinkelse</i>). Trafikken fra syd afvikles ligeledes uden forsinkelse med et serviceniveau B (<i>begyndende forsinkelse</i>).</p>
Tilbagestuvning mod vest og syd	<p>Roskildevej/Albertslundvej:</p> <p>Om morgenen sker der stor forsinkelse grundet tilbagestuvning fra krydset Roskildevej/"Severinsvej". Tilbagestuvning medfører lang kø mod vest samt mod syd, hvor der sker tilbagestuvning forbi Læhegnet. Fra vest sker de største forsinkelser og trafikken herfra afvikles med et serviceniveau F (<i>meget stor forsinkelse</i>). Også de højresvingende fra syd oplever stor forsinkelse og afvikles med et serviceniveau E (<i>stor forsinkelse</i>). Den øvrige trafik afvikles uden store</p>

problemer med et serviceniveau B (*begyndende forsinkelse*), C (*Ringe forsinkelse*) og D (*Nogen forsinkelse*) afhængig af svingbevægelse.

Albertslundvej/Læhegnet:

Om morgenen påvirkes trafikafviklingen i krydset af tilbagestuvningen på Roskildevej som ligeledes giver tilbagestuvning ad Albertslundvej og trafikken i krydset afvikles samlet set med et serviceniveau F (*meget stor forsinkelse*).



Figur 4-10 Maksimal kø beregnet for Scenarie 2019 i eftermiddagsperioden 15:00-17:00. Markeringerne illustrerer den maksimale kølængde udtrykt som 95 % fraktilen.

Roskildevej/Vallensbæk Torvevej:

Afviklingsproblemer for venstresvingere

Om eftermiddagen vokser problemet fra øst og fra nord og det samlede serviceniveau for krydset beregnes til niveau F (*meget stor forsinkelse*). Der sker tilbagestuvning mod nord og mod vest til krydset Hovedvejen/Herstedøstervej.

Hovedvejen/Herstedøstervej:

Tilbagestuvning fra Vallensbæk Torvevej

Om eftermiddagen påvirkes trafikafviklingen negativt af tilbagestuvning fra krydset Roskildevej/Vallensbæk Torvevej. Trafik mod vest kan ikke afvikles gennem krydset grundet tilbagestuvning, og der skabes stor forsinkelse og kø fra øst med tilbagestuvning til forrige kryds ved Hovedvejen/Sportsvej. Højresvingende trafik fra nord og venstresvingende fra syd afvikles også med stor forsinkelse og hhv. et serviceniveau E (*stor forsinkelse*) fra nord og F (*meget stor forsinkelse*) fra syd. De øvrige svingbevægelser fra nord og syd afvikles uden store forsinkelser og det samme er gældende for al trafik fra vest.

Forsinkelser fra vest	Roskildevej/"Severinsvej": Om eftermiddagen sker de største forsinkelser fortsat fra vest, men serviceniveauet er beregnet til niveau D (<i>Nogen forsinkelse</i>) og samlet for krydset til serviceniveau C (<i>Ringe forsinkelse</i>).
Tilbagestuvning mod vest og syd	Roskildevej/Albertslundvej: Om eftermiddagen afvikles trafikken i krydset med et serviceniveau C (<i>Ringe forsinkelse</i>).
	Albertslundvej/Læhegnet: Om eftermiddagen afvikles trafikken uden problemer med et serviceniveau A (<i>næsten ingen forsinkelse</i>).

4.3.2 Opsamling

- > Stor forsinkelse på Roskildevej for trafik fra både øst og vest.
- > Mod øst sker tilbagestuvning fra krydset Roskildevej/Vallensbæk Torvevej, som påvirker trafikafviklingen i krydset Hovedvejen/Herstedøstervej.
- > Mod vest sker tilbagestuvning fra det nye kryds Roskildevej/"Severinsvej", som strækker sig til krydset ved Albertslundvej og videre mod vest.
- > Stor forsinkelse og tilbagestuvningen af trafik på Albertslundvej.
- > Om morgenen sker der tilbagestuvning ad Roskildevej mod vest fra krydset Roskildevej/Vallensbæk Torvevej og videre tilbage til Herstedvestervej. Denne tilbagestuvning påvirker også trafikafviklingen fra Albertslundvej.
- > Om eftermiddagen sker der tilbagestuvning mod øst fra krydset Roskildevej/Vallensbæk Torvevej til krydset Hovedvejen/Herstedøstervej og videre mod øst derfra.

4.3.3 Potentialer for bedre trafikafvikling

I de gennemførte simuleringer er der taget udgangspunkt i nuværende signalprogrammer for de signalregulerede kryds. For det foreslåede kryds på Roskildevej er det etableret et signalprogram, der er samordnet med de nuværende signalprogrammer. Der er i denne fase ikke foretaget yderligere optimeringer omkring signalprogrammering og/eller udformning af krydsene.

Muligheder for signaloptimeringer	På et overordnet niveau vurderes det, at der kan være følgende muligheder for optimering af trafikafviklingen. <ul style="list-style-type: none"> > Signaloptimeringer i krydsene Roskildevej/Vallensbæk Torvevej og Vallensbæk Torvevej/Læhegnet. > Signalændringer med mere grøntid til venstresvingende fra Roskildevej. > Mulighed for etablering af to højre- eller venstresvingbaner fra Vallensbæk Torvevej til Roskildevej. > Mulighed for forlængelse af venstresvingbanerne på Roskildevej i krydset med Vallensbæk Torvevej.
-----------------------------------	---

- Optimering af signalanlægget i det nye kryds Roskildevej/"Severinsvej". Styringen vil kunne optimeres med trafikstyrning, så trafik fra "Severinsvej" kun kobles ind på anmeldelse og grøntiden tilpasses mængden af trafik.

I mange situationer, både ved enkelte kryds og ved sammenhængende kryds er der muligheder for at forbedre trafikafviklingen. Det skønnes, at der selv i relativt nye kryds kan være potentialer for forbedringer af kapaciteten i det enkelte kryds på 5 til 10 %, men potentialet afhænger i høj grad af prioriteringer af transportformerne og op-/nedprioriteringer af enkelte trafikstrømme.

Optimering af signalanlæggene vil især være relevant, hvis det er ældre signaler/signalprogrammer, hvis der sker væsentlige ændringer i trafikken og trafikmønstrene, hvis der sker væsentlige ændringer af mængden af lette trafikanter og/eller hvis der sker ændringer i hastighederne. Det bemærkes, at nedsættelse af hastighedsgrænsen ikke nødvendigvis betyder en forringet trafikafvikling.

4.4 Opsamling på scenarierne

Problemerne er relateret til Roskildevej

Der er generelt problemer med trafikafviklingen på Roskildevej. Tabel 4-3 viser serviceniveauerne for hvert kryds for hhv. morgen- og eftermiddagsperioden. Den ændrede infrastruktur (nyt kryds på Roskildevej) vil påvirke trafikafviklingen på Roskildevej, men med det nye kryds er det muligt i scenarie 2019 (inkl. udbygning af COOP) at bibeholde trafikafviklingen på samme niveau som i basis 2019. Det skal bemærkes, at en udbygning med et nyt byområde vil resultere i mere trafik og dermed belaste trafikafviklingen, men med et nyt kryds og med evt. optimeringer vurderes det, at trafikken vil kunne afvikles på acceptabelt niveau.

Serviceniveau for krydsene i de forskellige scenarier	Basis 2019		Basis 2019 NY		Scenarie 2019	
	AM	PM	AM	PM	AM	PM
Kryds						
1. Hovedvejen/Herstedøstervej	F	B	B	B	B	F
2. Roskildevej/Vallensbæk Torvevej	F	D	E	E	E	F
3. Roskildevej/Albertslundvej	D	C	F	C	F	C
4. Roskildevej/"Severinsvej"	N/A	N/A	F	C	F	C
5. Vallensbæk Torvevej/Læhegnet	B	C	B	C	B	B
6. Vallensbæk Torvevej/COOP parkering	A	A	A	B	A	A
7. Vallensbæk Torvevej/Nordmarks Allé	B	C	C	C	B	D
8. Albertslundvej/Læhegnet	B	A	F	A	F	A
9. Læhegnet/Solhusene	A	A	A	A	A	A
10. Læhegnet/Nørreland V	A	A	A	A	A	A
11. Læhegnet/Nørreland Ø	A	A	A	A	A	A
12. Læhegnet/Blokland	A	A	A	A	A	A
13. Læhegnet/"Severinsvej"	A	A	B	B	B	B
14. Læhegnet/P-hus	N/A	N/A	A	A	A	A
15. Vallensbæk Torvevej/dobbeltrettet cykelsti	N/A	N/A	B	B	B	B

16. Vestlig højre ind/højre ud til Roskildevej	N/A	N/A	A	A	A	A
17. Østlig højre ind/højre ud til Roskildevej	N/A	N/A	A	A	A	A

Tabel 4-3 *Serviceniveau for krydsene i de forskellige scenarier; Basis 2019, Basis 2019 NY og Scenarie 2019, for hhv. morgenperioden 7:00-9:00 (AM) og eftermiddagsperioden 15:00-17:00 (PM).*

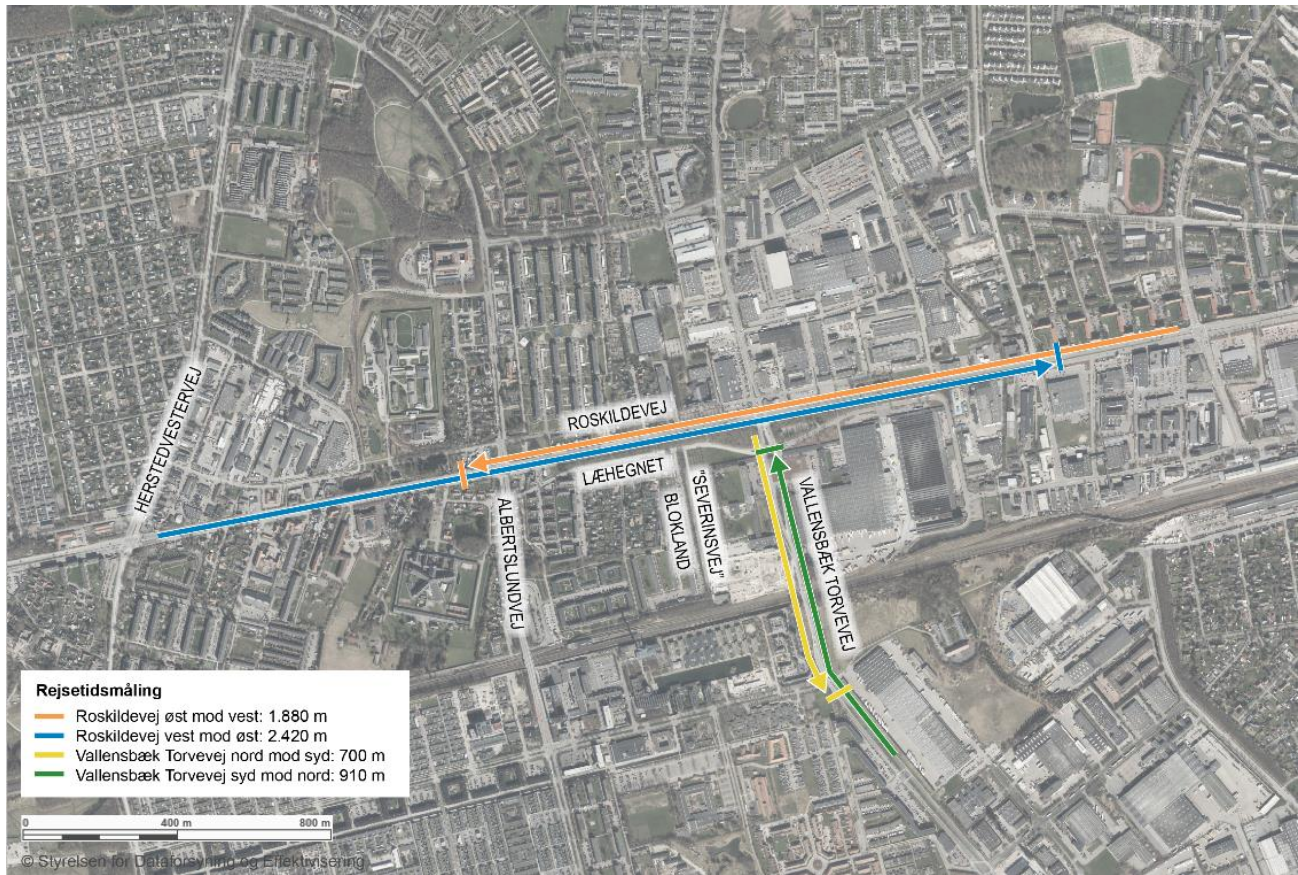
Til at anskueliggøre serviceniveauerne er der i tabel 4-4 angivet den gennemsnitlige forsinkelse i sekunder i de kryds, hvor serviceniveauet er mellem D (*ingen forsinkelse*) og F (*meget stor forsinkelse*). Forsinkelsen kan illustrere den oplevelse der kan være for trafikanten i det enkelte kryds. Jævnfør Tabel 4-2 er et serviceniveau på op til en forsinkelse på 60 sekunder, mens et serviceniveau på F er mere en 100 sekunders forsinkelse.

Samlet forsinkelse for krydsene i de forskellige scenarier	Basis 2019		Basis 2019 NY		Scenarie 2019	
	AM	PM	AM	PM	AM	PM
Kryds						
1. Hovedvejen/Herstedøstervej	146					246
2. Roskildevej/Vallensbæk Torvevej	183	49	73	91	62	216
3. Roskildevej/Albertslundvej	52		166		118	
4. Roskildevej/"Severinsvej"	N/A	N/A	123		116	
5. Vallensbæk Torvevej/Læhegnet						
6. Vallensbæk Torvevej/COOP parkering						
7. Vallensbæk Torvevej/Nordmarks Allé						46
8. Albertslundvej/Læhegnet			147		95	
9. Læhegnet/Solhusene						
10. Læhegnet/Nørreland V						
11. Læhegnet/Nørreland Ø						
12. Læhegnet/Blokland						
13. Læhegnet/"Severinsvej"						
14. Læhegnet/P-hus	N/A	N/A				
15. Vallensbæk Torvevej/dobbeltrættet cykelsti	N/A	N/A				
16. Vestlig højre ind/højre ud til Roskildevej	N/A	N/A				
17. Østlig højre ind/højre ud til Roskildevej	N/A	N/A				

Tabel 4-4 *Samlet forsinkelse i sekunder for krydsene i de forskellige scenarier; Basis 2019, Basis 2019 NY og Scenarie 2019, for hhv. morgenperioden 7:00-9:00 (AM) og eftermiddagsperioden 15:00-17:00 (PM). Der er alene illustreret de gennemsnitlige forsinkelser i de kryds, hvor krydsets samlede serviceniveau er beregnet til D eller ringere.*

4.4.1 Rejsetider

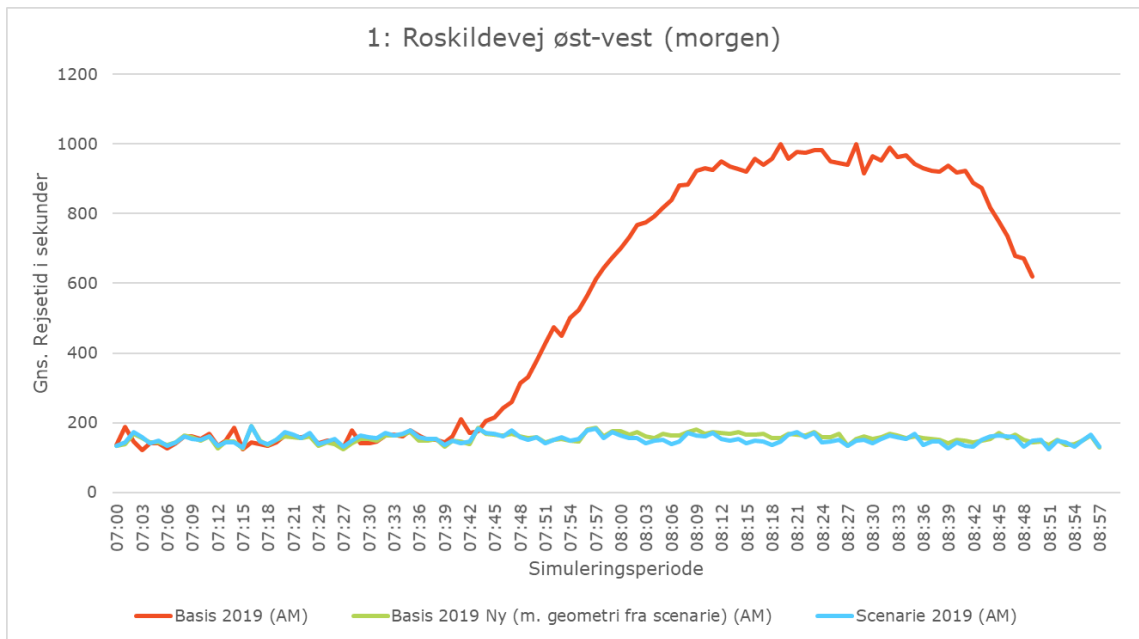
En anden måde at vurdere scenarierne på, er ved at se på rejsetiderne gennem netværket. Rejsetiderne i de forskellige scenarier kan sammenlignes for at vurdere, hvilket scenarie, der resulterer i de bedste trafikale forhold på den givne strækning. Herved medtages rejsetiden frem mod de evaluerede kryds og til og med sidste evaluerede kryds på strækningen. Der er beregnet rejsetider gennem netværket på strækninger vist på figur 4-11.



Figur 4-11 Oversigt over de delstrækninger, der er gennemført rejsetidsanalyser for.

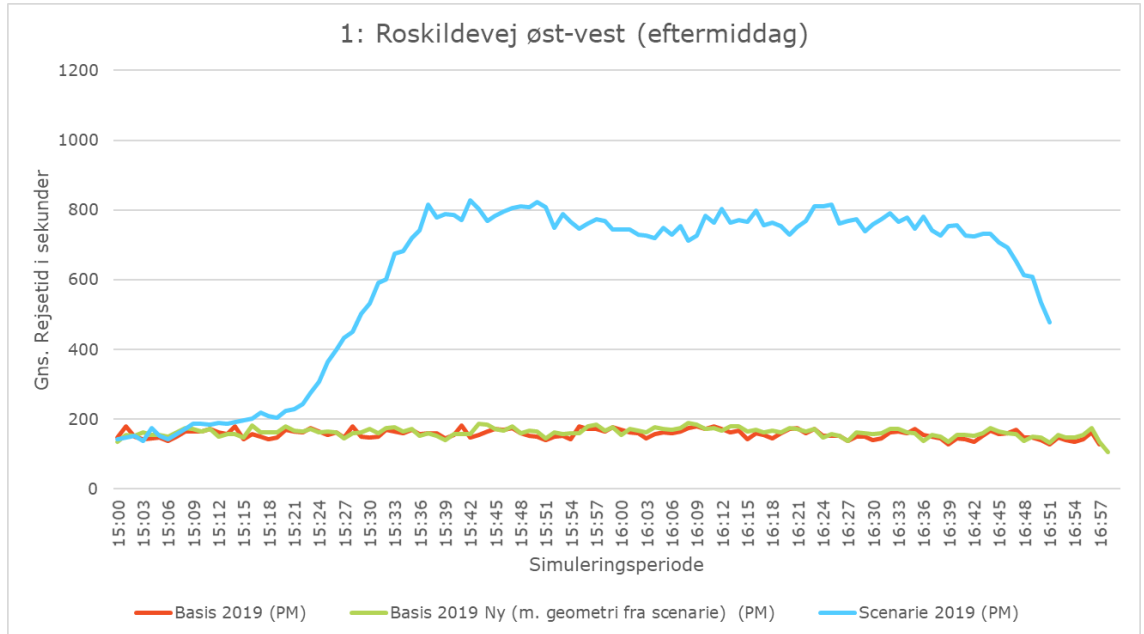
Roskildevej øst-vest

Figur 4-12 og figur 4-13 viser rejsetiden på Roskildevej fra øst mod vest for de fire scenarier i hhv. morgenperioden og eftermiddagsperioden.



Figur 4-12 Gennemsnitlig rejsetid på Roskildevej fra øst mod vest i morgenperioden 7:00-9:00.

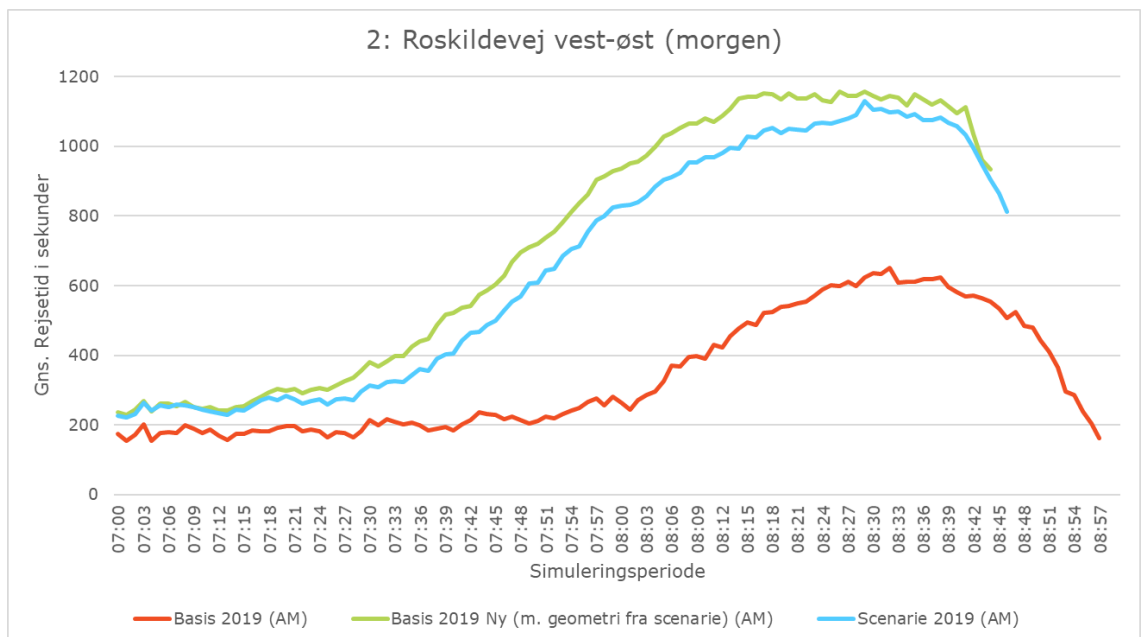
Sammenlignes Basis 2019 med Basis 2019 Ny (hvor kun geometrien er ændret), fremgår en stor forskel i rejsetiden i morgenperioden, hvor rejsetiden i Basis 2019 er væsentlig længere end i Basis 2019 Ny. Der er umiddelbart et potentiale til at optimere trafikafviklingen i denne retning.



Figur 4-13 Gennemsnitlig rejsetid på Roskildevej fra øst mod vest i eftermiddagsperioden 15:00-17:00.

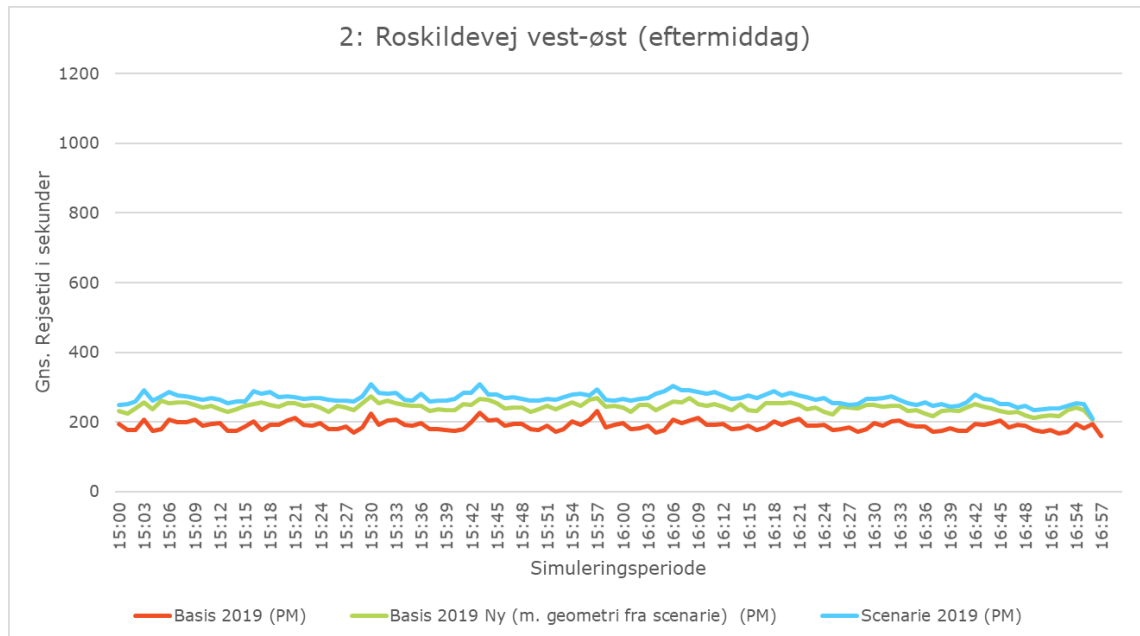
Roskildevej vest-øst:

Figur 4-14 og figur 4-15 viser rejsetiden på Roskildevej fra vest mod øst for de fire scenarier i hhv. morgenperioden og eftermiddagsperioden.



Figur 4-14 Gennemsnitlig rejsetid på Roskildevej fra vest mod øst i morgenperioden 7:00-9:00.

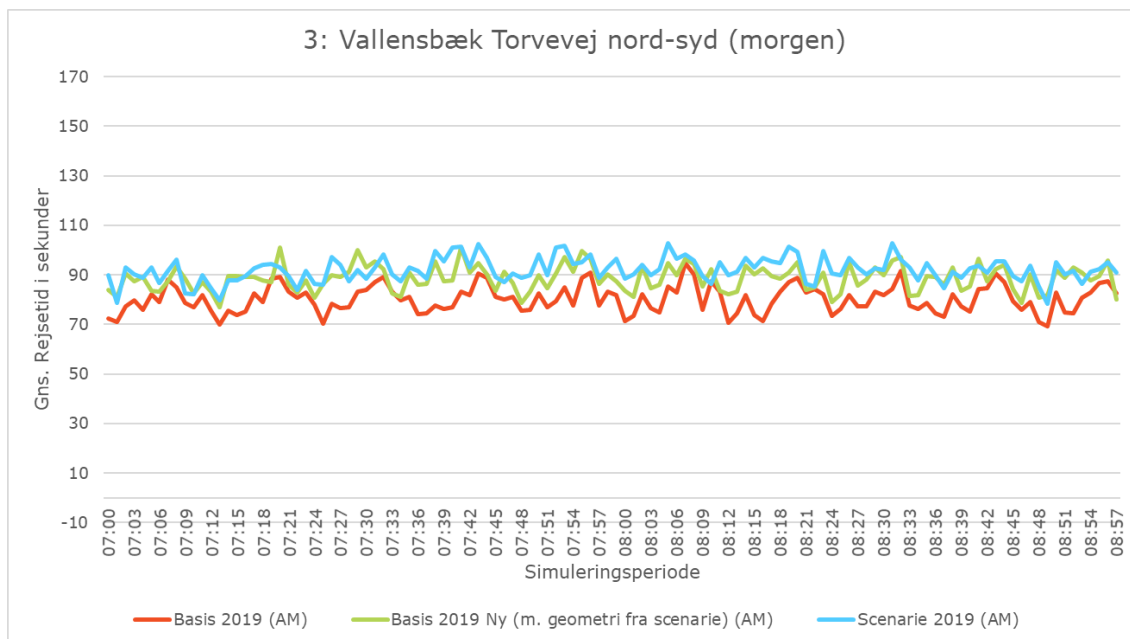
Sammenlignes Basis 2019 med Basis 2019 Ny, så sker der en væsentlig forøgelse af rejsetiden i Basis 2019 NY både morgen og eftermiddag, men særligt i morgenperioden stiger rejsetiden. Til forskel fra Basis 2019 holdes trafikken nu tilbage i et ekstra signalreguleret kryds. Desuden opstår der kø og tilbagestyrning, som forsinker trafikken yderligere.



Figur 4-15 Gennemsnitlig rejsetid på Roskildevej fra vest mod øst i eftermiddagsperioden 15:00-17:00.

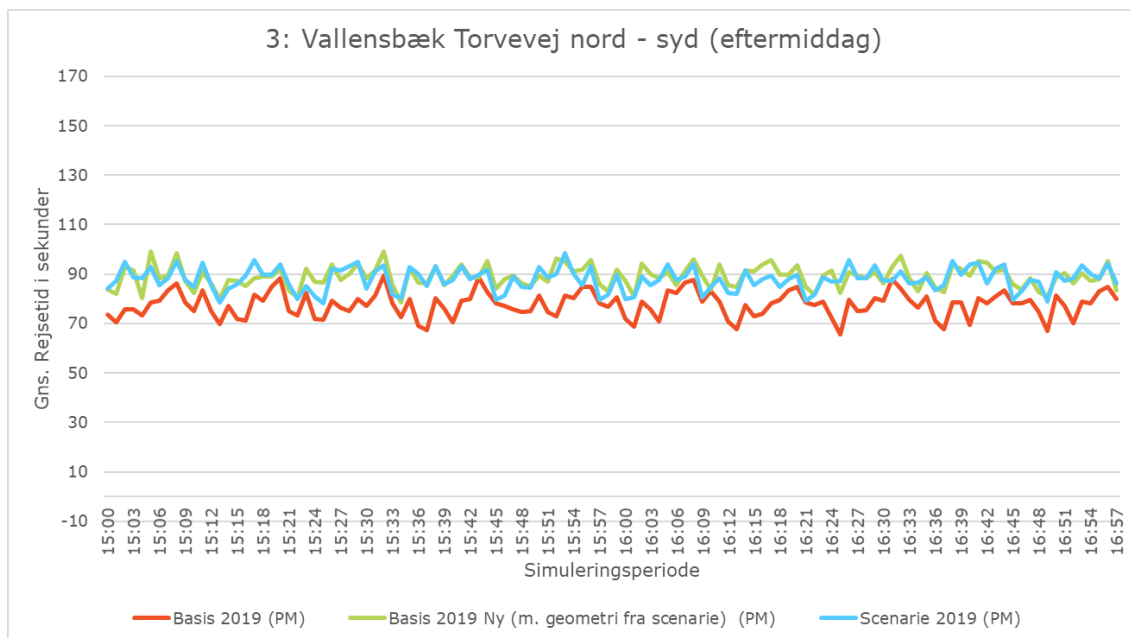
Vallensbæk Torvevej nord-syd:

Figur 4-16 og figur 4-17 viser rejsetiden for de fire scenarier i hhv. morgenperioden og eftermiddagsperioden.



Figur 4-16 Gennemsnitlig rejsetid på Vallensbæk Torvevej fra nord mod syd i morgenperioden 7:00-9:00.

Rejsetiden om morgenen er i samme størrelsesorden, uanset scenarie. Dog sker der en mindre forøgelse af rejsetiden, hvilket skyldes det ekstra signalanlæg på Vallensbæk Torvevej til betjening af fase 2 og den dobbeltrettede cykelsti.



Figur 4-17 Gennemsnitlig rejsetid på Vallensbæk Torvevej fra nord mod syd i eftermiddagsperioden 15:00-17:00.

Sammenlignes de to scenarier, (Scenarie 2019 og Scenarie 2019 med alternativ krydsgeometri), er de stort set identiske, hvilket er forventeligt, da placeringen af krydset på Roskildevej ikke forventes at påvirke trafikafviklingen på Vallensbæk Torvevej i væsentlig grad.

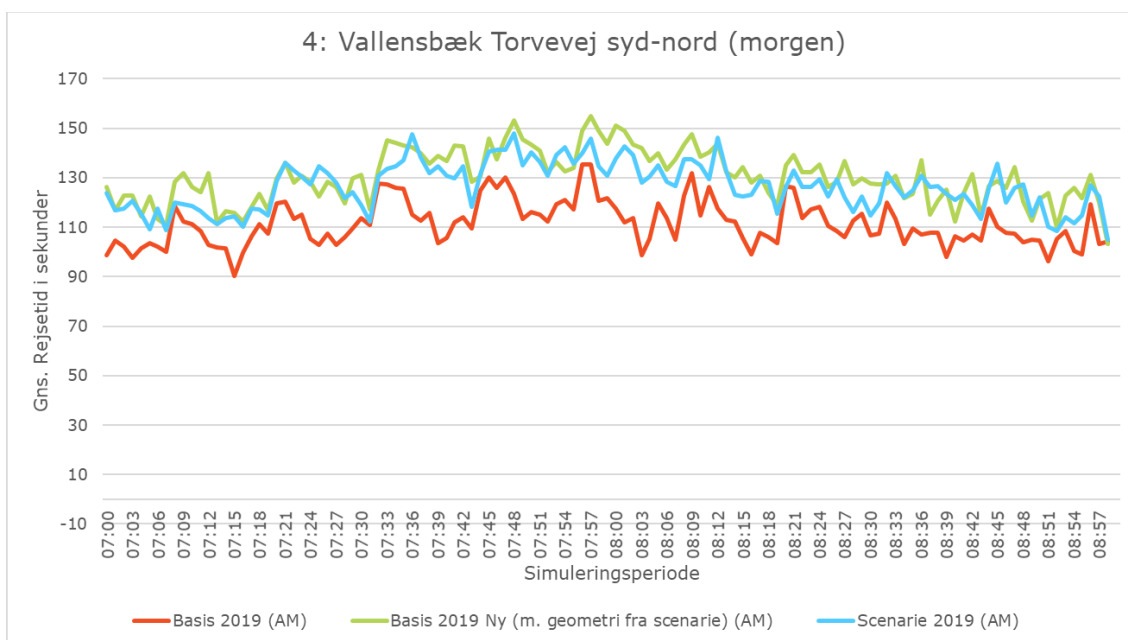
Sammenlignes de to scenarier med Basis 2019 Ny, så lader den ekstra trafik ifm. udbygning af COOP's område ikke til at påvirke trafikafviklingen betydeligt.

Vallensbæk Torvevej syd-nord:

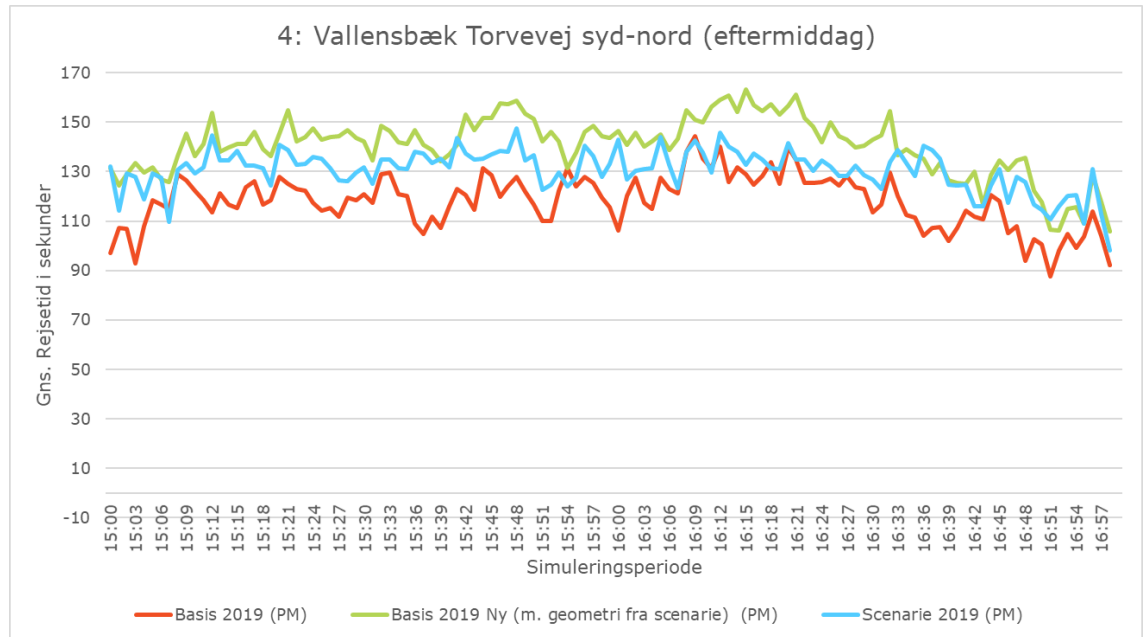
Figur 4-18 og figur 4-19 viser rejsetiden på Vallensbæk Torvevej fra syd mod nord i de fire scenarier i hhv. morgenperioden og eftermiddagsperioden.

Små ændringer i rejsetiden

Tendensen er den samme som fra nord mod syd. Sammenlignes Basis 2019 med Basis 2019 Ny sker fortsat en mindre forringelse i rejsetiden grundet det ekstra signalanlæg.



Figur 4-18 Gennemsnitlig rejsetid på Vallensbæk Torvevej fra syd mod nord i morgenperioden 7:00-9:00.



Figur 4-19 Gennemsnitlig rejsetid på Vallensbæk Torvevej fra syd mod nord i eftermiddagsperioden 15:00-17:00.

4.5 Konklusioner

Nuværende afviklingsproblemer

Basis 2019 viser, at der allerede i dagens situation er trafikafviklingsmæssige problemer på Roskildevej i morgenperioden. Problemerne er koncentreret omkring krydset Roskildevej/Vallensbæk Torvevej, hvor den store mængde venstresvingende trafik fra både øst og vest skaber tilbagestuvning ud af venstresvingssporene og dermed forsinkelse for den øvrige trafik på Roskildevej.

Analysen af trafikafviklingen med udbygningen af COOP-byen viser, at trafikken i de fleste af krydsene vil kunne afvikles forsvarligt, og at der er kapacitetsoverskud til stede i enkelte kryds og enkelte retninger.

Det bemærkes dog, at der er kryds, hvor kapaciteten med udbygningen af COOP fase 1 (under de nuværende signalindstillinger) er eller er tæt på at være opbrugt. Det drejer sig om krydsene:

- > Roskildevej/Vallensbæk Torvevej – hvor der om morgenen er relativt store forsinkelser for venstresvingende fra både vest og øst (2-3 minutter) samt for venstresvingere fra nord, Røholmsvej. Om eftermiddagen er der store forsinkelser fra Røholmsvej og fra Roskildevej øst (op til 10 minutter). Det er især dette kryds, der er det kritiske kryds for afviklingen på Roskildevej og det er her løsningsmulighederne bør prioriteres.
- > Roskildevej/Albertslundvej – hvor der om morgenen er relativt store forsinkelser fra Roskildevej vest (op til 4-5 minutter) og fra Albertslundvej syd (dog ikke mere en 1-1½ minut).

- > Hovedvejen/Herstedøstervej – hvor der om eftermiddagen er store forsinkelser fra øst (op til 10 minutter) og fra nord, Herstedøstervej.
- > Albertslundvej/Læhegnet – hvor der om morgenen er relativt store forsinkelser fra Albertslundvej syd (op til 3-4 minutter). Forsinkelserne er relateret til krydset Roskildevej/Albertslundvej.

Ved etablering af et nyt signalreguleret kryds på Roskildevej til "Severinsvej" forbedres trafikafviklingen ved Vallensbæk Torvevej, men samlet skabes der tilbagestuvning til flere kryds på strækningen – kø frem mod det nye kryds skaber tilbagestuvning til Albertslundvej, hvor der skabes kø mod vest samt mod syd ad Albertslundvej. Ved at flytte placeringen af krydset længere mod vest "flyttes" der rundt på de trafikale problemer i morgenperioden krydsene imellem. Der sker en reduktion i køen på Albertslundvej, men afviklingen forringes igen ved Vallensbæk Torvevej.

På Vallensbæk Torvevej er der generelt ikke de store forskelle i rejsetiden for de forskellige scenarier sker en lille forringelse i rejsetiden ved anlæg af et ekstra signalreguleret kryds (dobbelrettet cykelsti krydsning). Derudover sker der ikke nogen væsentlig forringelse på strækningen ifm. den ekstra trafik til og fra COOP's udviklingsområder.