

# COOPBYEN - TRAFIKAL VURDERING

Projekt navn **Coopbyen**  
 Projektnr. **1100042362**  
 Kunde **Coop A/S**  
 Notat nr. **1**  
 Version **1**  
 Til **Anne Marie Holt Christensen**  
 Fra **Rambøll Mobilitetsplanlægning**  
 Kopi til **Niels Carsten Bluhme**

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

Dato **11. juni 2020**

## Indhold

<b>1</b>	<b>Kort sammenfatning</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Baggrund</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Eksisterende forhold</b> .....	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Fremtidig trafik genereret af byudviklingen</b> .....	<b>8</b>
4.1	Trafik fra byudviklingsområdet under Lokalplan 2.11 .....	11
<b>5</b>	<b>Biltrafiknettet og konsekvenser for eksisterende vejnet og naboområder</b> .....	<b>12</b>
5.1	Vejbetjening af Coopbyen .....	13
5.2	Overordnet vurdering af trafikal løsning .....	17
5.3	Trafikløsning internt i Coopbyen .....	18
<b>6</b>	<b>Vurdering af forhold for lette trafikanter, kollektiv trafik, trafiksikkerhed og tilgængelighed</b> .....	<b>19</b>
6.1	Beskrivelse og vurdering af planlagt stinet .....	19
6.2	Beskrivelse og vurdering af den kollektive betjening .....	20
6.3	Fokuspunkter for trafiksikkerhed og tilgængelighed .....	20
<b>7</b>	<b>Vurdering af parkeringsforhold</b> .....	<b>21</b>
7.1	Vurdering af koncept for parkering i Coopbyen .....	21
7.2	Parkeringsnorm ifølge Kommuneplan 2018-2030 .....	21
7.3	Bilparkering i masterplanen for Coopbyen .....	23
7.4	Cykelparkering .....	26
<b>8</b>	<b>Støjmessige effekter ved nedsat hastighed på Roskildevej</b> .....	<b>28</b>

## 1 Kort sammenfatning

Coop har igangsat en udvikling af koncernens arealer i Albertslund, hvor bl.a. deres hovedkvarter i dag er placeret. Det er tanken at flytte eksisterende lagerfunktioner mv. fra området til andre lokaliteter, og i stedet udvikle en ny bydel omkring hovedkvarteret. Den nye bydel – Coopbyen – skal primært indeholde boliger, men skal samtidig styrke Coops hovedkvarter, der udvides og suppleres med butikker inden for Coops brand.

Dette notat giver en overordnet vurdering af de trafikale forhold, der er foreslået i masterplanen, og skal medvirke til at styrke masterplanen på dette felt.

Overordnet set vurderes masterplanen at have en god bystruktur, der understøtter brugen af bæredygtige transportformer. Der foreslås stinet, der for både cyklister og gående giver en god sammenhæng internt i Coopbyen og med de øvrige byområder rundt omkring. Coopbyen opdeles i tre delområder, hvor lette trafikanter enkelt kan bevæge sig på tværs, mens bilkørsel er vanskeligt og kræver kørsel via de overordnede veje uden for området.

Dog vurderes det, at der ikke er tænkt nok cykelparkering ind i planen, hvilket kan begrænse brugen af dette transportmiddel. I det videre arbejde bør der derfor ses mere detaljeret på cykelparkeringen, hvor både placering og antal skal bearbejdes yderligere for at understrege, at cyklisme ønskes prioriteret.

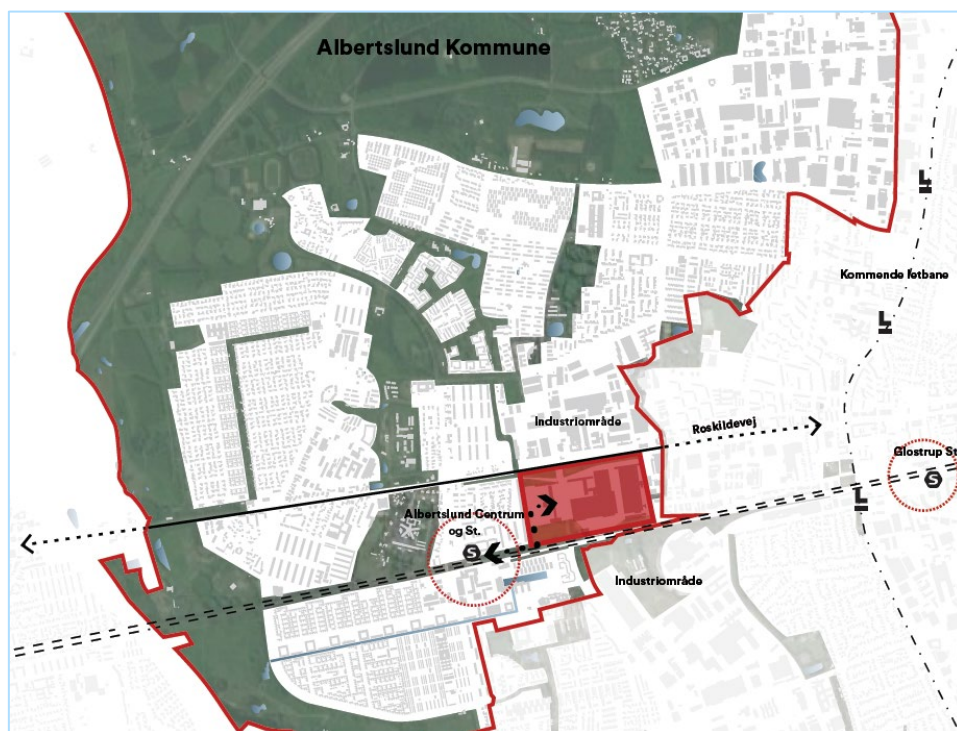
Der foreslås derimod rigelig parkering til biler set i forhold til Albertslund Kommunes parkeringsnormer. Der er især afsat et højt antal pladser til Coops hovedkvarter, hvilket skyldes virksomhedens særlige behov, der ikke direkte kan sammenlignes med normale kontorbyggerier. Generelt foreslås bilparkering etableret i fælles centrale anlæg, hvilket er en god løsning. Typisk vil centrale parkeringsanlæg give bedre udnyttelse af parkeringen og reducere brugen af bilen som det foretrukne transportmiddel i forhold til, hvis parkeringen var placeret tæt ved de enkelte boliger.

Adgangsforhold og afvikling af biltrafikken til og fra Coopbyen ses som den største udfordring i planen. De foreslåede adgangsveje er umiddelbart gode, men tager ikke hensyn til de i forvejen store trafikmængder på Roskildevej og Vallensbæk Torvevej. Her er trafikken i dag allerede så meget under pres, at afvikling af ekstra trafik kan være vanskelig. Det anbefales derfor, at der ses mere detaljeret på adgangsvejene fx vha. modelberegninger, for at vurdere om trafikløsningen vil fungere i praksis.

## 2 Baggrund

Coops hovedsæde og centrallager ligger i dag ved Roskildevej i Albertslund, der er hovedvejen mellem Roskilde og København gennem Albertslund. Albertslund Station og S-toget ligger mindre end 500 m væk.

Coop ønsker at flytte de eksisterende lagerfunktioner til koncernens faciliteter syd for jernbanen og transformere de store lagerområder til en ny bydel i Albertslund. Bydelen kaldes for Coopbyen og vil fuldt udviklet kunne rumme i omegnen af 10.000 indbyggere.



**Figur 1. Placering af Coopbyen i Albertslund Kommune. Kort fra Masterplanen pr. 30.04.2020.**

En byudvikling i denne størrelsesorden vil generere en større mængde ny trafik, hvor især biltrafikken vil kunne medføre en mærkbar påvirkning af den nuværende trafik på det omkringliggende vejnet.

Coop har igangsat udviklingsarbejdet af Coopbyen ved udarbejdelse af en masterplan for byudviklingen, der beskriver de overordnede rammer og strukturer for bebyggelser og friarealer samt de trafikale forhold herunder veje, stier og parkering. Rambøll er blevet bedt om at gennemføre en vurdering af de foreslåede trafikforhold beskrevet i masterplanen.

Dette notat giver en samlet vurdering af de trafikale forhold i masterplanen, og eventuelle identificerede trafikale problemstillinger vil blive beskrevet med forslag til ændringer, løsninger mv. der vil kunne styrke projektet trafikalt set.

Vurderingen er gennemført på baggrund af Coopbyen masterplan dateret 6. maj 2020.

### 3 Eksisterende forhold

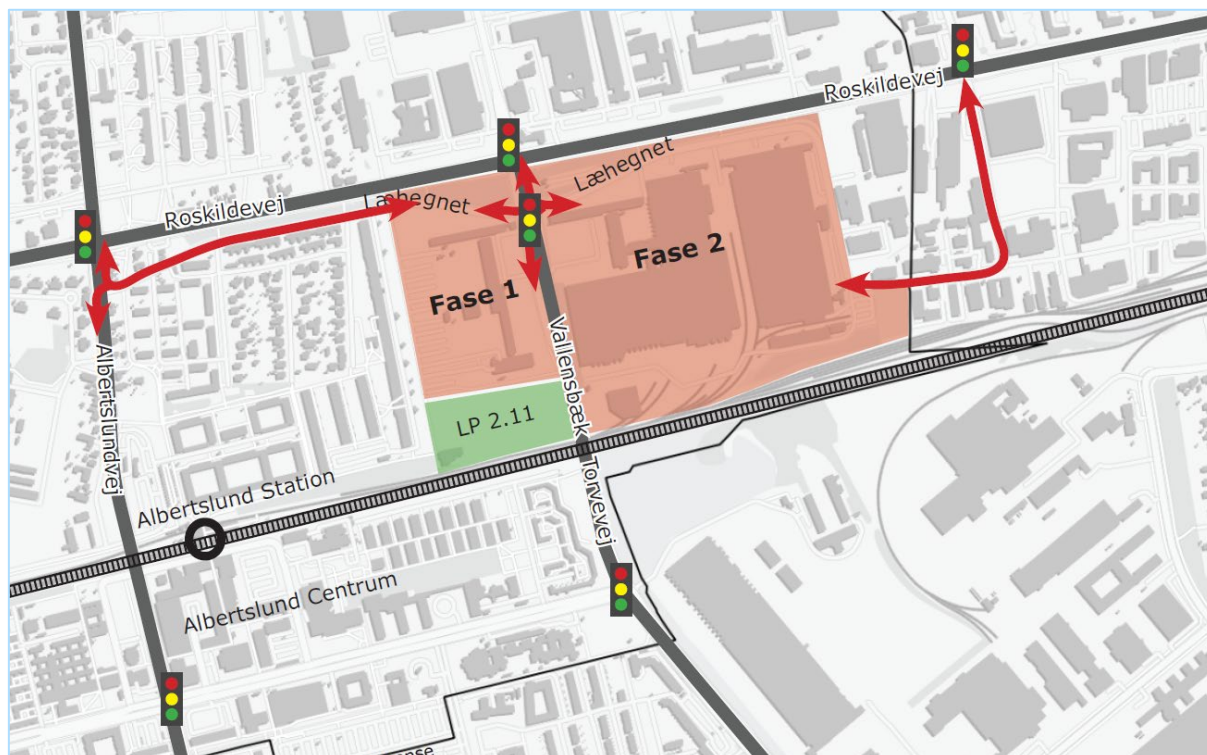
Projektområdet for Coopbyen er beliggende i et område, som i dag er præget af industri. Mod syd afgrænses området af jernbanen og mod nord af Roskildevej. Mod vest grænser området op til et eksisterende boligområde og mod øst et større erhvervsområde, som lageret er en del af i dag.

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.

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. I dette notat ses der på det samlede byudviklingsområde under et.

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. Derfor er dette område relevant for den trafikale vurdering.

Den nuværende trafikbetjening af områderne er illustreret på figur 2.



**Figur 2. Oversigt over primære adgangsveje til projektområdet (markeret med rødt). Med grønt er markeret byudviklingsområdet beskrevet i lokalplan 2.11.**

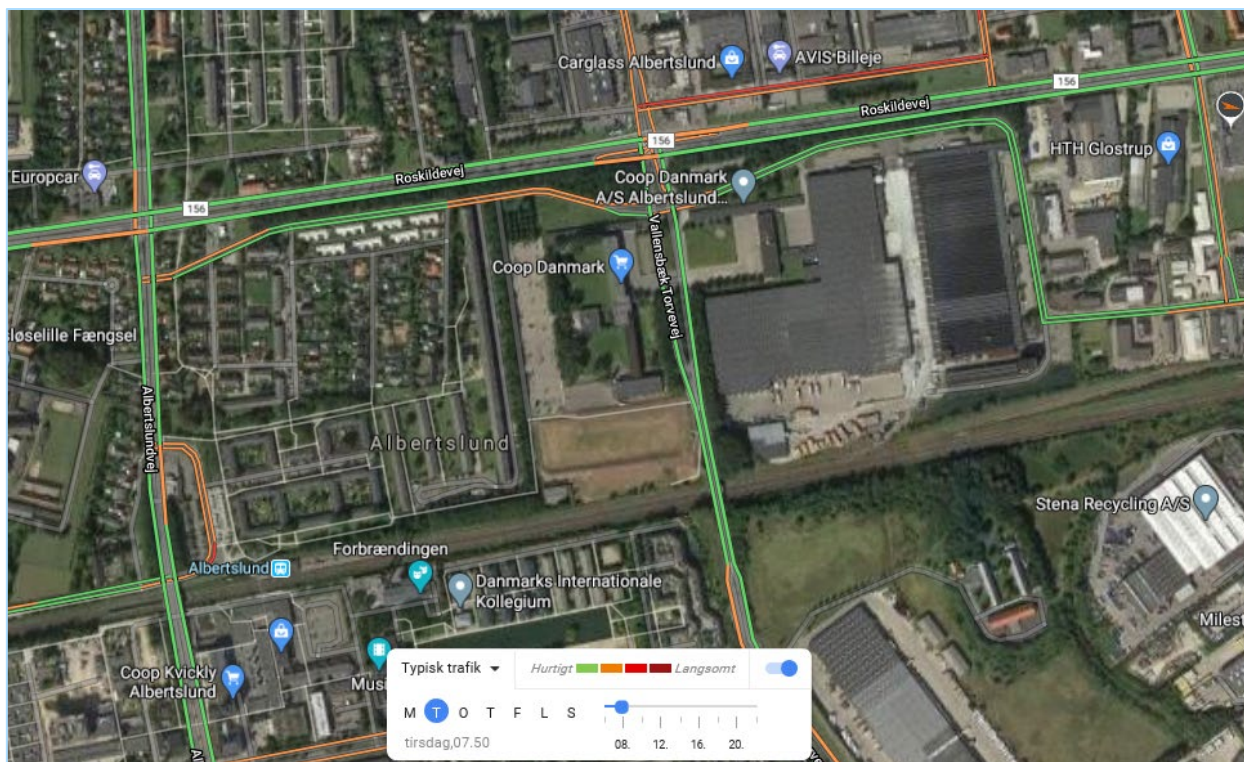
De overordnede veje er i dag vigtige trafikveje både i Albertslund og i et regionalt perspektiv. I tabel 1 er vist nøgletal for de overordnede veje, som vurderes at være af betydning for den generelle trafikale vurdering.

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

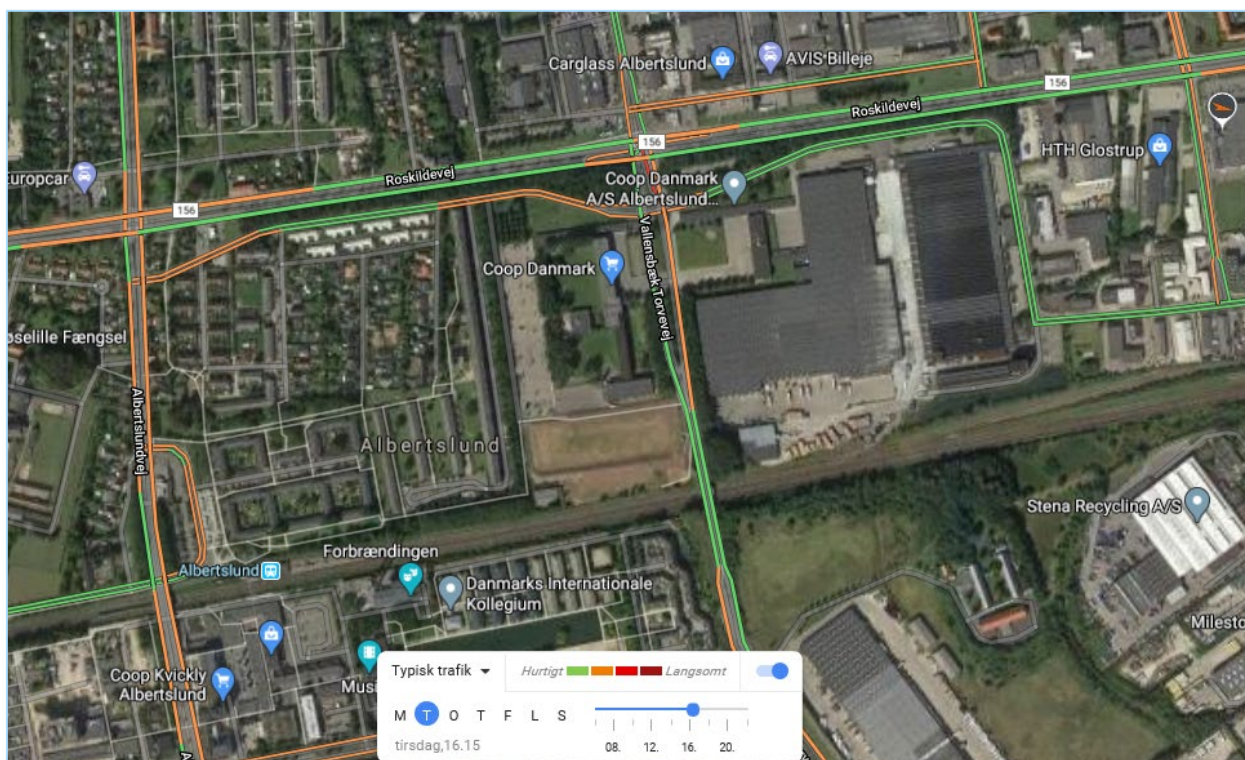
**Tabel 1. De overordnede veje i området og deres nøgletal.**

Tabellen viser, at der især er meget trafik på Roskildevej. Roskildevej er en firesporet vej med en bred midterrabat og enkeltrettede cykelstier i begge sider. Sidevejene er tilsluttet enten i signalregulerede kryds eller med højre-ind-højre-ud, dvs. kryds hvor trafikken fx pga. en midterrabat kun kan svinge til højre ind og ud. Vallensbæk Torvevej og Albertslundvej er tosporede veje. Også her er vejtilslutninger primært signalregulerede, men der findes også vigepligtsregulerede kryds.

Generelt fungerer trafikafviklingen uden større problemer, hvilket illustreres på figur 3 og figur 4, der viser trafikafviklingen i myldretiderne på en normal hverdag.



**Figur 3. Typisk trafik omkring projektområdet en tirsdag morgen kl. 07:50. Kilde: Google Maps.**



**Figur 4. Typisk trafik omkring projektområdet en tirsdag eftermiddag kl. 16:15. Kilde: Google Maps.**

Figur 3 og 4 viser spredte forsinkelser i trafikken, der primært skyldes signalreguleringerne. Der ses ikke store forsinkelser pga. kødannelser, hverken om morgenen eller om eftermiddagen. Trafikmængden er størst på Roskildevej, men kapaciteten er også stor her, hvorfor trafikken afvikles uden egentlige kødannelser mv.

Albertslundvej er den mest belastede vej i området, særligt om eftermiddagen, som det også fremgår af figur 4. Det vurderes at skyldes, at vejen har begrænset kapacitet samtidig med at den er en af de vigtigste og mest centrale veje i kommunen, der bl.a. betjener Albertslund Station og Albertslund Centrum. Tværprofilet omfatter et smalt kørespor i hver retning med parkeringspladser og chikaner som adskillelse til enkeltrettede smalle cykelstier og fortov i siderne af vejen, jf. figur 5. Det vil således ikke være hensigtsmæssigt at lede store mængder ny trafik ud på Albertslundvej.



**Figur 5. Albertslundvej er en trafiksaneret vej, der er hårdt trafikalt belastet i dag. Kilde: Google Maps.**

Der kører 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 tosporet, men er generelt facadeløs og bedre indrettet til at afvikle store trafikmængder. Der er enkeltrettede cykelstier langs vejen.

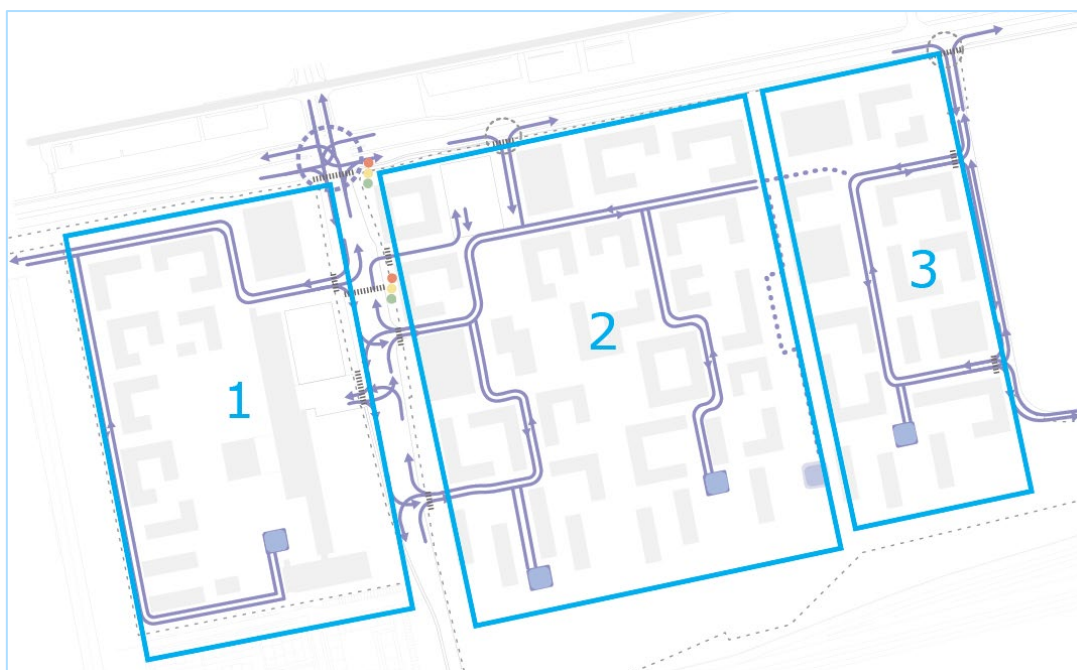
Internt i projektområdet findes kun Læhegnet i dag. Den går på tværs af Vallensbæk Torvevej og omkranser projektområdet mod nord og øst, og fordeler trafikken til de forskellige områder på Coops areal.

#### 4 Fremtidig trafik genereret af byudviklingen

For at kunne vurdere om byudviklingen medfører nye trafikale problemstillinger, er det nødvendigt at beregne, hvor meget trafik Coopbyen forventes at generere, og hvordan denne trafik forventes at fordele sig.

I masterplanen for Coopbyen er der lagt op til, at al trafik til/fra området vest for Vallensbæk Torvevej vil benytte Vallensbæk Torvevej og Albertslundvej. Området øst for Vallensbæk Torvevej opdeles i to delområder, der ikke er forbundet for biltrafik. Der er alene stiforbindelser og en brandvej mellem de to delområder. Det betyder i praksis, at Coopbyen trafikalt set må betragtes som tre separate delområder, jf. figur 6, og som foreslås trafikbetjent således:

1. Trafikken til/fra **delområde 1** vejbetjenes via Læhegnet til Albertslundvej og Vallensbæk Torvevej.
2. Trafikken til/fra **delområde 2** vejbetjenes via Vallensbæk Torvevej og en ny adgang til Roskildevej.
3. Trafikken til/fra **delområde 3** vejbetjenes via to nye adgange mod øst til Læhegnet, hvorfra der kan opnås forbindelse til Roskildevej via Sydvestvej og Tjalfesvej, eller en ny adgang direkte til Roskildevej.



**Figur 6. Coopbyen er opdelt i tre delområder, som kommer til at benytte forskellige adgangsveje til det overordnede vejnet.**

Ifølge en parkeringsberegning lavet i forbindelse med masterplanen er der i delområde 1 afsat 32.100 m<sup>2</sup> til boligformål fordelt på lejligheder og rækkehuse. Det er oplyst, at lejlighederne gennemsnitligt er på 90 m<sup>2</sup>, mens rækkehusene er 120 m<sup>2</sup> i gennemsnit. I beregningerne er der 23 rækkehuse og 326 lejligheder.



For delområde 2 og 3 er der afsat 127.650 m<sup>2</sup> til boliger, hvoraf de 119.300 m<sup>2</sup> afsættes til etageejendomme, svarende til 1.326 lejligheder. De resterende 8.350 m<sup>2</sup> forventes benyttet til 70 rækkehuse. Cirka to tredjedele af boligerne i de to delområder skønnes at ligge i delområde 2, hvilket betyder, at den resterende tredjedel af boligerne ligger i delområde 3.

På baggrund af disse opgørelser af antallet af boliger kan der regnes på, hvor mange ture boligerne i området forventes at generere på daglig basis. For rækkehusene benyttes en turrate 3,0 ture pr. dag pr. bolig, mens der for etageejendommene benyttes en turrate 4,0 ture pr. dag pr. bolig. Disse turrater er fastsat på baggrund af tidligere erfaringer og de forventede kommende nye turrater i vejreglerne.

For de øvrige funktioner i Coopbyen er der foretaget tilsvarende beregninger af trafikken, der også tager udgangspunkt i erfaringer og forventede nye turrater. Der er desuden angivet, at der skal placeres en daginstitution på 3.000 m<sup>2</sup> inden for byudviklingsområdet. Det vurderes dog, at daginstitutionen ikke vil give anledning til ekstra trafik til og fra området, da daginstitutionen primært vurderes at være for familier bosat i området.

Resultaterne af beregningerne fremgår af tabel 2. Beregningerne viser, at Coopbyen samlet set vil generere ca. 10.800 ture pr. døgn fordelt på:

- Delområde 1: ca. 2.900 ture pr. døgn
- Delområde 2: ca. 6.500 ture pr. døgn
- Delområde 3: ca. 1.400 ture pr. døgn

De 10.800 ture er den samlede trafik, som Coopbyen generer og påfører vejnettet. Alle turene er dog ikke nye ture, idet bl.a. en del af turene i forbindelse med Coops hovedkvarter allerede kører på vejene i dag.

Derudover vil trafikken i forbindelse med de nuværende lagerfunktioner samt lidt gennemkørende trafik på den østlige del af Læhegnet også skulle fratrækkes, da denne trafik forsvinder. En stor del af den gennemkørende trafik vil fortsat køre på Vallensbæk Torvevej, men nogle trafikanter vil formentlig finde andre veje.

Størrelsen af disse trafikmængder kendes ikke, men det antages, at ca. 1.000 ture bør fratrækkes for Coops hovedkvarter, og ca. 1.500 ture bør fratrækkes pga. fjernelse af Coops nuværende lager og lukningen af gennemkørsel på Læhegnet.

Trafikken fra byudviklingen i lokalplan 2.11 får adgangsvej via Coopbyens delområde 1, hvorfor denne trafik i vurderingen af den samlede trafikbelastning skal tillægges. Denne byudvikling vurderes at generere ca. 500 ture i døgnet jf. afsnit 3.1.

Dermed opnås en samlet ny trafikbelastning på i alt ca. 8.800 ture i døgnet, der fordeles på:

- Delområde 1: ca. 2.400 ture pr. døgn
- Delområde 2: ca. 5.000 ture pr. døgn
- Delområde 3: ca. 1.400 ture pr. døgn

Disse tal kan benyttes i forbindelse med vurdering af den ekstra trafik, der påføres vejnettet omkring Coopbyen. I det følgende ses der alene på effekterne af Coopbyen, hvorfor de i alt 10.800 ture benyttes.

<b>Delområde 1 (fase 1)</b>				
	Antal	Kvadratmeter	Turrate benyttet	Genererede ture <i>Afrundet til nærmeste 100</i>
Lejligheder	326	29.300	3,0 ture pr. enhed	1.000
Rækkehuse	23	2.800	4,0 ture pr. enhed	100
Boliger i alt	349	32.100		1.100
Coops hovedkvt. (inkl. udv. i fase 2)		25.718	7,0 ture pr. 100 m <sup>2</sup>	1.800
Delområde 1 i alt				2.900

Lokalplanområde 2.11, se afsnit 0.	500
------------------------------------	-----

<b>Delområde 2 (fase 2)</b>				
	Antal	Kvadratmeter	Turrate benyttet	Genererede ture <i>Afrundet til nærmeste 100</i>
Lejligheder	884	79.533	3,0 ture pr. enhed	2.600
Rækkehuse	46	5.567	4,0 ture pr. enhed	200
Boliger i alt	930	85.100		2.800
SuperBrugsen		2.025	100 ture pr. 100 m <sup>2</sup>	2.000
Butikker		3.500		1.000
Tankstation				700
Delområde 2 i alt				6.500

<b>Delområde 3 (fase 2)</b>				
	Antal	Kvadratmeter	Turrate benyttet	Genererede ture <i>Afrundet til nærmeste 100</i>
Lejligheder	442	39.767	3,0 ture pr. enhed	1.300
Rækkehuse	23	2.783	4,0 ture pr. enhed	100
Boliger i alt	465	42.550		1.400
Delområde 3 i alt				1.400

**Tabel 2. Opgørelse af forventet trafik til og fra Coopbyen. Beregninger på baggrund af masterplanens opgørelse af arealbehov pr. 06.05.2020.**

#### 4.1 Trafik fra byudviklingsområdet under Lokalplan 2.11

Sydvest for Coopbyen ligger endnu et byudviklingsområde, som i 2017 blev lokalplanlagt ved Lokalplan 2.11, men som endnu ikke er bebygget. Området vejbetjenes via en eksisterende intern vej på vestsiden af projektområdet. Lokalplanen er opdelt i to delområder – A og B.

Der må i lokalplanområdets delområde A maksimalt bygges 6.300 bruttoetagemeter. Bebyggelsen udlægges som rækkehuse imellem 120 og 130 m<sup>2</sup>. I delområde B må der maksimalt bygges 8.000 bruttoetagemeter. Etageboligerne skal være imellem 65 og 110 m<sup>2</sup>.

Antages det, at rækkehusene er gennemsnit 125 m<sup>2</sup>, og etageboligerne er 85 m<sup>2</sup>, kan der blive op til 50 rækkehuse og 91 etageboliger i lokalplanområdet. Det forudsættes, at der kan benyttes en turrate som ved lejligheder i forstadsområder (4,0 bilture pr. bolig pr. døgn), da området er stationsnært, men samtidig reserveres der 1,5 parkeringsplads pr. bolig i området.

Det giver en årsdøgntrafik på 400-500 for lokalplanområdet, som også vil skulle medregnes i trafikken fra delområde 1 i forbindelse med vurdering af vejbetjeningen her.

## 5 Biltrafiknettet og konsekvenser for eksisterende vejnet og naboområder

Der har under projektføreløbet været dialog om, hvordan Coopbyen skal vejbetjenes. Det er i denne proces blevet klart, at det kan være nødvendigt at finde et kompromis i planlægningen, som i højere grad tilgodeser hensyn til trafikafviklingen, end det er tilfældet i masterplanen.

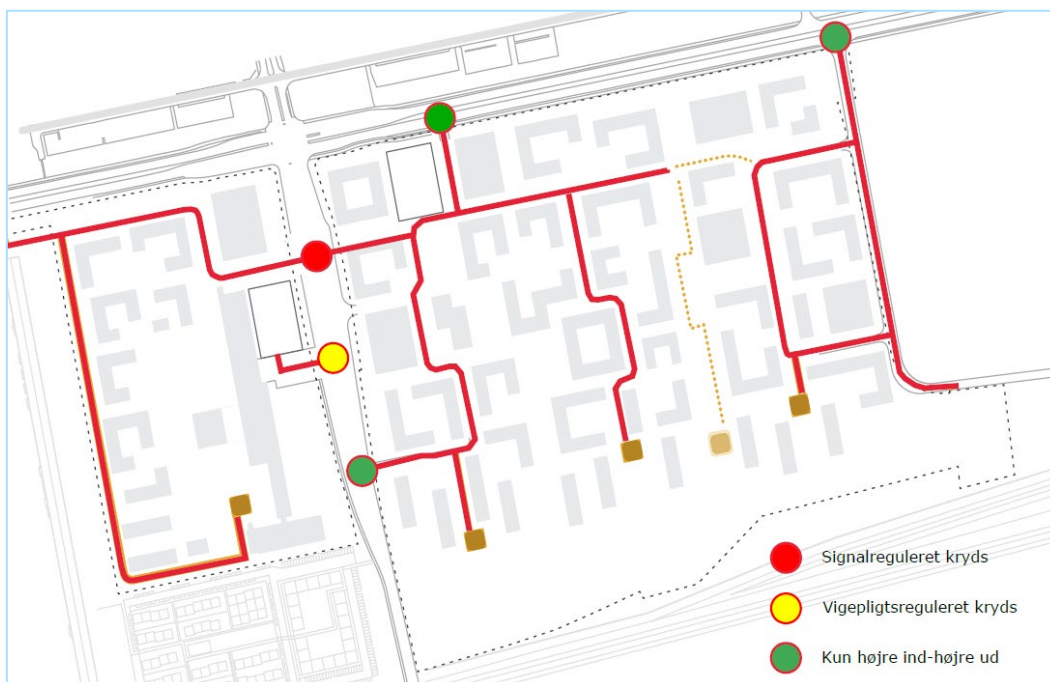
Det er vigtigt at have for øje, at der er tale om et stort udviklingsområde med 1.745 boliger, kontorbyggeri samt detailhandel, som kan forventes at generere en stor mængde trafik på ca. 10.800 ture i døgnet. Denne trafik skal afvikles til og fra de overordnede veje, der i forvejen har store trafikmængder på 10-20.000 køretøjer i årsdøgntrafik. Alt i alt medfører det et behov for højklassede og effektive vejtilslutninger, der skal etableres under hensyn til eksisterende kryds og veje, for at sikre en fornuftig trafikafvikling.

Masterplanen viser en trafikløsning, hvor Coopbyen primært vejbetjenes via et antal uregulerede kryds, hvoraf de fleste adgange er placeret forskudt langs Vallensbæk Torvevej jf. figur 6 på side 8. Det vurderes, at denne løsning ikke i tilstrækkelig grad tager hensyn den store trafikmængde på Vallensbæk Torvevej, og den kan derfor ikke anbefales.

De mange adgangsveje vil 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 vil også medvirke til at bilisterne mister overblik og tager chancer i trafikken, hvilket kan føre til uheld, og betyde at de lette trafikanter bliver overset.

Det er oplyst, at den overordnede trafikbetjening bør følge de viste principper og placering af adgangsveje af hensyn til planens overordnede sammenhæng og funktion. Af hensyn til afvikling af trafikken og trafiksikkerheden foreslår vi en forenkling af trafikbetjeningen, hvor princippet fastholdes, men med færre adgangsveje og mere veldefinerede kryds, som vist i figur 7.

Denne løsning er dog fortsat ikke helt problemfri trafikalt set, som beskrevet i afsnit 5.1 og 5.2.



**Figur 7. Foreslået forenklet trafikløsning for biltrafik i Coopbyen.**

## 5.1 Vejbetjening af Coopbyen

I dette afsnit beskrives vejbetjeningen af de enkelte delområder hver for sig, mens der i afsnit 5.2 gives en vurdering af den samlede trafikbetjening af Coopbyen. I afsnit 5.3 gives en vurdering af de interne trafikforhold for biltrafikken.

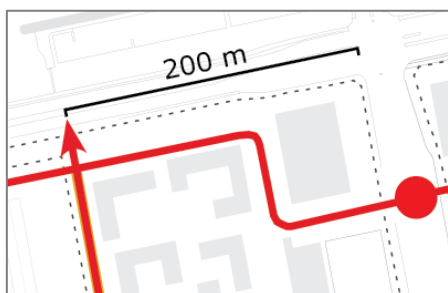
### 5.1.1 Vejbetjening af delområde 1

I masterplanen foreslås delområde 1 samt området syd herfor (lokalplan 2.11) vejbetjent via Læhegnet og hhv. Vallensbæk Torvevej og Albertslundvej i det overordnede vejnet.

Adgangen til Vallensbæk Torvevej foreslås forlagt lidt mod syd i forhold til i dag for at skabe plads til et P-hus mod nord. Dette vurderes at være positivt. Når afstanden til krydset ved Roskildevej øges, vil det som udgangspunkt være til gavn for den samlede trafikafvikling. Krydset vil skulle signalreguleres som i dag af hensyn til trafikafviklingen og trafiksikkerheden. Den nuværende trafikmængde på Vallensbæk Torvevej vurderes at være for stor til, at vigepligtsregulerede kryds kan fungere.

Vallensbæk Torvevej vurderes umiddelbart at blive den primære adgangsvej og vil dermed betjene størstedelen af trafikken. Vest for delområde 1 vil Læhegnet med dens nuværende udformning godt kunne afvikle mere trafik end i dag, men da udmundingen i Albertslundvej sker i et vigepligtreguleret kryds, bør der ikke føres store trafikmængder den vej. Albertslund Kommune ønsker desuden ikke mere trafik udledt til Albertslundvej, som i forvejen er belastet af trafik.

Det skal derfor tilstræbes, at størstedelen af trafikken i forbindelse med delområde 1 kører til og fra Vallensbæk Torvevej. Vallensbæk Torvevej er allerede i dag belastet, og Albertslund Kommune ser derfor gerne en løsning, hvor delområde 1 ikke kun betjenes til og fra denne vej, som det sker i dag. Derfor er der stillet spørgsmål til, hvorvidt delområde 1 vil kunne få en hovedadgang i et nyt kryds direkte til Roskildevej.



**Figur 8. Skitsering af mulig ny adgang fra delområde 1 til Roskildevej.**

Denne løsning vurderes dog ikke at være særligt god. For at give en reel aflastning af krydset mellem Læhegnet og Vallensbæk Torvevej bør krydset udføres som et signalreguleret kryds med mulighed for alle svingbevægelser. At placere nyt stort kryds kun ca. 200 meter fra det eksisterende kryds, vurderes at være problematisk for trafikafviklingen og trafiksikkerheden på Roskildevej.

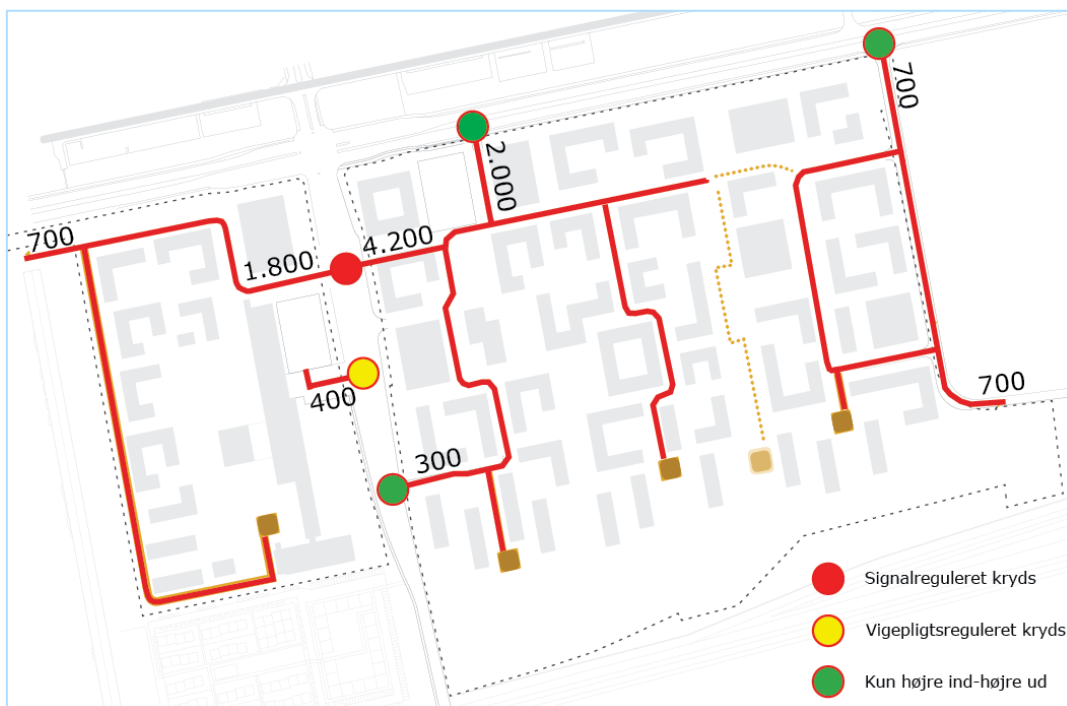
Alternativt kan adgangen etableres som højre-ind-og-højre ud, men denne løsning vil kun være til glæde for en mindre del af trafikanterne, samtidig med at den fortsat medfører forringede forhold for trafikken på Roskildevej.

Udover det signalregulerede kryds på Vallensbæk Torvevej foreslås det, at den nuværende vigepligtsregulerede adgang til Coops parkeringsplads foran hovedkvarteret bevares. Som udgangspunkt bør der ikke etableres vigepligtsregulerede kryds på Vallensbæk Torvevej pga. den store trafikmængde her, men det kan være fordelagtigt at kunne bevare denne adgang af hensyn til gæster til hovedkvarteret. Trafikken ind og ud vurderes at være begrænset.

Med den foreslåede trafikbetjening af delområde 1 vurderes det, at den beregnede trafik på ca. 2.900 ture i døgnet vil fordele sig således på enkelte adgangsveje:

- 1.800 kører til/fra Vallensbæk Torvevej
- 700 kører til/fra vest ad Læhegnet mod Albertslundvej,
- 400 kører direkte til/fra parkeringspladsen ved Coops hovedkvarter ved Vallensbæk Torvevej

Tallene er også vist på figur 9 sammen med fordelingen af trafikken for de øvrige delområder. Tallene viser den beregnede trafik for Coopbyen uden fradrag for eksisterende trafik mv. og tillæg af trafik fra lokalplan 2.11.



Figur 9. Estimeret fordeling af trafikken på de forskellige adgangsveje til Coopbyen.

### 5.1.2 Vejbetjening af delområde 2

Delområde 2 tænkes betjent fra to adgangsveje ved Vallensbæk Torvevej og én adgangsvej fra Roskildevej. Dermed ønskes der etableret nye adgange fra både Vallensbæk Torvevej og Roskildevej i forhold til i dag, og særligt adgangen fra Roskildevej ønskes for at skabe direkte adgang til butikker i Coopbyen.

Med 6.500 genererede daglige ture er delområde 2 det delområde, der vil generere mest trafik. Årsagen er dels at delområdet indeholder flest boliger, dels at der også findes andre trafikskabende funktioner i form af bl.a. detailhandel og en tankstation. Det ses derfor også umiddelbart som en god idé at sikre flere adgangsveje til delområdet bl.a. for at fordele trafikbelastningen og skabe et vejnet, der er mere robust over for trafikale problemer. De foreslåede adgangsveje er dog ikke fri for problemer.

Den nordlige adgang på Vallensbæk Torvevej foreslås opdelt med en indkørsel, hvor Læhegnet munder ud i dag og et nyt kryds med mulighed for alle svingbevægelser lidt længere mod syd. Det vurderes, at to adgangsveje så tæt på hinanden er unødvendigt, og at det både vil være forvirrende for trafikanterne og til gene for trafikken på Vallensbæk Torvevej.

I den nordlige del af området anbefales det derfor stærkt, at der kun kommer én adgangsvej fra Vallensbæk Torvevej, der etableres overfor adgangsvejen til delområde 1. Her vil der blive et firbenet kryds, der signalreguleres. Det vil være i dette kryds, at langt størstedelen af trafikken til delområde 2 kører ind og ud. Et signalreguleret firbenet kryds vil tilbyde en effektiv og sikker trafikafvikling samt en god kobling til delområde 1 på den modsatte side af Vallensbæk Torvevej.

Den sydlige adgang på Vallensbæk Torvevej foreslås etableret som højre-ind-højre-ud. Vejadgangen vil primært betjene den sydvestlige del af delområde 2, som er et boligområde, men også en parke-

ringsplads med 150 pladser, som antages at skulle dække en del af parkeringsbehovet til Coops hovedkvarter. Det vurderes, at denne adgangsvej ville kunne fungere uden at være i konflikt med trafikafviklingen ved signalet længere mod nord.

Der etableres en SuperBrugsen butik ved Roskildevej, og det er vigtigt at der er let adgang til butikken fra vejen. Derfor foreslås der etableret et kryds med højre ind-højre ud, hvormed vejadgangen kan servicere alle trafikanter på vej mod øst ad Roskildevej. Hvis en bilist på vej mod vest på Roskildevej ønsker at handle i SuperBrugsen, vil han/hun således skulle dreje til venstre i krydset Roskildevej/Vallensbæk Torvevej og herefter tage endnu et venstresving i krydset Vallensbæk Torvevej/Læhegnet. Adgangen forventes at aflaste Vallensbæk Torvevej for noget af trafikken til detailhandlen, men ikke alt.

I forhold til afvikling af biltrafikken vil det være acceptabelt at etablere en mulighed for at svinge til højre direkte fra Roskildevej, hvis der etableres en højresvingbane. Svingning direkte fra den højre vognbane vil ikke kunne accepteres hverken af hensyn til trafikafviklingen på grund af opbremsninger på Roskildevej og trafiksikkerheden, hvor det bl.a. kan ske bagendekollisioner. En højresvingbane vil også gøre det sikrere for cykeltrafikken på Roskildevej, da svingende biler ikke bliver presset af den øvrige trafik og dermed i højere grad har tålmodighed til at orientere sig og afvente eventuelle cyklister. For alle trafikanters skyld bør der også være en udkørsels- og accelerationsbane på Roskildevej, så bilister kan komme ud i trafikken på en god måde. Dette vil fremme trafikafviklingen og trafiksikkerheden.

Det er her nødvendigt med ekstra opmærksomhed på cyklisternes sikkerhed ved krydsning af adgangsvejen. I den forbindelse skal der huskes på, at der kommer en supercykelsti langs Roskildevej, der forventes at tiltrække flere cyklister, og også hurtigkørende cyklister, hvilket er erfaringen fra andre supercykelstier. Årsdøgntrafikken for cyklister er målt til 1.459 i 2020 jf. en fast tællestation placeret øst for Vallensbæk Torvevej, og tallet ser ud til at være stigende.

Med den foreslåede forenkling af adgangsvejene vurderes trafikbetjeningen af delområde 2 at kunne fungere på en måde, der bedst muligt tilgodeser trafikanterne uanset hvor de kører fra og til.

Med den foreslåede trafikbetjening af delområde 2 vurderes det, at den beregnede trafik på ca. 6.500 ture i døgnet vil fordele sig således på enkelte adgangsveje:

- 4.200 kører til/fra Vallensbæk Torvevej
- 2.000 kører til/fra den nordlige adgang direkte til Roskildevej
- 300 kører til/fra den sydlige adgang på Vallensbæk Torvevej

Tallene er også vist på figur 9 sammen med fordelingen af trafikken for de øvrige delområder. Tallene viser den beregnede trafik for Coopbyen uden fradrag for eksisterende trafik mv.

### 5.1.3 Vejbetjening af delområde 3

Delområde 3 foreslås betjent fra den østlige del af Læhegnet, der som i dag tilsluttes Sydvestvej i øst. Derudover foreslås det i masterplanen, at Læhegnet tilsluttes Roskildevej i nord i et nyt kryds med højre-ind-højre-ud. Da adgangen via Sydvestvej går gennem det eksisterende erhvervsområde, bør den primære adgang principielt ske via den nye tilslutning til Roskildevej, så ingen behøver at køre igennem erhvervsområdet.



Det betyder dog, at krydset i stedet bør etableres som et signalreguleret kryds, hvor alle svingbevægelser er mulige. Den beregnede trafik til delområde 3 er dog kun estimeret til 1.400 biler i døgnet, hvilket ikke vurderes at kunne retfærdiggøre et signal på Roskildevej.

Det vurderes derfor, at den foreslåede trafikløsning er et udmærket kompromis, der giver en god betjening for de relativt få trafikanter.

Med den foreslåede trafikbetjening af delområde 3 vurderes det, at den beregnede trafik på ca. 1.400 ture i døgnet vil fordele sig således på enkelte adgangsveje:

- 700 kører til/fra den nordlige adgang direkte til Roskildevej
- 700 kører til/fra Sydvestvej og Tjalfesvej

Tallene er også vist på figur 9 sammen med fordelingen af trafikken for de øvrige delområder. Tallene viser den beregnede trafik for Coopbyen uden fradrag for eksisterende trafik mv.

## 5.2 Overordnet vurdering af trafikal løsning

Det foreslåede biltrafiknet søger at lede biltrafikken til og fra det overordnede vejnet så hurtigt og direkte som muligt. Det er et godt hensyn, der vil begrænse belastningen på lokale veje og dermed minimere de gener, som trafikken medfører.

Generelt er det et godt princip at samle så meget af trafikken som muligt på de overordnede veje, idet de allerede er indrettet til at kunne afvikle store trafikmængder effektivt og sikkert. Erfaringer viser også, at den samlede effekt i form af fremkommelighedsproblemer, uheld mv. minimeres. At samle trafikken på de overordnede veje kræver dog, at disse veje har den nødvendige kapacitet til at afvikle den ekstra trafik.

Hvert af de tre delområder vurderes at kunne trafikbetjenes på en god måde, når der ses på hvert område særskilt og der samtidig ses bort fra eksisterende fremkommelighedsproblemer. Det er dog nødvendigt at betragte den samlede trafikmængde, der vil køre på vejnettet i fremtiden. Her er det tydeligt, at Coopbyen medfører en øget belastning af krydset mellem Vallensbæk Torvevej og Læhegnet, der i forvejen er det mest problematiske sted i området i forhold til afvikling af trafikken.

Selvom det måske vil være muligt at optimere trafikafviklingen i forhold til i dag, er det ikke givet at trafikken vil kunne afvikles på acceptabel vis i fremtiden. Det anbefales derfor, at der gennemføres en mere detaljeret analyse af trafikafviklingen på Vallensbæk Torvevej for at se, hvilke effekter den større trafikmængde vil have. En sådan analyse vil kunne fastslå, om masterplanens oplæg til trafiknet vil fungere som det er lagt op til, om der er behov for tilpasninger og optimeringer eller om der er behov for helt at gentænke antal og placering af adgangsveje. Forhåbentligt vil løsningen kunne fungere, men det er ikke givet med tanke på den samlede trafikmængde.

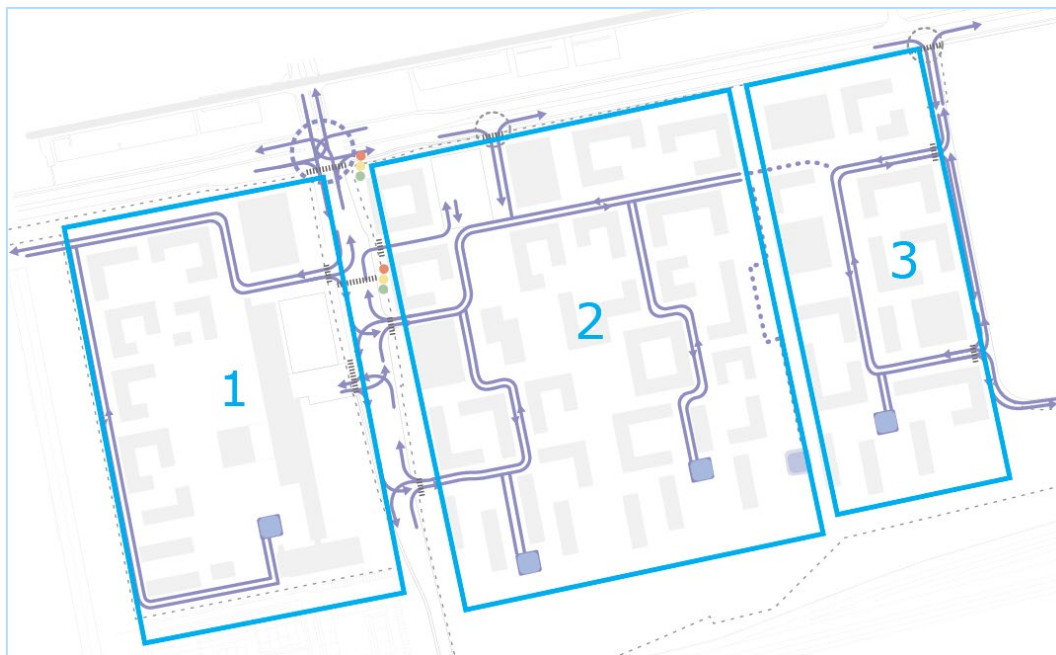
Det er formentlig ønskeligt at undgå trafikstigninger andre steder i Albertslund fx på Albertslundvej, men øget pres på Vallensbæk Torvevej vil kunne tilføre mere trafik her samt på Sydvestvej. Hvilke effekter dette må have er svære at forudse, men vil kunne afdækkes vha. en trafikmodelberegning for området, hvis det bliver aktuelt.

Trængselsproblemer på Vallensbæk Torvevej vurderes at være mest problematisk for trafikken til og fra delområde 2. Adgangsvejen på Roskildevej vil have begrænset kapacitet og tillader ikke sving i alle retninger. Det er derfor afgørende for både beboere og handlende, at trafikbetjeningen af dette delområde via Vallensbæk Torvevej kommer til at fungere.

### 5.3 Trafikløsning internt i Coopbyen

På nuværende tidspunkt foreligger der ikke detaljerede tegninger af vejnettet, men det er muligt at vurdere masterplanens oplæg på et generelt niveau.

Området planlægges på de lette trafikanters præmisser, hvilket er en god ide for at understøtte gang og cykling som den primære transportform. Vejnettet søges minimeret for at reducere biltrafikken og gennemkørsel af området er ikke muligt.



**Figur 10. Forslag til vejnet internt i Coopbyen. Masterplan for Coopbyen.**

Opdelingen i tre delområder og placeringen af adgangsvejene medvirker til at reducere biltrafikken og gøre det mindre attraktivt at benytte bil på kortere lokale ture internt og fx til Albertslund Centrum og Albertslund Station, der begge ligger sydvest for Coopbyen.

Den valgte parkeringsstrategi medvirker også til at lade bilen stå, idet størstedelen af parkeringen forventes etableret i centrale parkeringsanlæg. Det betyder, at mange beboere vil skulle gå et stykke vej til bilen, hvilket vil få mange til at gå eller cykle i stedet – især på de kortere ture.

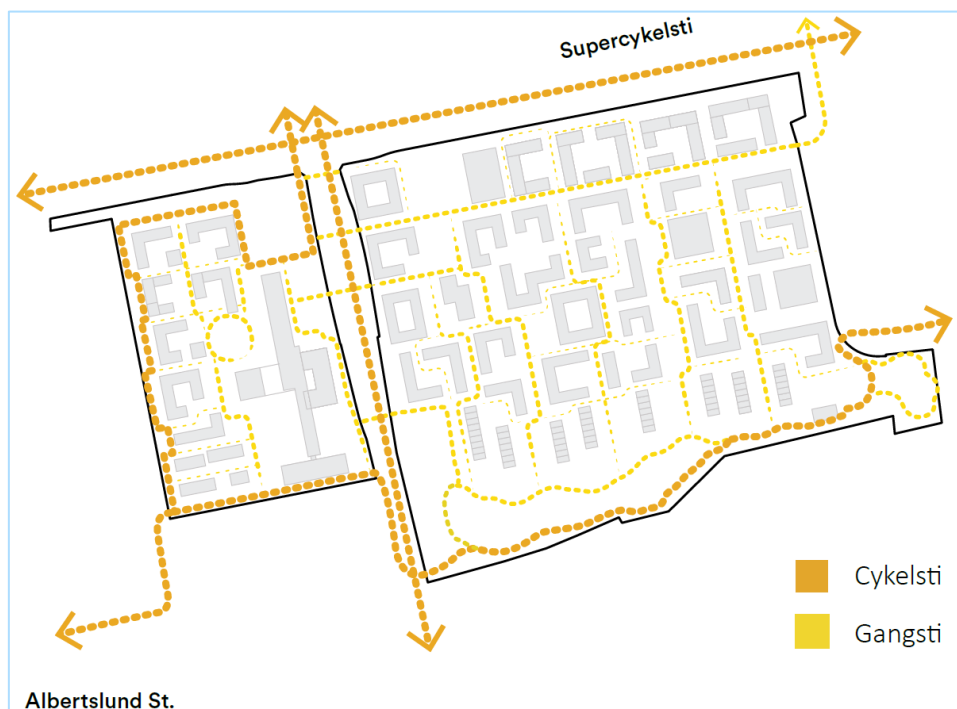
Det fremgår ikke, hvordan vejene tænkes udformet, men generelt vurderes det, at området enkelt kan indrettes til et lavt hastighedsniveau uden særligt fokus på et arbejde med fartdæmpning mv. Der er således fint grundlag for at opnå et byområde, hvor biltrafikken ikke dominerer. Det er dog vigtigt at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

Overordnet set er der således tale om en fin og funktionel løsning, der giver mulighed for bilkørsel, men samtidig søger at gøre det mere attraktivt at vælge andre transportformer.

## 6 Vurdering af forhold for lette trafikanter, kollektiv trafik, trafiksikkerhed og tilgængelighed

### 6.1 Beskrivelse og vurdering af planlagt stinet

Der foreslås et stinet, der delvist følger de få veje og delvist etableres som et separat system inden for området, se figur 11. Albertslund er kendt for sit separerede trafiksystem, hvor veje og stier stort set er adskilt. I området omkring Coopbyen findes dette system dog ikke, bl.a. fordi området som erhvervsområde i mange år har været adskilt fra de omkringliggende bykvarterer. Samtidig er der traditionelle cykelstier langs Roskildevej og Vallensbæk Torvevej.



Figur 11. Cykel og -gangstier i den fuldt udbyggede Coopbyen. Masterplan for Coopbyen.

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. Disse forbindelser vurderes at være fornuftige og sikrer stitilslutninger til det eksisterende Albertslund, hvor det er muligt. 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.

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 sikkerhed for cyklister og gående. Det kan være svært med de relativt store forventede trafikmængder, men meget kan gøres i udformning af vejanlæggene. Brugen af belægning som chaussésten holder farten nede for bilisterne, men er ikke behagelig at cykle på.

Derfor skal det overvejes, om der skal benyttes en type belægning som fx chaussésten på kørebanen og en anden type belægning på fortov/stier, hvor de lette trafikanter skal bevæge sig.

Tilslutningerne til det omkringliggende stinet i Albertslund vurderes også at være gode og give 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 nogen velegnet cykelforbindelse. For cyklister, der skal til og fra øst er Roskildevej den eneste gode forbindelse. Det anbefales derfor, at de interne stiforbindelser for cyklister leder cyklisterne mod Roskildevej frem for 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.

Et andet fokuspunkt at krydsningen af Vallensbæk Torvevej. Der vil være gode muligheder for at krydse vejen i den nordlige del i signalanlæggene ved Roskildevej og Læhegnet samt i den sydlige del via stiunderføringen. Midt på strækningen forventes det også at 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 støt-tepunkt, 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, hvor trafikanterne fx kan være børn og ældre, der har andre behov og en anden forventning til et krydsningspunkt end tilfældet er i dag.

## 6.2 Beskrivelse og vurdering af den kollektive betjening

Hele udviklingsområdet ligger i nærheden af Albertslund Station, og er stationsnært inden for en afstand på maksimalt 1,2 km til stationen. Fra Albertslund Station kører der S tog mellem Højre Taastrup og Farum via København og stationen betjenes af buslinjerne 141, 143, 144, 149 og 93N. Buslinje 123 kører på Roskildevej på ruten mellem Glostrup og Roskilde og har bl.a. stoppesteder omkring krydset ved Vallensbæk Torvevej.

Samlet set vurderes det, at området har en tilfredsstillende kollektiv betjening, hvor S-toget og buslinje 123 sikrer den regionale sammenhæng, mens de øvrige busser i højere grad løser lokale behov.

## 6.3 Fokuspunkter for trafiksikkerhed og tilgængelighed

Der skal under den videre planlægning af området være opmærksomhed på forholdene for de lette trafikanter, især taget i betragtning, at Coopbyen søges indrettet på disse trafikanters præmisser. Særligt i forbindelse med krydsninger vil de lette trafikanter være udsatte, og det er vigtigt at skabe synlighed omkring krydsningspunkterne. Dette gælder også adgangsveje og stier, der møder de omkringliggende veje, der vil kunne påvirke den eksisterende trafik.

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.

Ved den videre planlægning bør der desuden være opmærksom på en god tilgængelighed i området, så også fx kørestolsbrugere og synshæmmede kan bevæge sig trygt og sikkert rundt i området. Brugen af belægning som chaussésten kan ikke umiddelbart anbefales på arealer, hvor der ønskes et højt niveau af tilgængelighed.

## 7 Vurdering af parkeringsforhold

I dette kapitel beskrives og vurderes parkeringsstrategien for Coopbyen for både biler og cykler.

### 7.1 Vurdering af koncept for parkering i Coopbyen

Der arbejdes med et parkeringskoncept, hvor parkering primært placeres i større parkeringsanlæg i områdets periferi. Parkeringsanlæggene etableres ved de større veje i området og minimerer dermed bilkørsel.

Derudover vil centrale parkeringsanlæg også typisk reducere den samlede biltrafik i forhold til, hvis parkeringen etableres ved de enkelte boliger. Når man skal gå et stykke vej fra sin bolig for at nå sin bil, vil det være mindre attraktivt at bruge den, hvilket betyder, at flere ture tages til fods eller på cykel. Det er typisk de korte ture, hvor man lader bilen stå, men generelt kan det medvirke til at understøtte mere bæredygtige og varierende transportmiddelvalg.

Den valgte parkeringsløsning vurderes at være god, og vil udover at have en positiv indflydelse på beboernes transportvaner, også have andre fordele. Centrale parkeringsanlæg vil formentlig samlet set optage mindre plads end parkering ved de enkelte boliger, ligesom centrale parkeringsanlæg kan udnyttes bedre. Dette er særligt en fordel, hvis det er ønsket at dobbeltudnytte parkering og indrette pladser til elbiler, delebiler mv.

I Coopbyen ønskes det at understøtte valget af cyklen i den daglige transport. Der arbejdes derfor med flere forskellige løsninger for håndtering af cykelparkering. Til boliger i karrebebyggelse etableres overdækkede og aflåselige cykelparkeringsområder. Ved rækkehusene placeres cykelparkeringen på forarealet på egen grund. Derudover arbejdes der med overdækket cykelparkering på fællesarealerne i klynger/gårdrum og der planlægges der placeret cykelparkering ved pladser/torve, aktiviteter og handels- og erhvervsbygninger.

Det vurderes, at den valgte løsning for cykelparkering fremmer cyklisme, da cykelparkering inden for projektområdet er planlagt placeret i nærheden af cyklistens mål (hjem/arbejde/handel). Dette er vigtigt, da cyklen dermed bliver det lette transportmiddelvalg. Dårligt placeret cykelparkering ville have resulteret i en lavere andel cykeltrafik og cykler, der bliver parkeret uhensigtsmæssigt i forhold til anden færdsel og med et rodet og uæstetisk udtryk til følge.

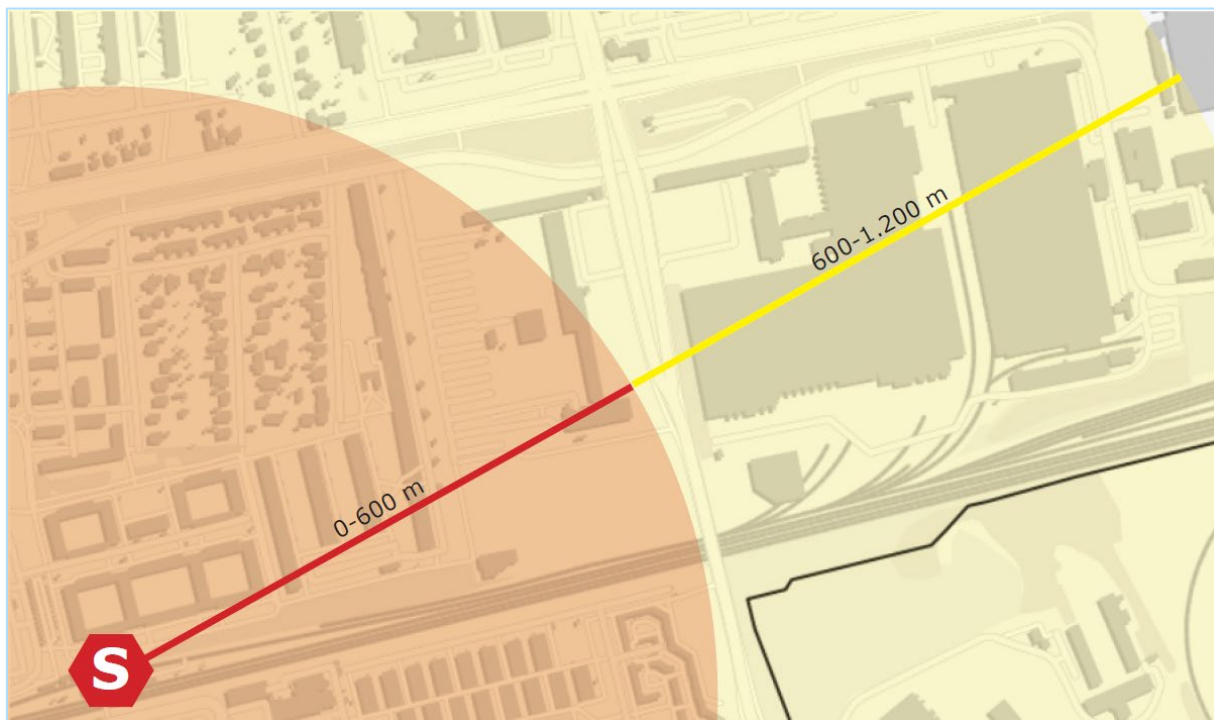
### 7.2 Parkeringsnorm ifølge Kommuneplan 2018-2030

Parkeringsnormen for Albertslund Kommune er beskrevet i Kommuneplan 2018-2030. Da Albertslund er fuldt udbygget, og areal derfor er en begrænset ressource, anses det som særligt vigtigt, at der ikke udlægges flere parkeringspladser, end der er behov for.

Følgende parkeringsnormer for biler vurderes at være relevante at forholde sig til i Coopbyen:

- Tæt-lav: 2 pladser pr. bolig, men hvis der anlægges fælles parkeringspladser, skal der kun etableres 1,5 p-plads pr. bolig
- Etagebebyggelse: 1,5 pladser pr. bolig
- Butikker: 1,0 plads pr. 25 m<sup>2</sup>
- Kontor og liberalt erhverv: 1,0 plads pr. 50 m<sup>2</sup>
- Service/tankstation: 10 pladser pr. servicestation
- Daginstitutioner: 1,0 pladser pr. 50 m<sup>2</sup>

Coopbyen er placeret nær Albertslund Station, hvilket giver mulighed for en reduktion i parkeringsnormen for biler, da det anses for sandsynligt, at flere kan og vil benytte sig af S-toget. I det stationsnære kerneområde (0-600 m fra stationen) kan parkeringsnormen således reduceres med 50 %. Dette gør sig gældende for en stor del af delområde 1, som illustreret på figur 12. Den resterende del af Coopbyen ligger inden for det stationsnære område, hvor parkeringsnormen tilsvarende kan reduceres med 33 %.



**Figur 12.** En del af delområde 1 er beliggende i det stationsnære kerneområde (med rødt), hvormed parkeringsnormen kan reduceres med 50 %. Med gult er markeret det stationsnære område 600-1.200 m fra stationen, hvor parkeringsnormen kan reduceres med 33 %.

I den videre planlægning af området skal der også indregnes, hvor mange handicapparkeringspladser der skal være i området jf. kommunens krav, som er givet i tabel 3.

Der skal desuden tages højde for et krav om reservation af mindst én plads til elbil eller delebiler pr. 20 parkeringspladser. Hvis der etableres delebilsordning i Coopbyen, kan der eventuelt dispenseres fra parkeringsnormen.

Parkeringsnorm for handicapparkeringspladser		
Antal almindelige parkeringspladser	Handicapparkeringspladser 3,5 x 5,0 m	Handicapparkeringspladser til bus 4,5 x 8,0 m
1-9	0	1
10-25	1	1
26-50	1	2
51-75	2	2
76-100	2	3
101-150	3	3
151-200	3	4
201-500	4	4
501-1.000	4	5

**Tabel 3.** Albertslund Kommunes krav til antal handicapparkeringspladser ved ny parkering jf. Kommuneplan 2018.

Kommuneplanen giver som udgangspunkt også mulighed for dobbeltudnyttelse af parkeringspladser, hvilket kan give reduktion i parkeringsnormen på 33 %:

*"Udenfor det stationsnære område kan parkeringsnormen for biler reduceres med 33 %, hvis parkeringspladser kan dobbeltudnyttes. Dobbeltudnyttelse kan ske mellem arealanvendelser, der primært har parkeringsbehov indenfor normal arbejdstid som erhvervsvirksomheder, skoler og andre offentlige institutioner, og arealanvendelser der primært har parkeringsbehov udenfor normal arbejdstid som boliger, biograf, idrætsanlæg og andre fritidsformål." (Albertslund Kommuneplan 2018-2030, Retningslinje 17.6).*

Denne mulighed kan dog ikke umiddelbart udnyttes i forbindelse med Coopbyen, da hele området ligger stationsnært og allerede derigennem har mulighed for en reduktion af det samlede antal parkeringspladser.

I Albertslund Kommunes Kommuneplan 2018 er der også angivet en parkeringsnorm for cykelparkering:

- Tæt-lav: på egen grund
- Etagebebyggelse: 2 pladser pr. bolig
- Detailhandel: 4 pladser pr. 100 m<sup>2</sup>
- Kontor og liberalt erhverv: 2 pladser pr. 100 m<sup>2</sup>

Der er således tale om en cykelparkeringsnorm, som lægger op til, at der skal placeres cykelparkering nær ved byens forskellige funktioner. En del af ansvaret for tilstrækkelig cykelparkering i byen er dermed projektudviklernes, hvilket kan være nødvendigt for at opnå dette mål.

Coopbyens cykelparkeringsstrategi med spredt cykelparkering nær ved cyklisterne endemål stemmer dermed godt overens med hensigten bag cykelparkeringsnormen i kommuneplanen.

### **7.3 Bilparkering i masterplanen for Coopbyen**

I vurdering af parkeringsbehovet er der taget udgangspunkt i det samlede byudviklingsområde, når det er fuldt udviklet.

Der ses ikke på dobbeltudnyttelse af parkering, da dette som udgangspunkt ikke er muligt inden for set stationsnære område, hvor der i stedet er mulighed for generel reduktion af antallet af pladser.

#### **7.3.1 Boliger**

I parkeringsberegningerne for masterplanens arealopgørelse fremgår det, at der planlægges etableret i alt 1.657 parkeringspladser til boligerne.

Antallet af parkeringspladser nødvendigt til boligerne afgøres af antallet af boliger. Ifølge parkeringsnormen skal der etableres 1,5 parkeringsplads pr. bolig, uanset om der er tale om en lejlighed eller et rækkehus, da der etableres fælles parkeringspladser ved rækkehusene.

Hvis det antages, at alle boliger i delområde 1 kan anses som værende inden for det stationsnære kerneområde, kan antallet af parkeringspladser yderligere halveres jf. parkeringsnormen. Som redegjort for i tabel 2 forventes der etableret 326 lejligheder og 23 rækkehuse. Dette betyder, at der skal etableres 262 parkeringspladser til boligerne i delområde 1.

Delområderne 2 og 3 vurderes at kunne anses som et stort sammenhængende område i forhold til parkering, da det er uproblematisk at bevæge sig til fods mellem de to delområder. Der er dog tale om store afstande på tværs af området, og derfor skal det for hver funktion vurderes, hvor langt det kan forventes at man vil gå for at finde en ledig parkeringsplads. Beboere kan formentlig acceptere længere gangafstande end kunder i butikkerne, der formentlig skal garanteres parkering umiddelbart ved deres mål, for ikke i stedet at handle et andet sted, hvor parkeringsforholdene er bedre.

Der planlægges 70 rækkehuse og 1.326 lejligheder i delområde 2 og 3. Der regnes med 1,5 parkeringsplads pr. bolig, da der etableres fælles parkeringspladser ved rækkehusene. Dette giver et krav om i alt 2.094 parkeringspladser til boligerne. Dette tal kan dog reduceres med 33 %, da området ligger inden for det stationsnære område, hvormed kravet bliver 1.396 parkeringspladser.

Dette betyder, at der i alt er behov for 1.658 parkeringspladser til boligerne i masterplanområdet, hvilket stemmer overens med masterplanens 1.657 planlagte parkeringspladser til boliger.

### 7.3.2 Coops hovedkvarter

Coop har vurderes deres parkeringsbehov til at være 1.000 pladser i alt, når masterplanen er fuldt ud realiseret. Det er nødvendigt at have placeringen af parkeringspladserne for øje, så afstanden til hovedkvarteret bliver acceptabel, hvormed uhensigtsmæssig parkering uden for parkeringsbåse kan minimeres. Hvis der arbejdes med flere spredte parkeringspladser, kan det være nødvendigt at styre parkeringen, så der undgås for meget parkeringssøgende trafik i området og på tværs af Vallensbæk Torvevej. Det kan fx. ske ved at udpege bestemte parkeringspladser til bestemte afdelinger.

Hvis det udregnes, hvor mange parkeringspladser der skal være tilknyttet Coops hovedkvarter ifølge parkeringsnormen, tages der udgangspunkt i størrelsen på byggeriet, der i masterplanens arealopgørelse er angivet til 25.718 m<sup>2</sup>. Ved parkeringsnormens krav om mindst 1,0 parkeringsplads pr. 50 m<sup>2</sup> kontorbyggeri, skal der dermed etableres mindst 514 parkeringspladser.

Dertil kommer, at antallet af parkeringspladser kan nedskrives med mindst 33 %, da arealet er beliggende på grænsen mellem det stationsnære kerneområde og det stationsnære område, som illustreret på figur 12. Ved en nedjustering med 33 % giver dette et krav om 343 parkeringspladser ved hovedkvarteret. Masterplanens oplæg til 1.000 parkeringspladser giver således en overkapacitet på 657 parkeringspladser, hvis der alene ses på normtallet.

Coops hovedkvarter er dog ikke et normalt kontorhus, og der kommer dagligt en stor mængde besøgende fra hele Danmark i form af sælgere og indkøbere. Disse gæster kommer næsten udelukkende i bil, og vil ikke kunne ændre deres transportmiddelvalg til cykel eller kollektiv transport på trods af den stationsnære placering. Disse transportformer er primært målrettet lokale og til dels regionale rejser. Udover de nuværende besøgende vil der i Coopbyen komme flere nye showrooms, der også har til hensigt at vise Coops produkter frem til agenter mv. Derfor ventes en endnu større mængde besøgende i bil i fremtiden.



### 7.3.3 Øvrige funktioner

Kravet til antallet af parkeringspladser ved SuperBrugsen, øvrige butikker samt en daginstitution afgøres af antallet af kvadratmeter, som opgjort i tabel 4:

Funktion	Parkeringsnorm	Antal kvadratmeter	Affødt krav til antal parkeringspladser	Med 33 % reduktion pga. stationsnærhed
SuperBrugsen	1,0 pr. 25 m <sup>2</sup>	2.025	81	54
Handel	1,0 pr. 25 m <sup>2</sup>	3.500	140	94
Tankstation	10 pr. station	300	10	7
Daginstitution	1,0 pr. 50 m <sup>2</sup>	3.000	60	40
Antal parkeringspladser i alt			291	<b>195</b>

**Tabel 4. Krav til antal parkeringspladser ved SuperBrugsen, handel, tankstation og daginstitution.**

I alt er der således behov for 195 parkeringspladser til disse funktioner pga. stationsnærheden.

Der er i dette notat regnet med reduktion pga. stationsnærhed, med det skal vurderes om det er ønskeligt for parkering til butikkerne, eller om man her hellere vil have en større parkeringsdækning som en service over for kunderne. Dette bør overvejes og evt. drøftes med Albertslund Kommune.

### 7.3.4 Bilparkering i alt

Når Coopbyen er fuldt udbygget, er kravet til antallet af parkeringspladser som beskrevet i tabel 5.

Funktion	Parke-rings-norm	Delom-råde	kvadratmeter / antal boliger	Affødt krav til antal parke-ringspladser	Reduktion pga. stati-onsnærhed	Antal parkeringsplad-ser med reduktion pga. stationsnærhed
Etage-byggeri	1,5 pr. bolig	1	29.300 m <sup>2</sup> / 326	489	50 %	245
		2 og 3	119.300 m <sup>2</sup> / 1.326	1.989	33 %	1.326
Række-huse	1,5 pr. bolig	1	2.800 m <sup>2</sup> / 23	35	50 %	17
		2 og 3	8.350 m <sup>2</sup> / 70	105	33 %	70
Coops ho-vedkvarter	1,0 pr. 50 m <sup>2</sup>	1 og 2	25.718 m <sup>2</sup>	514	33 %	343
Super-Brugsen	1,0 pr. 25 m <sup>2</sup>	2	2.025 m <sup>2</sup>	81	33 %	54
Handel	1,0 pr. 25 m <sup>2</sup>	2	3.500 m <sup>2</sup>	140	33 %	94
Daginstitu-tion	1,0 pr. 50 m <sup>2</sup>	2	3.000 m <sup>2</sup>	60	33 %	40
Tank-station	10 pr. station	2	300 m <sup>2</sup>	10	33 %	7
Antal parkeringspladser i alt				3.423		<b>2.196</b>

**Tabel 5. Antal parkeringspladser jf. parkeringsnormen i Albertslund Kommunes Kommuneplan 2018.**

De i alt 2.196 pladser er beregnet på baggrund af parkeringsnormerne, men med det anslåede behov 1.000 pladser til Coops hovedkvarter, øges det samlede behov til 2.853 pladser.

I masterplanen er det samlede behov for parkeringspladser udregnet til 2.820 pladser. Forskellen skyldes bl.a. at daginstitutionen ikke synes at indgå i beregningerne i masterplanen, ligesom der kan

være andre mindre afvigelser i form af afrundinger mv. I alle tilfælde vurderes det, at der indarbejdet rigelig parkeringskapacitet i masterplaner.

#### *Etagebyggeri som bolig eller erhverv*

I masterplanen er etagebyggeriet angivet som bolig/erhverv uden en angivelse af fordelingen herimellem. Dette har dog betydning for parkeringsnormen, da der skal etableres 1,5 parkeringsplads pr. bolig og 1,0 parkeringsplads pr. 50 m<sup>2</sup> erhvervsbyggeri (kontor). Da etageejendommene i beregningerne forudsættes kun at være boliger med en gennemsnitlig størrelse på 90 m<sup>2</sup> pr. bolig, vil parkeringskravet blive lidt større, hvis en del af bygningerne i stedet indrettes til erhverv.

Beregningerne er gennemført ud fra en antagelse om at 100 % af etagebyggeriet er boliger. Hvis fx 80 % af etagebyggeriet derimod er erhvervsbyggeri, og de resterende 20 % er boliger, vil det samlede krav til antallet af parkeringspladser til etagebyggeriet i området stige fra 1.571 til 1.899. Der er således tale om en mindre forskel i det samlede parkeringskrav, men det er vigtigt at have dette for øje, når den endelige parkeringsdækning fastlægges.

#### **7.4 Cykelparkering**

I masterplanen for Coopbyen er behovet for cykelparkering opgjort som vist i tabel 6. Der er ikke redegjort for, hvordan disse tal er opstået.

<b>Fase 1 + 2</b>		<b>Antal cykelparkeringspladser</b>
Rækkehuse	Parkering på egen grund	280
Etageejendomme	Parkering i stueplan og cykelskur	3.570
Coops hovedkvarter		340
<b>Coopbyen i alt</b>		<b>4.190</b>

**Tabel 6. Cykelparkering opgjort i masterplanen for Coopbyen.**

Det samlede antal cykelparkeringspladser angives i masterplanen til 4.200. Sammenholdes arealopgørelserne og antallet af boliger med parkeringsnormen for cykelparkering, fås krav til antallet af cykelparkeringspladser som vist af tabel 7.

<b>Coopbyen i alt</b>		<b>Parkeringsnorm</b>	<b>Ved 3 p-pladser pr. rækkehus</b>	<b>Ved 4 p-pladser pr. rækkehus</b>
Rækkehuse	Parkering på egen grund	På egen grund	278	370
Etageejendomme	Parkering i stueplan og cykelskur	2 pr. bolig	3.302	3.302
Coops hovedkvarter		2 pr. 100 m <sup>2</sup>	514	514
SuperBrugsen		4 pr. 100 m <sup>2</sup>	81	81
Coop butiksarealer		4 pr. 100 m <sup>2</sup>	140	140
Daginstitution		0,8 pr. ansat samt areal til cykelanhængere	25	25
<b>Beregnet behov for cykelparkering</b>			<b>4.340</b>	<b>4.433</b>

**Tabel 7. Beregnet behov for cykelparkering jf. parkeringsnormen i Albertslund Kommunes Kommuneplan 2018.**

Da der ikke er angivet andet om daginstitutionen end antallet af kvadratmeter, er cykelparkeringsbehovet estimeret til 25 parkeringspladser. Hertil kommer areal til cykelanhængere.

I masterplanen er der beregnet 3,0-3,5 cykelparkeringspladser pr. rækkehus. Rækkehusenes størrelse på 120 m<sup>2</sup> gør boligerne egnede til bl.a. familier, hvor der typisk bor flere. Derfor ses det som en god ide at etablere 4 cykelparkeringspladser pr. rækkehus. Uanset om der regnes med 3 eller 4 cykelparkeringspladser pr. rækkehus, er der ikke planlagt tilstrækkeligt med cykelparkering i masterplanen til disse boliger, mens der er regnet med flere en normen angiver for etagebebyggelse.

Samlet set mangler der dog cykelparkering i planen, hvilket primært skyldes, at der ikke er medregnet behov for cykelparkering ved SuperBrugsen, den øvrige handel og daginstitutionen samt det ekstra behov for cykelparkering, som opstår ved udvidelsen af Coops hovedkvarter.

God cykelparkering er dog ikke kun et spørgsmål om at sikre tilstrækkeligt mange pladser, men også at placere pladserne, hvor behovet er til stede. Det er derfor vigtigt, at der fremadrettet ses på både antal og placering af cykelparkering, så cykelparkeringen understøtter trafikanternes mål og ruter.

## 8 Støjmessige effekter ved nedsat hastighed på Roskildevej

Påvirkning af vejstøj i Coopbyen stammer hovedsagligt fra trafikken på Roskildevej og Vallensbæk Torvevej og sekundært fra øvrige mindre gennemløbende eller nærliggende veje. Sænkes den skilte hastighed på Roskildevej fra 70 km/t til 50 km/t vil det være muligt at reducere vejstøjen i dele af Coopbyen. Det skal dog bemærkes, at nedsættelse af hastigheden på Roskildevej, der har stor regional betydning, ikke kan gennemføres alene som led i en kommunal byudvikling.

Virkningen af en hastighedsnedsættelse kan belyses ved generaliserede overslagsberegninger<sup>1</sup>, som viser, at støjbidraget fra Roskildevej kan reduceres med op til ca. 2,5 dB ved at sænke hastigheden på Roskildevej fra 70 km/t til 50 km/t. Idet Coopbyen påvirkes af vejstøj fra andre veje, vil en reduktion ikke forekomme i hele området, men overordnet set hvor støjen fra Roskildevej er dominerende. Fx langs Vallensbæk Torvevej forventes kun en meget beskedent eller slet ingen støjreducerende virkning ved en hastighedsnedsættelse på Roskildevej.

Samtidigt vil støjbidraget fra Læhegnet, som forløber parallelt med Roskildevej i den nordlige del af Coopbyen, medføre en mindre nedsættelse af støjen ved en hastighedsnedsættelse på Roskildevej. Ved mindre befærdede veje som netop Læhegnet vil denne decimering være mest udtalt tæt på den mindre vej og aftagende i større afstande, hvor vejstøjen fra Roskildevej igen bliver dominerende.

En hastighedsnedsættelse på Roskildevej fra 70 km/t til 50 km/t vil således bevirke en afhjælpning af vejstøjen på op til ca. 2,5 dB i områder af Coopbyen, hvor vejstøjen fra Roskildevej er dominerende. I andre dele af Coopbyen, der er påvirket af andre betydelige støjbidrag fra øvrige veje, må en afhjælpende virkning af vejstøjen forventes at være mindre eller helt at udeblive.

På figur 14 vises principoptegnelser for afgrænsningen af de afhjælpende virkninger af vejstøjen, der optimalt kan opnås ved den omtalte hastighedsnedsættelse på Roskildevej. De grønne afgrænsninger viser områder, hvor vejstøjen kan reduceres op til 2,5 dB, den orange markering et område med en mindre afhjælpende virkning og med en rød markering er området langs Vallensbæk Torvevej angivet, hvor der ikke forventes en nævneværdig afhjælpende virkning af vejstøjen.

<sup>1</sup> Udført med typeeksempelprogrammet N2kR (<https://www.sintef.no/projectweb/n2kr/>) til overslagsberegninger af vejstøj med beregningsmodellen Nord2000.



**Figur 13: Principskitse med udpegnig af differentierede støjreducerende virkninger ved en hastighedsnedsættelse på Roskildevej fra 70 km/t til 50 km/t.**

Det er vigtigt at holde sig for øje, at vurderingerne er foretaget på grundlag af overslagsberegninger. Egentlige detaljerede støjberegninger med indarbejdelse af terræn, bygningsudformninger, vejforløb med trafikinformationer mm. kan vise sig at resultere i lavere støjreducerende virkninger end de ca. 2,5 dB, idet sådanne beregninger bedre kan inddrage betydningen af støjbidrag fra omkringliggende veje.