

TRAFIKSIKKERHEDSVURDERING

Projekt navn **Coopbyen masterplan**
Projektnr. **1100042653**
Kunde **Coop Danmark A/S**
Version **1**
Til **Coop A/S**
Fra **Rambøll Mobilitetsplanlægning**

Udarbejdet af **MAVG**
Kontrolleret af **JRO**
Godkendt af **LRT**

1 Baggrund

Dato 06-06-2020

Dette notat har til formål at belyse de trafikikkerhedsmæssige konsekvenser ved byudviklingen af Coopbyen og de valgte løsninger i masterplanen. Trafikkerhedsanalysen indgår som baggrundsnotat for miljørapporten for masterplanen.

Masterplanen for Coopbyen beskriver de fremtidige forhold på et overordnet niveau. Dette afspejler sig i trafikikkerhedsanalysen, som ud over en række konkrete anbefalinger i forhold til de skitserede løsninger, også vil pege på nogle generelle opmærksomhedspunkter.

Ved en videre detaljering af planerne for Coopbyen, bør der igen ses på trafikikkerheden på et mere konkret niveau.

Rambøll
Olof Palmes Allé 22
DK-8200 Aarhus N

T +45 5161 1000
F +45 5161 1001
<https://dk.ramboll.com>

2 Beskrivelse af området

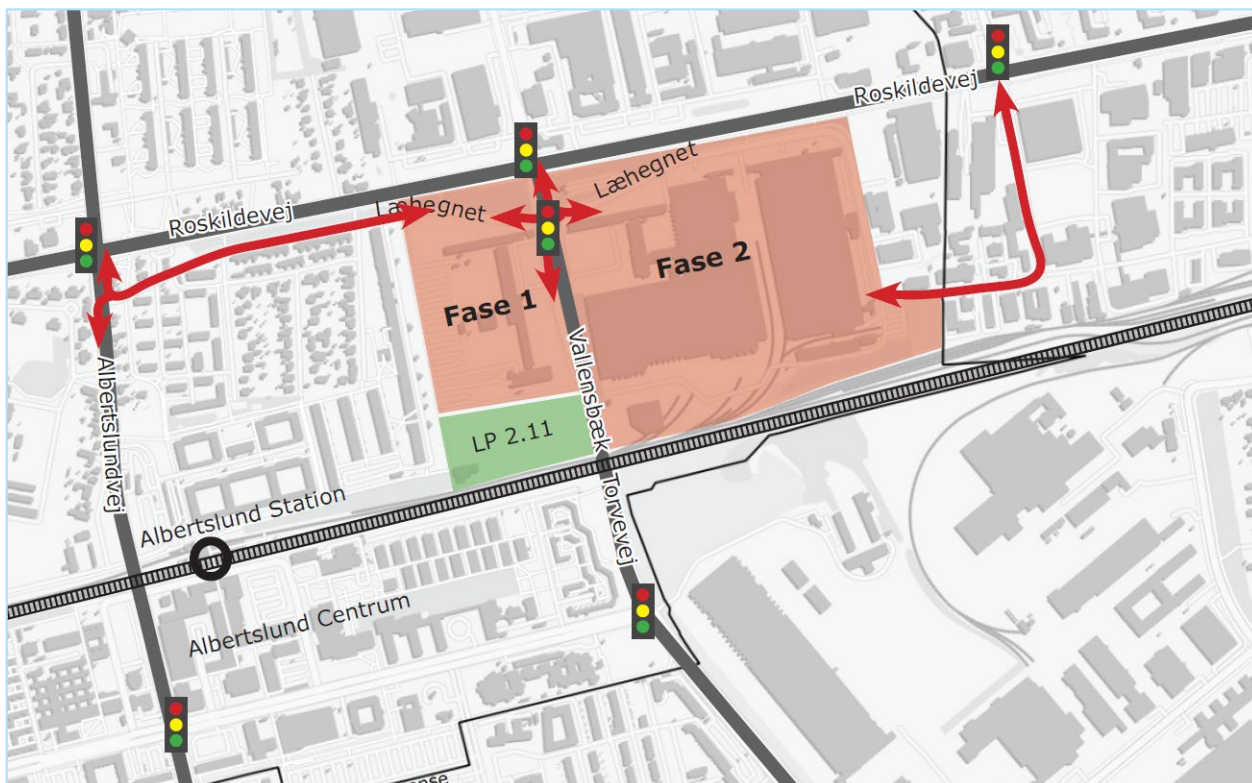
Projektområdet for Coopbyen dækker Coops nuværende hovedkvarter og et større lager beliggende i et område, som i dag er præget af industri. Mod syd afgrænses området af jernbanen og mod nord af Roskildevej, se Figur 1. Mod vest grænser området op til et eksisterende boligområde og mod øst et større erhvervsområde, som lageret er en del af i dag.

Området trafikbetjenes primært fra Roskildevej og Vallensbæk Torvevej, hvor langt størstedelen af trafikken kører. Roskildevej giver adgang til store dele af Københavnsområdet, og Vallensbæk Torvevej giver direkte adgang til motorvejsnettet syd for området. Fra Vallensbæk Torvevej udgår Læhegnet til begge sider og giver adgang til bl.a. Coops ejendomme.

Det betyder, at Læhegnets tilslutning til Vallensbæk Torvevej er det markant vigtigste tilslutningspunkt til vejnettet. Der kører også trafik til og fra området via Læhegnets tilslutning til Albertslundvej i vest og Sydvestvej/Tjalfesvej i Glostrup Kommune i øst, men der er her tale om små trafikmængder i forhold til Vallensbæk Torvevej.

Rambøll Danmark A/S
CVR NR. 35128417

Coops hovedkvarter ligger i området vest for Vallensbæk Torvevej og bevares i den fremtidige udvikling. Byudviklingen starter med en fase 1 vest for Vallensbæk Torvevej og fortsætter efterfølgende i en fase 2 øst for vejen.



Figur 1. Oversigt over primære adgangsveje til projektområdet (markeret med rødt). Med grønt er markeret byudviklingsområdet beskrevet i lokalplan 2.11.

Syd for området vest for Vallensbæk Torvevej findes et mindre område, der også er under byudvikling. Dette område er beskrevet i lokalplan 2.11 og vedrører ikke direkte udviklingen for Coopbyen, men skal trafikalt betjenes via de samme veje.

2.1 Opsamling på beskrivelse af området

Masterplanen for Coopbyen beskriver en plan for byudvikling for et større areal i et industrikvarter. Projektet kan forventes at generere en del mere trafik end den nuværende lagerfunktion. Beregninger har vist, at de nye funktioner i området vil generere ca. 8.800 nye ture. Det er derfor nødvendigt grundigt at overveje, hvordan området skal trafikbetjenes, og hvilke konsekvenser det vil have for det omgivende vejnet.

3 Eksisterende trafikikkerhedsmæssige forhold

Ved vurderingen af de eksisterende trafikikkerhedsmæssige forhold sondres der mellem trafikikkerhed for biler, lastbiler m.m. (afsnit 3.1) og lette trafikanter som cyklister og fodgængere (afsnit 3.2).

3.1 Eksisterende forhold for biltrafik

Internt i projektområdet findes der i dag kun Læhegnet som vej. Den går på tværs af Vallensbæk Torvevej og omkranser projektområdet mod nord og øst, og fordeler trafikken til de forskellige områder på Coops areal.

3.1.1 De omgivende vejstrækninger: Roskildevej, Vallensbæk Torvevej og Albertslundvej

De overordnede veje Roskildevej, Vallensbæk Torvevej og Albertslundvej er vigtige trafikveje både i Albertslund og i et regionalt perspektiv. I tabel 1 er vist nøgletal for de overordnede veje, som vurderes at være af betydning for den generelle trafikale vurdering.

Vejnavn	Skiltet hastighed km/t	Årstal for tælling	Årsdøgntrafik	Gennemsnits-hastighed km/t	85 % fraktil km/t	Andel lastbiltrafik %
Roskildevej	70	2019	20.400	57,7	66,9	3,2
Vallensbæk Torvevej	50	2019	13.000	51,6	59,1	12,9
Albertslundvej (retningsopdelte tællinger)	50	2019	10.300	44-46	53,0	7,7

Tabel 1. De overordnede veje i området og deres nøgletal.

Roskildevej er en firesporet vej med en bred midterrabat og enkeltrettede cykelstier i begge sider. Vejen er præget af meget trafik (20.400 i ÅDT jf. Tabel 1) og et ønske om en høj fremkommelighed. Sidevejene er tilsluttet enten i signalregulerede kryds eller med højre-ind-højre-ud, dvs. kryds hvor trafikken f.eks. pga. en midterrabat kun kan svinge højre ind og ud.

Vallensbæk Torvevej og Albertslundvej er tosporede veje. Også her er vejtilslutninger primært signalregulerede, men der findes også vigepligtsregulerede kryds.

Albertslundvej har begrænset kapacitet samtidig med, at den er en af de vigtigste og mest centrale veje i Albertslund Kommune, der bl.a. betjener Albertslund Station og Albertslund Centrum. Tværprofilen omfatter et smalt kørespor i hver retning med parkeringspladser og chikaner som adskillelse til enkeltrettede smalle cykelstier og fortove i siderne af vejen. Det vil ikke være hensigtsmæssigt at lede store mængder ny trafik ud på Albertslundvej.

Med de 13.000 i ÅDT er der også meget trafik på Vallensbæk Torvevej, der i perioder opleves som trafikbelastet. Vejen forbinder Roskildevej og Albertslund med motorvejen, og er dermed en vigtig trafikåre i området. De tætliggende signalregulerede kryds ved hhv. Læhegnet og Roskildevej udgør en flaskehals i eftermiddagsmyldretiden, selvom begge kryds er fuldt kanaliserede.

Vallensbæk Torvevej er ligesom Albertslundvej primært tosporet, men er generelt facadeløs og bedre indrettet til at afvikle store trafikmængder. Ved Coop-området har Vallensbæk Torvevej et bredt tvær-

profil med fire spor, en bred grøn midterrabat med træer og belysning, se Figur 2. Der er etableret fortove og fodgængerfelter samt enkeltrettede cykelstier langs med Vallensbæk Torvevej. Cykelstierne er adskilt fra kørebanen af en smal skillerabat.

Langs med Læhegnet er der etableret fortov i vejens sydlige side, der forbindes af et fodgængerfelt på tværs af Vallensbæk Torvevej i det signalregulerede kryds. Cyklister færdes på kørebanen på Læhegnet.

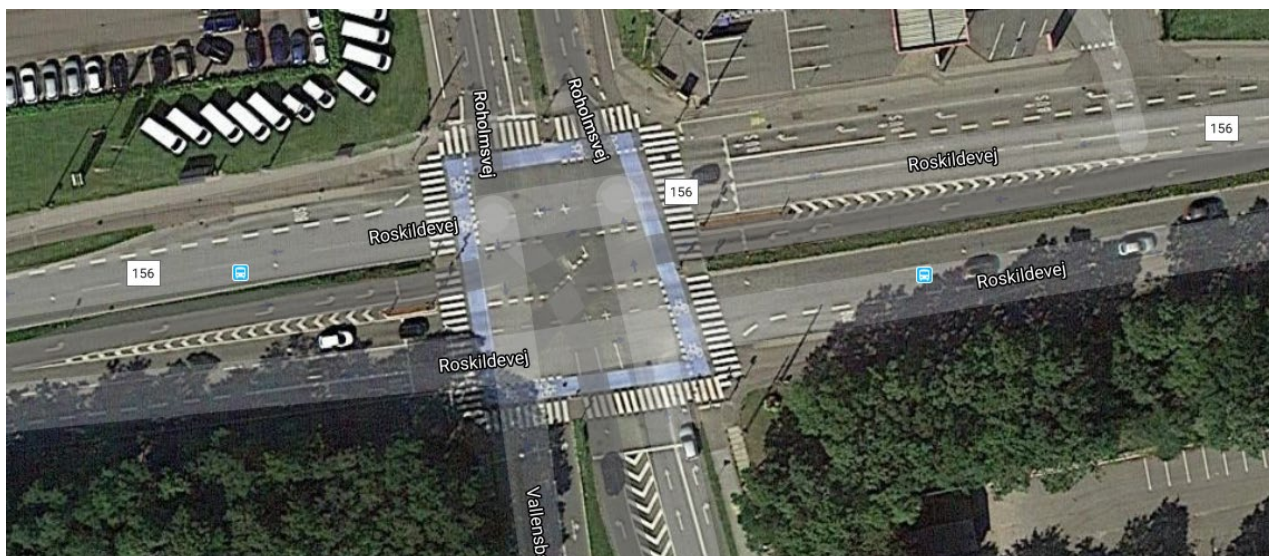


Figur 2. Vallensbæk Torvevej har ved Coop en bred tværprofil med to spor i hver retning, midterrabat, cykelstier og fortov. Set fra syd mod nord. GoogleMaps 2019.

3.1.2 Krydset Roskildevej/Vallensbæk Torvevej/Roholmsvej

Krydset er et firebenet signalreguleret kryds. Der er etableret fortove og fodgængerfelter samt enkeltrettede cykelstier langs med alle krydsets til- og frafarter. Langs med Roholmsvej er fortove og cykelstier dog etableret som delt sti. Cykelstierne langs krydsets til- og frafarter er adskilt fra kørebanen af en smal skillerabat. Langs højresvingsbanerne på Roskildevej er skillerabatten fjernet, så adskillelsen kun består af kantstenen. Alle tilfarter i krydset indeholder separate højre- og venstresvingsbaner. Venstresvingsbanerne på Roskildevej er etableret som bundne venstresving, som afvikles i egen fase. På Roskildevej er der to spor for gennemkørende trafikanter, mens der er et enkelt spor på Vallensbæk Torvevej og Roholmsvej.

Krydset ligger meget tæt på krydset Vallensbæk Torvevej/Læhegnet, hvilket gør det vanskeligt at sikre en tilfredsstillende trafikafvikling for alle typer trafikanter.



Figur 3. Krydset Roskildevej/Vallensbæk Torvevej/Røhømsvej. Kilde: GoogleMaps 2020.

3.1.3 Krydset Vallensbæk Torvevej/Læhegnet

Krydset Vallensbæk Torvevej/Læhegnet er et firebenet signalreguleret kryds, der tidligere har været belastet af uheld. Krydset har derfor været udpeget i Albertslund Kommunes trafikikkerhedsplan, og blev på den baggrund ombygget i 2018. For at minimere uheldene i krydset er det valgt at indrette krydset således, at hver retning på Vallensbæk Torvevej afvikles hver for sig, hvormed den venstresvingende trafik bliver afviklet konfliktfrit.

En af fordelene ved denne løsning er, at lastbiler, som kommer ad Roskildevej til Vallensbæk Torvevej, kan dreje direkte videre ind ad Læhegnet uden at være i konflikt med andre køretøjer. Denne løsning har haft til hensigt at effektivisere afvikling af trafikken, som kommer fra Roskildevej i retning mod Vallensbæk. Trafikken i denne retning blev tidligere spærret af lastbiler, som ventede på at foretage venstresving mod Læhegnet. Ombygningen har medført, at færdsel ud fra Coops matrikel i østlig side af Vallensbæk Torvevej er blevet mere vanskelig i myldretiden. Albertslund Kommune er dog opmærksomme på krydset og har løbende arbejdet med at optimere på signalanlægget.

Trafikmængderne på Vallensbæk Torvevej og den korte afstand til krydset Roskildevej/Vallensbæk Torvevej gør det vanskeligt at opnå en tilfredsstillende trafikafvikling for alle trafikanter i krydset. Dette er med til at øge risikoen for uheld, når bilister bliver pressede og utålmodige, og derfor foretager manøvrer uden at orientere sig tilstrækkeligt.

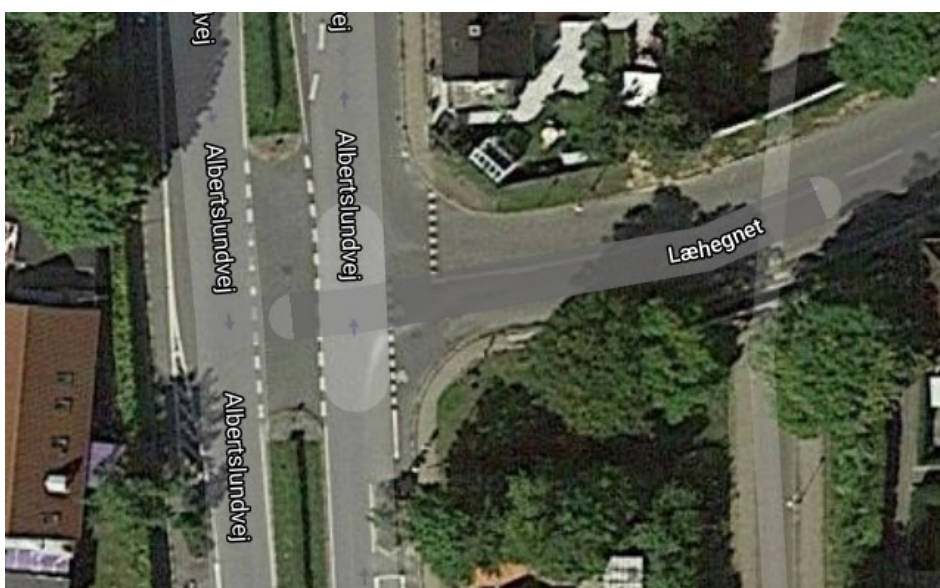


Figur 4. Krydset Vallensbæk Torvevej/Læhegnet. Kilde: GoogleMaps 2020.

3.1.4 Krydset Albertslundvej/Læhegnet

Krydset er et vigepligtsreguleret T-kryds, hvor vigepligten påhviler trafikanter fra Læhegnet. Der er etableret fortove og enkeltrettede cykelstier langs med Albertslundvej. Cykelstierne er afmærket som cykelbaner. Syd for krydset er cykelbanerne adskilt fra kørebanen af parkeringsspor/P-pladser. Langs med Læhegnet er der etableret fortov i den sydlige vejside. Cyklister skal færdes på kørebanen på Læhegnet.

Alle tilfarter i krydset er et-sporede uden separate svingbaner. På Albertslundvej er der etableret midterhelle. Midterhellen er bred nok til, at venstresvingende kan benytte den som kort svingbane.



Figur 5. Krydset Albertslundvej/Læhegnet. Kilde: GoogleMaps 2020

3.2 Eksisterende forhold for lette trafikanter

Albertslund er kendt for sit separerede trafiksystem, hvor veje og stier stort set er adskilt. I området omkring Coopbyen findes dette system dog ikke på nuværende tidspunkt, bl.a. fordi området, som er erhvervsområde, i mange år har været adskilt fra de omkringliggende bykvarterer. Samtidig er der traditionelle cykelstier langs Roskildevej og Vallensbæk Torvevej.

3.3 Opsamling på eksisterende trafikikkerhedsmæssige forhold

De omgivende veje i området er præget af store trafikmængder, og derfor er krydsene på Vallensbæk Torvevej ved Læhegnet og Roskildevej også signalregulerede, og med op til flere svingbaner for at kunne håndtere de store trafikstrømme.

I dag vurderes trafikafviklingen overordnet at fungere rimeligt godt, og med et acceptabelt sikkerhedsniveau. Veje og kryds er dog belastede, og der opleves ofte kødannelser specielt på Vallensbæk Torvevej. I vurdering af trafikafviklingen er det vigtigt at huske på, at bl.a. afvikling af udkørende trafik fra Læhegnet er nedprioriteret af hensyn til trafikikkerheden og mængden af lette trafikanter er begrænset i forhold til, hvis der var tale om et blandet bolig- og erhvervsområde.

Det er således i forvejen belastede veje, som skal aftage ny trafik fra byudviklingsområdet, der jf. beregninger vil være i størrelsesordenen 8.800 nye ture pr. døgn. Samtidig vil etablering af boliger i Coopbyen medføre, at der vil komme nye typer af trafikanter, der også vil have andre behov. En væsentligt øget trafikmængde, flere lette trafikanter og større krydsningsbehov ved både Vallensbæk Torvevej og Roskildevej vil lægge et ekstra pres på trafikken.

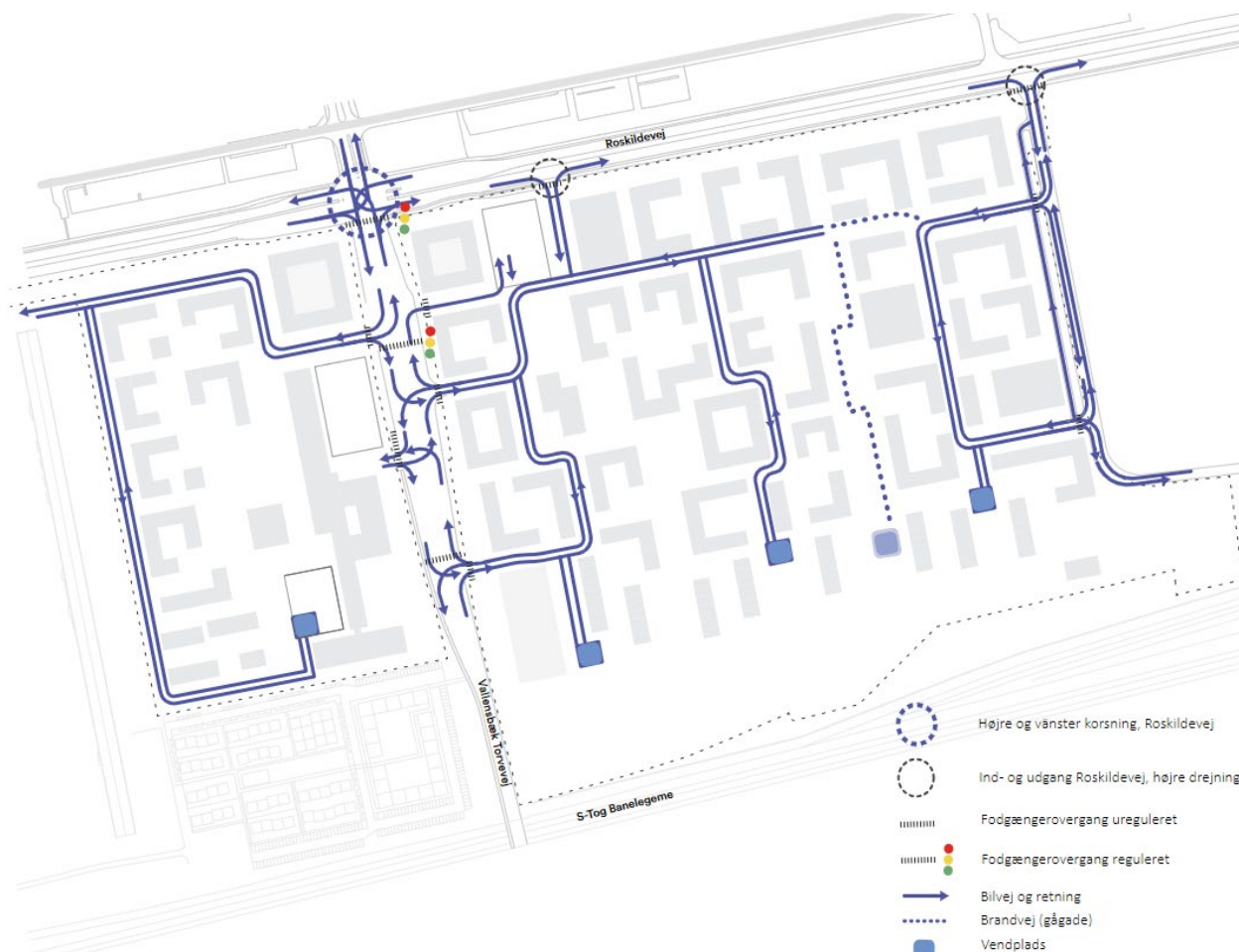
Det vurderes, at vejnettet med den nuværende udformning kan blive belastet til over kapacitetsgrænsen, hvilket medfører øgede kødannelser og generelt utilfredsstillende trafikafvikling. En utilfredsstillende trafikafvikling har også betydning for trafikikkerheden, da bilister ofte vil føle sig pressede eller blive utålmodige, hvilket kan medføre, at de foretager manøvrer uden at have orienteret sig tilstrækkeligt. Især lette trafikanter risikerer at blive overset i disse tilfælde.

Det er derfor nødvendigt at vurdere, hvilken betydning det vil få for trafikafviklingen på de forskellige veje og i de enkelte kryds, og efterfølgende foretage eventuelle udbygninger eller justeringer af de eksisterende signalanlæg, og have fokus på, at omdannelsen fra industri til boligområde ikke kun handler om mere trafik, men også en anden type trafik.

4 Fremtidige trafikikkerhedsmæssige forhold

4.1 Beskrivelse af masterplanens trafikløsning for biltrafik

Masterplanen viser en trafikløsning, hvor Coopbyen primært vejbetjenes via et antal vigepligtsregulerede kryds, hvoraf de fleste adgange er placeret forskudt langs Vallensbæk Torvevej jf. Figur 6.



Figur 6. Illustration af Masterplanens forslag til trafikløsning. Masterplan for Coopbyen pr. 11.05.2020.

Det signalregulerede kryds ved Læhegnet fjernes ifølge planen og erstattes med to let forsatte vigepligtsregulerede adgange til byudviklingsområderne øst og vest for Vallensbæk Torvevej. Der etableres en signalreguleret fodgængerovergang syd for vejadgangene. Fra Læhegnet vest illustreres en højre-ind adgang, mens både højre- og venstresving er tilladt ud. Ved Læhegnet øst er det kun tilladt at lave højresving ind, mens udkørsel til Vallensbæk Torvevej fra den østlige del af Coopbyen kun er muligt via de to sydligste adgange, hvor der lægges op til fuld udveksling, dvs. at det er tilladt at foretage alle svingbevægelser i disse kryds.

Fra Roskildevej lægges der op til to højre-ind, højre-ud adgange ved en ønsket SuperBrugsen butik i den vestlige ende og ved den nord-sydgående del af Læhegnet i det østligste byudviklingsområde. Den østligste del af Coopbyen vejbetjenes desuden via Sydvestvej til Tjalfesvej, hvor der er et signalreguleret kryds ved Roskildevej.

Internt i området er der lagt op til løsninger med belægninger i brosten og chaussésten, som kan være med til at sænke farten. Generelt er det vigtigt med god oversigt i kryds, hvilket betyder, at beplantning og faste genstande skal flyttes tilbage fra krydset jf. vejreglernes anbefalinger om oversigtsarealer. Dette er både for at sikre de lette trafikanter og mindske risikoen for kollisioner mellem biler.

4.2 Vurdering af fremtidig trafikikkerhed for biltrafik

Da Coopbyen primært foreslås vejbetjent fra Vallensbæk Torvevej, er det nødvendigt at vurdere, hvorvidt denne vej er egnet til at afvikle den nye trafik, og hvordan vejbetjeningen i så fald skal ske.

Det vurderes, at masterplanens oplæg til trafikale løsninger ikke i tilstrækkelig grad tager hensyn den store trafikmængde på Vallensbæk Torvevej (13.000 i ÅDT i 2019). Trafikmængden vil betyde, at det vil være vanskeligt for trafikanter fra Coopbyen at komme ud på vejen fra de vigepligtsregulerede kryds, da trafikken vil være for tæt. Dette gælder særligt i myldretiden morgen og eftermiddag. Det betyder, at den enkelte trafikant vil skulle bruge lang tid på at komme ud på Vallensbæk Torvevej, og der vil ske en opstuvning af trafik på vejene i Coopbyen. Dermed øges presset på bilisten, der holder forrest i køen, og som skal finde et hul i trafikken, og utålmodigheden stiger. Der er derfor en øget risiko for chancebetonet kørsel og en risiko for, at lette trafikanter bliver overset.

Der er lagt op til, at der etableres relativt mange adgangsveje med forskellige forhold for ind- og udkørsel. Denne løsning vurderes at være uoverskuelig for trafikanterne, og Vallensbæk Torvevej vil kunne opleves kaotisk og utryk. Det gælder både som trafikant på Vallensbæk Torvevej og som trafikant fra Coopbyen.

Den foreslåede adgang direkte fra Roskildevej vil kunne fungere uden større sikkerhedsmæssige problemer, hvis den etableres med svingbaner, der sikrer at ind- og udkørsel kan ske uden at være til fare eller ulempe for den øvrige trafik. Den konkrete udformning er ikke vist i masterplanen.

Det fremgår ikke af masterplanen, hvordan de interne veje tænkes udformet, men generelt vurderes det, at området enkelt kan indrettes til et lavt hastighedsniveau uden særligt fokus på et arbejde med fartdæmpning mv. Der er således fint grundlag for at opnå et byområde, hvor biltrafikken ikke dominerer. Det er dog vigtigt at fokusere på dette i de kommende faser af udviklingen, så vejnettet udformes korrekt fra starten, og senere påklistede løsninger undgås. Det gælder f.eks. også, hvor veje og stier krydser hinanden, hvor det er vigtigt at prioritere stitrafikanternes fremkommelighed og sikkerhed frem for bilernes.

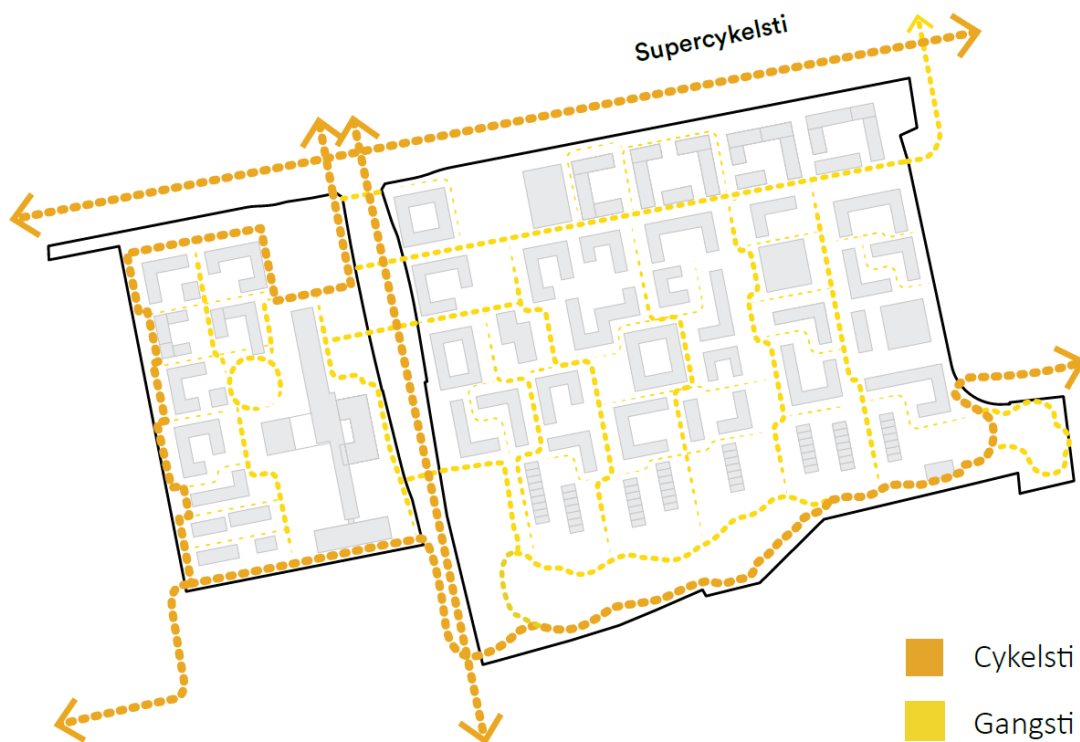
4.3 Afværgeforanstaltninger for biltrafik

Den største sikkerhedsmæssige udfordring ved forslaget er de mange adgangsveje ved Vallensbæk Torvevej. Det foreslås derfor, at antallet af adgangsveje forsøges reduceret, og at der arbejdes med løsninger, hvor der enten tillades alle svingbevægelser eller højre-ind, højre-ud for at forenkle den trafikale situation. Færre adgangsveje gør trafikken lettere at overskue og giver færre konfliktpunkter, hvilket er til gavn for sikkerheden, og formentlig også for fremkommeligheden.

I forhold til afvikling af biltrafikken på Roskildevej vil det være acceptabelt at etablere en mulighed for at svinge til højre direkte fra Roskildevej, hvis der samtidig etableres en højresvingbane. Svingning direkte fra den højre vognbane vil ikke kunne accepteres af hensyn til trafikikkerheden eller fremkommeligheden. En højresvingbane vil minimere risikoen for bagendekollisioner, og vil samtidig give de svingende trafikanter ro til at afvente eventuelle cyklister, inden svinget fuldføres. Af samme grunde bør der også etableres en udkørsels- og accelerationsbane på Roskildevej, så bilister kan komme ud i trafikken på en god måde.

4.4 Fremtidig trafikssikkerhed for lette trafikanter

Med masterplanen foreslås et stinet, der delvist følger de få veje og delvist etableres som et separat system inden for området, se Figur 7.



Albertslund St.

Figur 7. Cykel og -gangstier i den fuldt udbyggede Coopbyen. Masterplan for Coopbyen pr. 11.05.2020.

Det foreslåede stisystem tilsluttes stierne på Roskildevej og Vallensbæk Torvevej. Derudover foreslås en tilslutning mod sydvest til det eksisterende stisystem ved Blokland, der bl.a. fører frem til Albertslund Station og Albertslund Centrum.

Langs den sydlige del af Coopbyen ønskes stien ført under Vallensbæk Torvevej, hvilket er muligt da vejen i forvejen er hævet over terrænet for at krydse jernbanen.

Langs Roskildevej planlægges supercykelstien Roskilderuten, som forventes færdig i 2023. Roskilderuten kommer til at forbinde to regioner og vil sikre en sammenhængende cykelforbindelse mellem Roskilde og København. Supercykelstien forventes at tiltrække flere cyklister, og også hurtigkørende cyklister, hvilket er erfaringen fra andre supercykelstier.

Internt i Coopbyen foreslås et tæt stinet mellem bygningerne, der binder alle funktionerne sammen og giver tilgængelighed til de overordnede stier.

4.5 Vurdering af fremtidig trafikikkerhed for lette trafikanter

De foreslåede hovedstier vurderes at være fornuftige, og sikrer stitilslutninger til det eksisterende Albertslund, hvor det er muligt. De giver gode muligheder for at færdes til og fra området – og igennem det.

Der er i det sydøstlige hjørne af området vist en stitilslutning til Sydvestvej og Glostrup Kommune. Sydvestvej ligger dog i et erhvervsområde og har fortove i begge sider, men ingen cykelfaciliteter. Det er således ikke en velegnet cykelforbindelse. For cyklister, der skal til og fra øst, er Roskildevej den eneste gode forbindelse.

Supercykelstien på Roskildevej understøtter behovet for svingbaner for biltrafikken, som beskrevet i afsnit 4.3.

Det interne stinet i området er tæt og giver gode muligheder for at færdes mellem de enkelte delområder og mellem bygningerne. Det er dog vigtigt, at ønsket om at prioritere de lette trafikanter over biltrafikken fastholdes, når veje og stier skal udformes, og at krydsninger mellem stier og veje sikrer den nødvendige fremkommelighed og trafikikkerhed for cyklister og gående. Det kan være svært med de relativt store forventede trafikmængder, men meget kan gøres i udformning af vejanlæggene.

Et vigtigt fokuspunkt er de lette trafikanters krydsning af Vallensbæk Torvevej. Fodgængere vil have gode muligheder for at krydse vejen i den nordlige del af Vallensbæk Torvevej, hvor der fortsat vil være signalanlæg ved Roskildevej, ligesom der foreslås en signalreguleret fodgængerovergang umiddelbart syd for Læhegnet. I den sydligste del af Vallensbæk Torvevej vil fodgængerne kunne krydse via stiunderføringen.

For cyklisterne kan der kun opnås en sikker krydsning af Vallensbæk Torvevej i signalanlægget ved Roskildevej og i syd ved stiunderføringen, medmindre cyklisten trækker cyklen over den signalregulerede fodgængerovergang syd for Læhegnet.

Midt på strækningen på Vallensbæk Torvevej forventes det også, at de lette trafikanter herunder bl.a. ansatte og gæster til Coops hovedkvarter krydser vejen, og der er vist egentlige stikrydsninger i masterplanen. Det er dog ikke vist, hvordan krydsningerne tænkes etableret. Der er i dag en bred midterrabat, der kan bruges som støttepunkt, men som samtidig også benyttes af svingende biltrafik ind og ud fra Coops hovedkvarter. Det vurderes ikke at være en sikker løsning i den fremtidige situation med store trafikmængder på Vallensbæk Torvevej, og hvor bilisterne har svært ved at komme ud på Vallensbæk Torvevej fra Coopbyen og samtidig skal overskue mange mulige krydsningsstrømme og uens tilfaldte svingbevægelser på en gang. De lette trafikanter kan f.eks. være børn og ældre, der har andre behov og en anden forventning til et krydsningspunkt, end tilfældet er i dag.

4.6 Afværgeforanstaltninger for lette trafikanter

Generelt indeholder masterplanen gode løsninger for stitrafikanter. Dog vurderes det, at adgangen til stinettet udenfor Coopbyen ikke helt er løst i det sydøstlige hjørne, hvor cyklisterne ledes ind i et erhvervsområde uden cykelstier. Det anbefales derfor, at der ses på en samlet løsning for stitrafikken mod øst, fx ved at der etableres en bedre cykelforbindelse via Tjalfesvej til Roskildevej, eller at de interne stiforbindelser leder cyklisterne direkte mod Roskildevej frem for mod Sydvestvej.

I den forbindelse skal der også tænkes på, hvordan cyklister fra øst på Roskildevej kommer ind i Coopbyen, hvilket ikke synes løst i masterplanen. Der bør indtænkes en rute, der giver cyklisterne mulighed for at krydse Roskildevej på sikker vis. Det kan fx være via Tjalfesvej, men andre muligheder kan også

komme i spil. Det vurderes ikke at være realistisk, at cyklisterne fortsætter helt frem til Vallensbæk Torvevej, hvis de har mål øst for vejen.

Det bør også ses nærmere på de lette trafikanters krydsning af Vallensbæk Torvevej, hvor der særligt midt på strækningen ikke er arbejdet med sikre krydsningspunkter, selvom der må forventes krydsende trafik. For at skabe en øget tryghed og sikkerhed for disse trafikanter bør krydsningsbehovet indgå i overvejelserne om udformning af adgangsveje, ligesom der bør arbejdes med fysisk adskillelse af lette trafikanter og svingende biltrafik på det brede areal midt på vejen.

Ligeledes skal der arbejdes med krydsningen mellem stier og veje internt i Coopbyen, med henblik på at sikre prioritering af lette trafikanter.

4.7 Opsamling på de fremtidige trafikikkerhedsmæssige forhold

Overordnet set vurderes den foreslåede trafikale løsning at være problematisk for trafikikkerheden på Vallensbæk Torvevej.

Der lægges op til, at et eksisterende signalanlæg nedlægges og erstattes af flere vigepligtsregulerede kryds, samtidig med at der tilføres boliger/kontorer og detailhandel til området, som samlet set vurderes at generere 8.800 flere ture pr. døgn end områdets nuværende funktioner genererer.

De mange adgangsveje kan medføre en ineffektiv trafikafvikling, der vurderes at skabe tilbagestuvning og forsinkelser ved udkørsel fra Coopbyen samt forringet trafikafvikling på den allerede belastede Vallensbæk Torvevej. Løsningen giver derfor en uacceptabel trafikbetjening for beboere, erhvervsdrivende og handlende i området, samt for de øvrige trafikanter, der færdes på de omkringliggende veje. De uklare adgangsforhold kan medvirke til, at bilisterne mister overblik og tager chancer i trafikken, hvilket kan føre til uheld, og det kan betyde, at de lette trafikanter bliver overset.

Derfor anbefales det at mindske antallet af adgangsveje, og i stedet samle trafikken i færre kryds på Vallensbæk Torvevej. Det vil give en enklere og sikrere trafikafvikling for alle trafikanter.

Ved Roskildevej, hvor der foreslås højre-ind, højre-ud, bør der etableres en højresvingsbane for at undgå bagendekollisioner og for at mindske risikoen for påkørsel af cyklister. Der bør desuden etableres en udkørsels- og accelerationsbane på Roskildevej af hensyn til trafikafviklingen og trafikikkerheden.

For de lette trafikanter er der lagt op til mange interne stiforbindelser i området i god overensstemmelse med traditionerne herfor i Albertslund Kommune. Disse kobles op på eksisterende stier på Vallensbæk Torvevej og Roskildevej og mod Albertslund Station og Albertslund Centrum.

Der bør ved den videre detailplanlægning være fokus på stikrydsninger af interne veje i området, og der skal ses på, hvordan stitrafikanterne forventes at skulle krydse Vallensbæk Torvevej. Med den foreslåede trafikale løsning med de mange uregulerede vejadgange vil det være trafikikkerhedsmæssigt problematisk at skulle krydse vejen for lette trafikanter. Et signalreguleret kryds på Vallensbæk Torvevej ved Læhegnet vil give cyklisterne mulighed for en sikker krydsning og i det hele taget højne trafikikkerheden på Vallensbæk Torvevej.