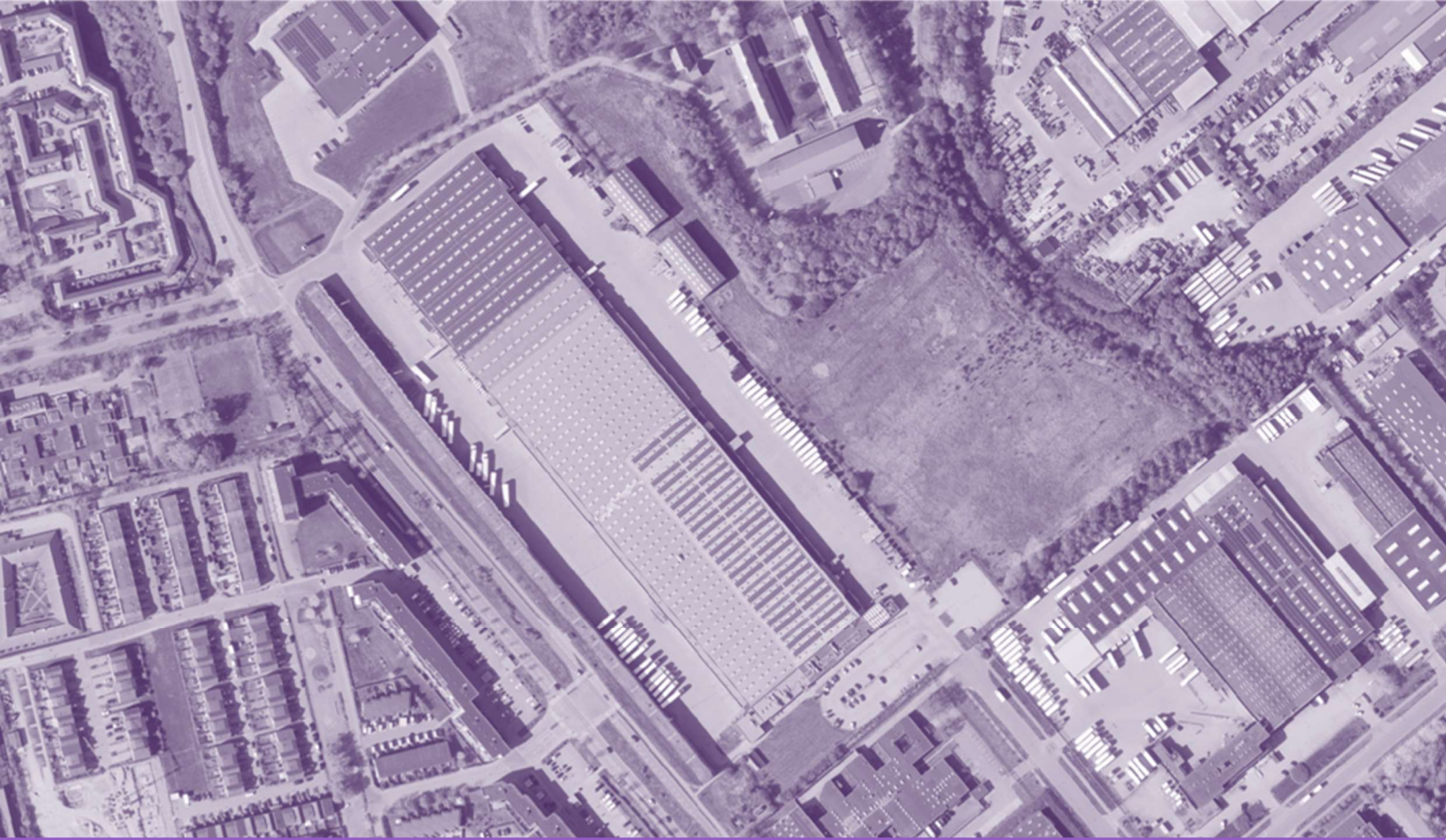




11-05-2026

NOTAT

REV A: 10-07-2026

KEMP & LAURITZEN

Trafikanalyse

LINQ

LINQ Trafikrådgivning ApS
Egebækvej 98, DK-2850 Nærum
www.linqtrafik.dk

Indholdsfortegnelse

1	BAGGRUND.....	3
2	SAMMENFATNING	5
3	NUVÆRENDE FORHOLD.....	6
4	FREMTIDIGE FORHOLD.....	8
4.1	GENERERET TRAFIK – KEMP & LAURITZEN	8
4.1.1	SPIDSTIMETRAFIK.....	8
4.2	GENERERET TRAFIK - DAO	9
4.3	RUTEVALG – EKSISTERENDE FORHOLD.....	10
4.4	VURDERING AF FREMTIDIG TRAFIK.....	12
4.5	TRAFIKSIKKERHEDSMÆSSIG VURDERING	13
	AFVÆRGEFORANSTALTNINGER	18
4.6	HØJRESVINGSFORBUD PÅ SOLMARKSVEJ	18
4.7	DYNAMISK SKILTNING MED REJSETIDER	19
4.8	DOSERINGSSIGNAL I KRYDSET SOLMARKSVEJ/KORNMARKSVEJ	20
4.9	ÆNDRERE GRØNTIDER I SIGNALET VALLENSBÆK TORVEJ/KORNMARKSVEJ.....	21
4.10	NY ADGANGSVEJ TIL VALLENSBÆK TORVEJ	22

1

Baggrund

Kemp & Lauritzen ønsker at etablere et nyt byggeri i Brøndby Kommune for at samle aktiviteter fra tre adresser i Hovedstadsområdet på én lokalitet. Der planlægges etablering af nye lagerfaciliteter med tilhørende kontorarbejdspladser.

Samtidig ønsker bygherre at etablere et nyt byggeri for DAO på arealet nord for det nye Kemp & Lauritzen domicil.

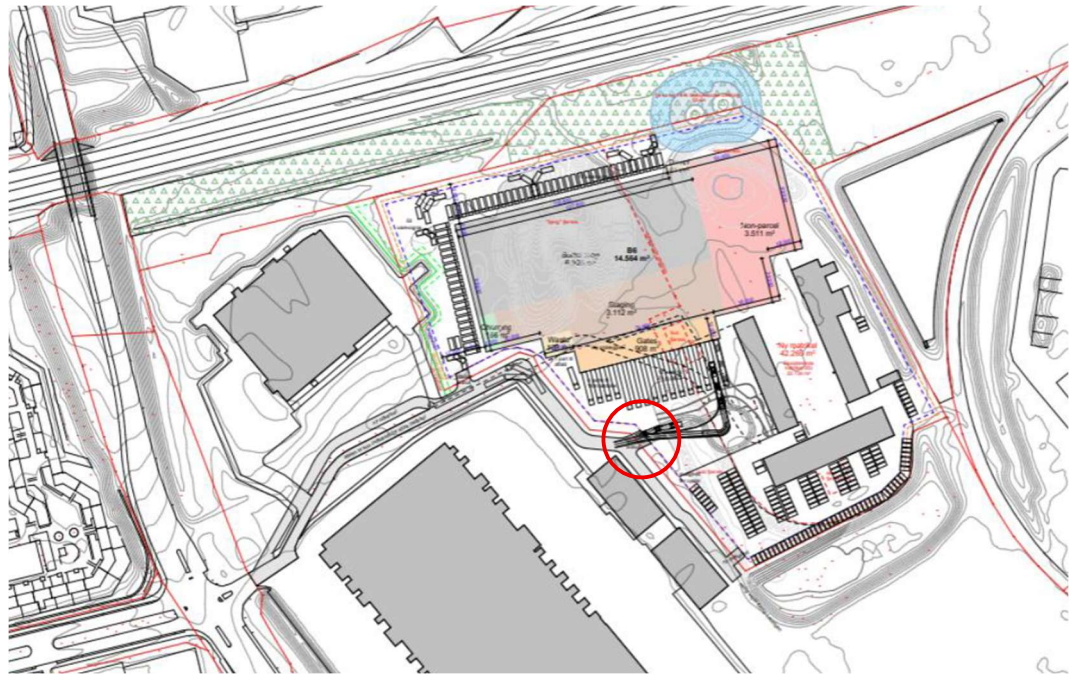
I forbindelse med det nye byggeri skal der gennemføres en VVM-screening og her indgår trafikanalysen, som en del af screeningen.

Trafikanalysen belyser de eksisterende forhold, herunder trafikmængder på det omkringliggende vejnet, samt de fremtidige forhold med fokus på den forventede trafik fra det nye byggeri, trafikanternes rutevalg og de fremtidige adgangsforhold med udkørsler fra Solmarksvej og Vallensbæk Torvevej (sidevejen nord for Coop).

Derudover indgår en overordnet vurdering af, hvordan projektet påvirker trafiksikkerheden i området.



Figur 1: Foreløbig oversigtsplan for projektet. Rød markering angiver fremtidige adgangsveje.



Figur 2: Foreløbig oversigtsplan for projektet for DAO. Rød markering angiver fremtidig adgangsvej.

2

Sammenfatning

Etablering af nyt domicil for Kemp & Lauritzen og DAO på den nordlige grund, medfører en trafikstigning i området. Påvirkningen af det omkringliggende vejnet vurderes dog ikke at have afgørende konsekvenser for hverken afviklingen eller trafiksikkerheden.

På baggrund af analyser af de nuværende trafikmønstre i området, samt forventningerne til den fremtidige fordeling af trafikken, er det især Vallensbæk Torvevej der er den foretrukne rute.

Vallensbæk Torvevej er allerede i dag højt belastet i eftermiddagsspidstimen, og den ekstra trafik fra projektet vil derfor medføre øget ventetid for udkørende fra sidevejene. Da trafikken tilføres via signalregulerede kryds, vurderes den primære konsekvens at være længere kø på sidevejene frem for væsentligt forringet afvikling på selve Vallensbæk Torvevej.

I de situationer hvor beregningerne viser at en stor del af trafikken i dag og også i fremtiden alligevel vil vælge at køre mod Vallensbæk Torvevej, vurderes det at kødannelsen på sidevejen (især Kornmarksvej) gradvist kan medføre at en del trafikanter vælger alternative ruter via vejnettet i Brøndby Kommune.

På den nordlige grund har DAO ingen alternative ruter, så al trafikken herfra ledes ud til Vallensbæk Torvevej. Også her er krydset signalreguleret, hvilket sætter en grænse for hvor meget trafik, sidevejen kan tilføre Vallensbæk Torvevej.

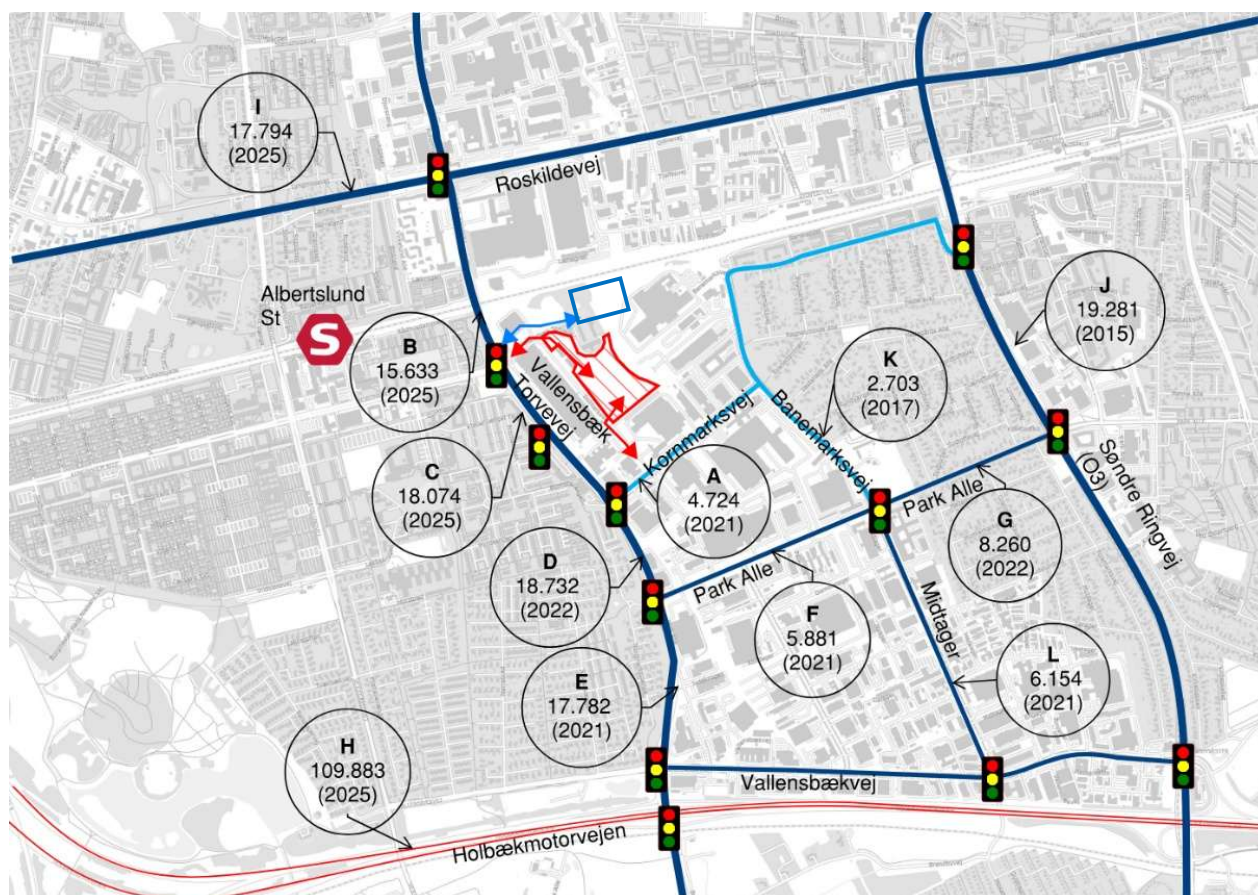
Det vurderes, at trafiksikkerheden ikke vil blive påvirket i afgørende grad, da stigningen i trafikken for de fleste vejstrækningers vedkommende, er begrænset. Enkelte tiltag på vejnettet i Brøndby Kommune vil dog generelt kunne øge trafiksikkerheden, såsom at sikre bedre oversigtsforhold, at gøre krydsene mindre dynamiske og at indsnævre det visuelle vejprofil.

Krydset ved Vallensbæk Torvevej/Nordmarksvej har ikke et klart uheldsbillede, men det kan ikke afvises at fysiske ændringer i signalet kan være med til at øge trafiksikkerheden.

3

Nuværende forhold

Grunden, hvor byggeriet ønskes opført, er ubebygget i dag og vil få vejadgang via Vallensbæk Torvevej og Solmarksvej, jf. figur 2. For at komme videre til det overordnede vejnet, skal trafikanterne fra Solmarksvej via Kornmarksvej. Tæt på grunden ligger Vallensbæk Torvevej som giver videre forbindelse til Roskildevej og Holbækmotorvejen. Øst for udviklingsområdet ligger Ring 3 (Søndre Ringvej), hvor der er adgang via blandt andet Park Alle.



Figur 3: Vejnettet samt foreliggende Mastra-tællinger, som er nærmere beskrevet i tabel 1. Tallene angiver hverdagsdøgntrafikken og tallet i parentes angiver årstal for den seneste trafiktælling. Trafik til og fra Kemp & Lauritzen er vist med røde pile, trafik til og fra DAO er vist med blå pil.

Udviklingsgrunden ligger ca. 1,2 km fra Albertslund St., hvilket er lige på grænsen for stationsnærhed i forhold til gående, så medarbejdere som ankommer med tog, vil formentlig bruge en cykel mellem stationen og arbejdspladsen.

	ÅDT	HDT	Lastbil ÅDT	Lastbil %	Gns. hastighed (km/h)	85 % fraktil (km/h)	Årstal for tælling
A Kornmarksvej	3.960	4.724	559	14,1%	41,9	53,5	2021
B Vallensbæk Torvevej	13.348	15.633	373	2,8 %	49,3	54,9	2025
C Vallensbæk Torvevej	15.523	18.074	635	4,1 %	48,2	57,3	2025
D Vallensbæk Torvevej	16.282	18.732	1.752	10,8 %	48,3	58,0	2022
E Vallensbæk Torvevej	15.181	17.782	1.976	13,0 %	51,9	61,0	2021
F Park Alle	4.989	5.881	643	12,9 %	52,8	62,2	2021
G Park Alle	7.015	8.260	550	7,8 %	49,6	57,8	2022
H Holbækmotorvejen	98.642	109.883	4.652	4,7	106,6	119,0	2025
I Roskildevej	16.452	17.794	660	4,0 %	51,7	59,4	2025
J Søndre Ringvej (O3)	18.116	19.281	2.776	15,3 %	71,6	81,7	2015
K Banemarksvej	2.090	2.703	587	28,1 %	60,4	69,4	2017
L Midtager	5.044	6.154	654	13,0 %	54,0	63,3	2022

Tabel 1. Trafiktal ved eksisterende forhold. Årsdøgntrafik (ÅDT), Hverdagsdøgn (HDT), ÅDT for lastbiler, lastbil % af ÅDT, Gennemsnitlig hastighed, 85 % fraktil og årstallet for tællingen.

4 Fremtidige forhold

4.1 Genereret trafik – Kemp & Lauritzen

For at vurdere hvor meget trafik det nye byggeri vil generere, bruges turrater fra Vejreglernes katalog. Kemp & Lauritzen har suppleret med oplysninger omkring trafikmønstre til og fra virksomhedens tre adresser på hhv. Roskildevej, Stamholmen og Kanalholmen.

Det er oplyst, at det nye byggeri indeholder 4.000 m² lager- og værkstedsareal og ca. 10.000 m² kontorareal inkl. kantine.

Funktion	Etagemeter	Turrate pr. 100 m ²	Ture pr. hverdagsdøgn
Kontor	10.000	8,4	840
Lager og værksted	4.000	4,1	164

Tabel 2. Turrater for motorkøretøjer fra Vejreglerne

Det er valgt at benytte den gennemsnitlige turrate for både kontor og lager/værksted, da området både ligger tæt på motorvej (hvilket trækker op i antallet af køretøjer), men der er også mulighed for kollektiv betjening med S-tog (Albertslund st.), letbane (Glostrup st. og Søndre Ringvej) og busstop på Vallensbæk Torvevej og Banemarksvej (hvilket trækker ned i forhold til antal køretøjer). 95 % konfidensintervallet for kontor ligger mellem 7,8 – 9,0 ture pr 100 m², og for lager- og værksted ligger intervallet mellem 3,1 - 5,4 ture pr 100 m².

4.1.1 Spidstimetrafik

Det er valgt at se på eftermiddagsspidstimen, da Kemp & Lauritzen har oplyst, at en del af trafikken til deres kontor og lager/værksted ankommer i tidsrummet 5:30-8:30, så det forventes at der vil være en del af medarbejderne, som møder ind før spidstimen om morgenen. Om eftermiddagen er trafikken fordelt mere ud, men der er generelt et højere trafikniveau set over det samme antal timer, da der også er flere fritidsture, som f.eks. indkøb, fritidsaktiviteter og besøg. Det er oplyst fra Vallensbæk Kommune at der om eftermiddagen er meget trafik på Vallensbæk Torvevej mod syd til ramper mod motorvejen. Signalanlægget, som regulerer trafikken til og fra ramperne, vurderes at være en flaskehals for afviklingen af trafikken på Vallensbæk Torvevej.

Kemp & Lauritzen har analyseret medarbejdernes bopæl, og her er der en overvægt mod bosætning på Syd- og Vestsjælland, så for dem er det attraktivt at benytte tilslutningsanlægget på Vallensbæk Torvevej for at fortsætte videre ad Holbækmotorvejen.

Eftermiddagsspidstimen er beregnet som 12 % af den samlede trafik til og fra området, hvor intervallet i turratekataloget er angivet til at ligge mellem 8-14 %, så der er valgt en spidstimeandel til den høje side, for at sikre en robusthed i beregningerne. Beregning for antallet af ture om eftermiddagen kan ses i tabel 3. Det antages at alle

ture om eftermiddagen er biler, der kører væk fra grunden, selv om en lille del normalt vil være indkørende trafik.

	Total ture	Eftermiddags Andel	Eftermiddag Ture ud	Sydlig adgang (93%)	Nordlig adgang (7%)
Kontor	840	12 %	101		
Lager og værksted	164	12 %	20		
Total	1004		121	112	9

Tabel 3. Fordeling af trafik om eftermiddagen i forbindelse med Kemp & Lauritzens nye kontor og lager, og fordeling mellem sydlig og nordlig adgangsvej

Der er to adgange til Kemp & Lauritzens grund. Den sydlige via Solmarksvej og Kornmarksvej, og en nordlig adgang via "Alléen" til Vallensbæk Torvevej. Det er oplyst, at der forventes at den nordlige vejadgang hovedsageligt benyttes af gæster og kursister, samt nogle få ansatte, i alt ca. 70 biler dagligt. Det svarer til ca. 7 % af den samlede genererede trafik til Kemp & Lauritzen, som benytter den nordlige adgang, mens de resterende trafikanter benytter den sydlige adgang.

4.2

Genereret trafik - DAO

På grunden nord for udviklingsområdet for Kemp & Lauritzen ligger der i dag nogle forskellige virksomheder (f.eks. FDB Møbler, HLM Landmåling), som har adgang til Vallensbæk Torvevej via krydset med Coop Logistik. Det er oplyst, at det planlægges at etablere en større logistikvirksomhed (DAO) i stedet for de eksisterende virksomheder på grunden, og den eksisterende trafik fra disse virksomheder fratrækkes derfor i beregningerne af mertrafikken. I spidstimen om eftermiddagen (kl. 15:00-16:00) forventes i fremtiden i alt ca. 140 køretøjer ud fra denne grund. Dette tal er baseret på faktiske målinger fra logistikvirksomheden.

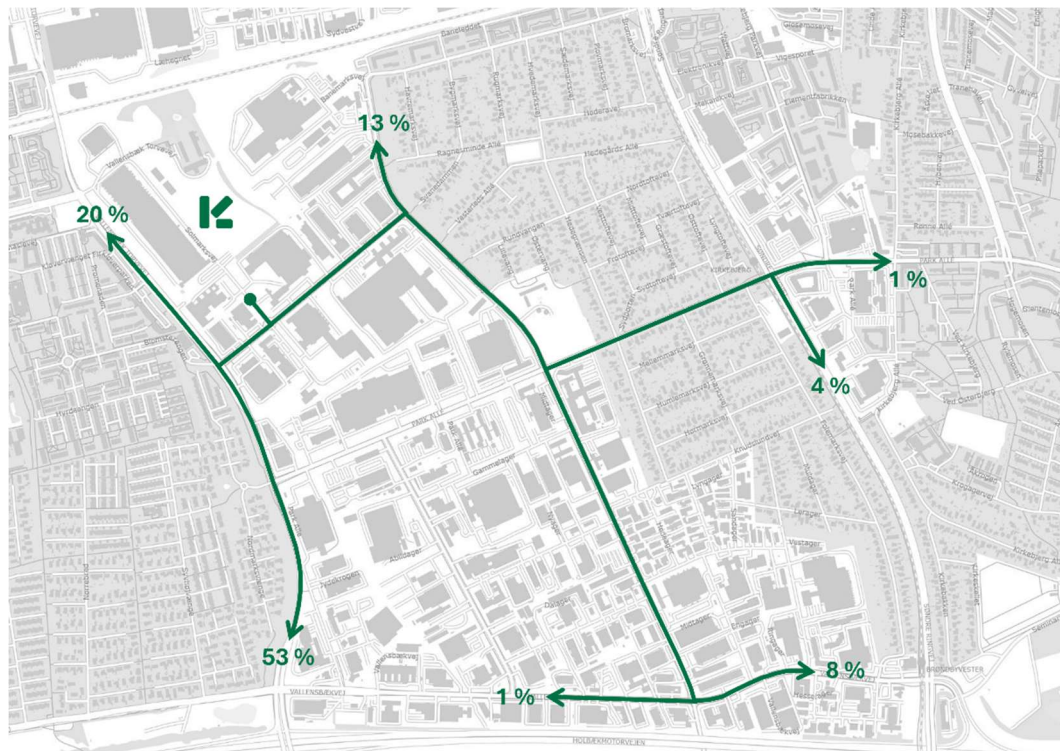
LINQ Trafikrådgivning har ved en trafiktælling i krydset ved Coop Logistik i marts 2026 talt 41 udkørende biler i timen mellem kl. 15:00-16:00. De eksisterende virksomheder vurderes på den baggrund at generere omkring 40 udkørende biler i spidstimen, som fratrækkes den forventede trafik fra den nye anvendelse.

	Eftermiddag, Ture ud	Sydlig adgang	Nordlig adgang
Kemp & Lauritzen	121	112	9
DAO	140		140
Eksisterende trafik fra nordlig grund	-40		-40
Total	221	112	109

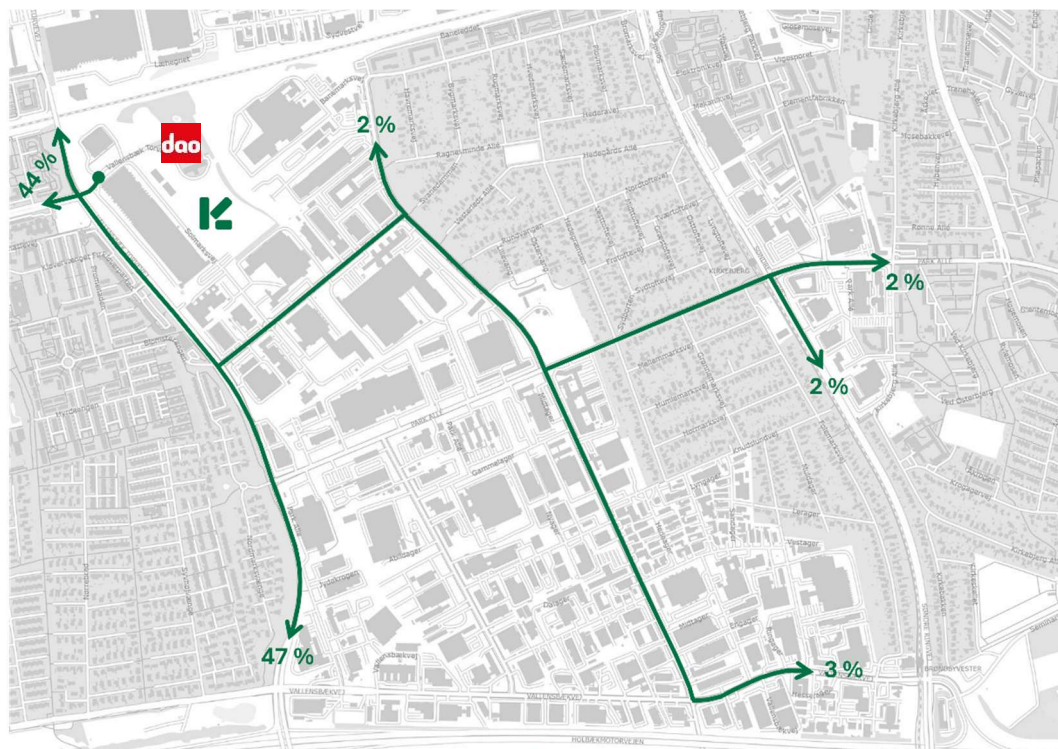
Tabel 4. Fordeling af trafik fra nordlig udviklingsgrund (DAO) og Kemp & Lauritzen fratrasket eksisterende trafik fra nordlig grund.

4.3 Rutevalg – Eksisterende forhold

For at kunne vurdere det fremtidige rutevalg fra byggeriet om eftermiddagen, er der blevet gennemført en nummerskrivningsanalyse på vejnettet omkring det nye byggeri. Der er taget udgangspunkt i byggeriets to fremtidige udkørsler til Solmarksvej og Vallensbæk Torvevej (sidevejen nord for Coop). På figur 3 og figur 4 fremgår resultaterne af nummerskrivningen, som viser bilisternes rutevalg i dag fra hver udkørsel.



Figur 4: Resultat af nummerskrivning, baseret på 154 registrerede nummerplader (100 %) ved udkørsel fra Solmarksvej.

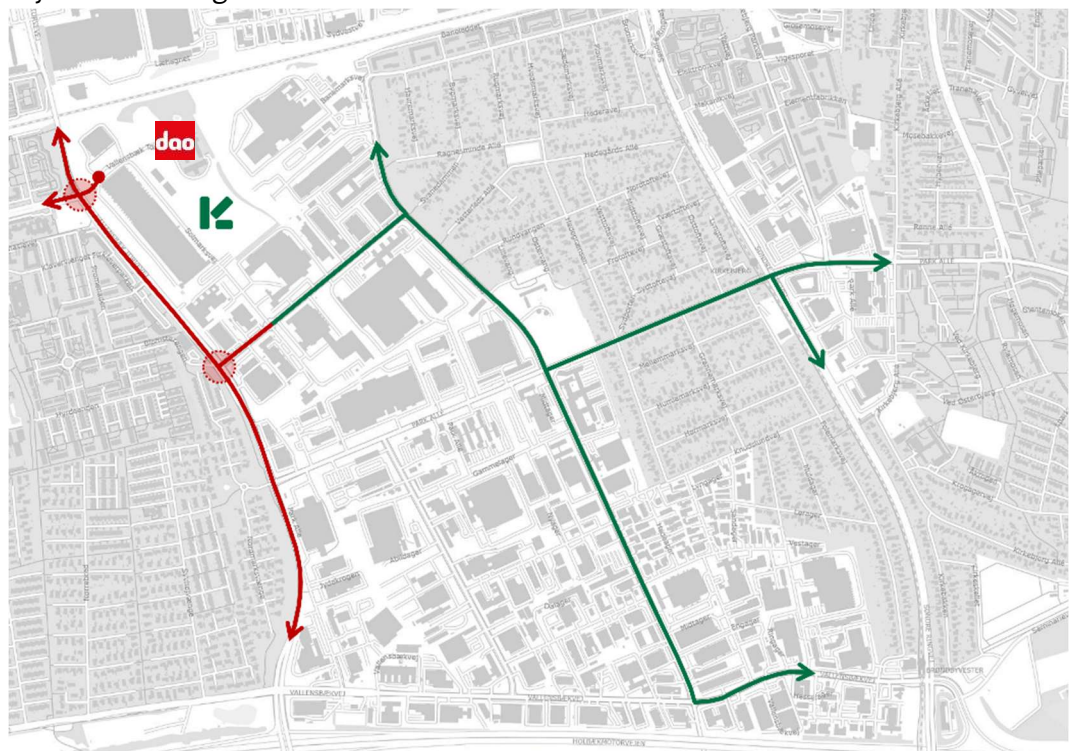


Figur 5: Resultat af nummerskrivning, baseret på 105 registrerede nummerplader (100 %) ved udkørsel fra Vallensbæk Torvevej.

4.4 Vurdering af fremtidig trafik

På baggrund af den beregnede mertrafik, nummerskrivningsanalysen af den eksisterende trafik fra området samt foreliggende trafiktællinger fra Mastra, forventes trafikken til og fra det nye Kemp & Lauritzen-byggeri og logistikvirksomheden i udgangspunktet primært at belaste Vallensbæk Torvevej samt de to nærtliggende signalregulerede kryds ved Kornmarksvej/Vallensbæk Torvevej og Vallensbæk Torvevej/Nordmarksvej, som markeret på figur 5.

Mertrafikken forudsættes at følge det nuværende rutevalg, hvilket understøttes af Kemp & Lauritzens analyse af medarbejdernes bopæl med overvægt på Syd- og Vestsjælland. Trafik fra den sydlige adgangsvej vil således primært afvikles mod syd ad Vallensbæk Torvevej. Dette svarer til ca. 1 ekstra venstresvingende bil pr. minut fra Kornmarksvej til Vallensbæk Torvevej og vurderes ikke at påvirke kapaciteten i krydset væsentligt.

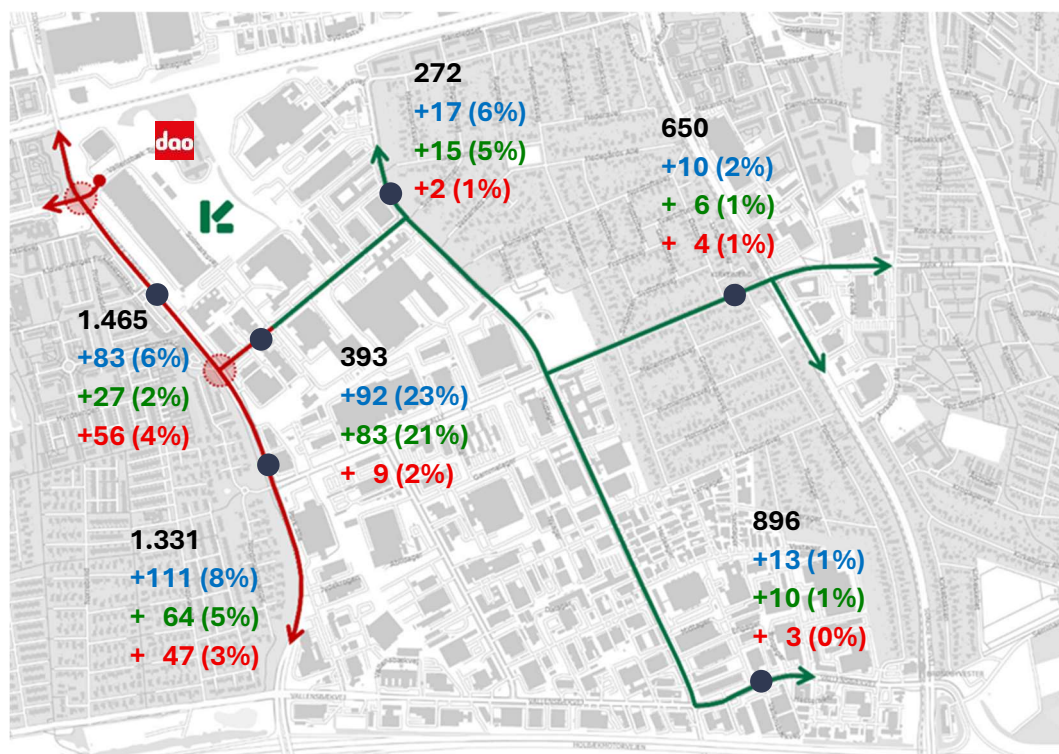


Figur 6: Vejstrækninger og kryds med forventet øget trafikbelastning.

Det samme gør sig gældende for den nordlige adgangsvej, her forventes det også at mertrafikken vil fordele sig nogenlunde som den nuværende trafik i dag, og da den nuværende trafik samtidig mindskes grundet de eksisterende virksomheders modregning i trafikken, så vurderes det at den faktiske mertrafik ikke kommer til at have en afgørende betydning for kapaciteten i krydset Vallensbæk Torvevej/Nordmarksvej. Albertslund Kommune har fremsendt signaldokumentationen for signalet, og heraf fremgår det, at trafikken fra COOP/DAO i perioder skal anmeldes, for at få grønt i signalet. Det kan medføre forlængede ventetider for udkørende, men vurderes at kunne accepteres, grundet de relativt lave trafikmængder.

Vallensbæk Torvevej er i forvejen højt belastet i eftermiddagsspidstimen i retning mod motorvejen. Som det fremgår af figur 6, vil der være en stigning i trafikken på

omkring 9,7 % mellem motorvejsrampen og Kornmarksvej. Stigningen vil bevirke at der kan opleves øget ventetid i spidstimen. Da mertrafikken tilføres fra sidevejene og reguleres i signalanlæg, vurderes det ikke at have væsentlig betydning for kapaciteten på selve strækningen, under forudsætning af at signalet i dag lukker så



Figur 7: Forventet trafikstigning på de berørte strækninger i eftermiddagsspidstimen. Sorte tal angiver de talte trafikmængder i dagens situation. De blå tal er den samlede forventede trafikstigning for både K&L og DAO. Grønne tal angiver den forventede trafikstigning fra K&L, mens røde tal angiver den forventede trafikstigning fra DAO. Alle trafikstigninger er suppleret med angivelse af den procentmæssige stigning i parentes.

mange trafikanter fra sidevejene ud som muligt. Den ekstra trafik vurderes således at opstuve på sidevejene til Vallensbæk Torvevej. Eventuelle periodiske kødannelser forventes at tilskynde trafikanter til at vælge andre ruter, således at trafikmængderne på strækningerne i Brøndby Kommune vil stige tilsvarende mere end det, der er vist nedenfor.

4.5 Trafiksikkerhedsmæssig vurdering

De veje som bliver mest påvirket af den genererede trafik fra de to projekter, hhv. Kemp & Lauritzen og DAO på den nordlige grund, vil være Solmarksvej, Kornmarksvej og Vallensbæk Torvevej.

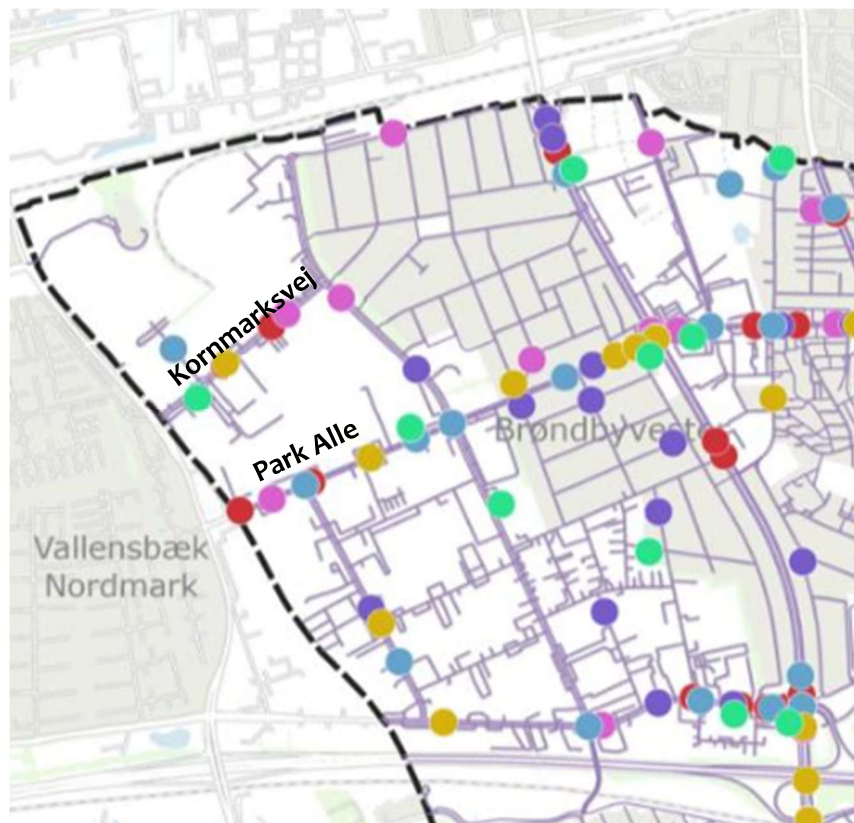
Kornmarksvej og Solmarksvej ligger i Brøndby Kommune, og derfor er der set på om der er beskrevet trafiksikkerhedsmæssige problemer i Brøndby Kommunes Mobilitets- og trafiksikkerhedsplan 2025. I figur 8 kan ses et udklip fra området med Solmarksvej og Kornmarksvej fra Mobilitets- og trafiksikkerhedsplanen.

Over en 6-årig periode sker der én ulykke på Solmarksvej og 4 ulykker på Kornmarksvej. Der er ikke cyklister involveret i nogle af ulykkerne, men ellers er der ikke flere oplysninger i forhold til, om det er ekstraulykke, materielskadeulykke eller

personskadeulykker. Park Alle fremhæves som den mest ulykkesbelastede strækning i området Brøndbyvester.

Faktaboks

- **Personskadeulykker** er ulykker, hvor der er skade på en eller flere personer, og mindst én af de indblandede trafikanter var kørende.
- **Materielskadeulykker** er ulykker, hvor det skønnes at der er sket skade for min. 50.000 kr. på køretøjer eller 5.000 kr. for anden materiel. Eller hvis der er optaget rapport pga. overtrædelser af færdselsloven, som kan give anledning til sigtelse, f.eks. overtrædelse af vigepligt.
- **Ekstrauheld** er mindre materielskadeulykker med ubetydelige skader, hvor politiet ikke har optaget en fuld rapport.



Figur 8. Udklip fra Baggrundsrapport til Brøndby Kommunes Mobilitets- og trafiksikkerhedsplan 2025. De forskellige farver på prikkerne henviser til det år ulykken er sket.

Solmarksvej og Kornmarksvej er begge kendetegnet ved at være veje i et industriområde. Der er brede kørebaner med dobbeltrettet trafik og de lette trafikanter er trukket væk fra vejen på deres eget areal. Der er længdeparkering langs vejene til både lastbiler og personbiler. Solmarksvej er omkring 10,5 m bred, og arealet til de lette trafikanter er trukket ca. 3 m væk fra vejen. Dette kan ses på fotoet på figur 9.



Figur 9. Solmarksvej mod syd. Billedet er fra maj 2026.

Kornmarksvej er ca. 11 m bred, og her er de lette trafikanter ligeledes trukket tilbage fra kørebanen på deres eget areal. Hastighedsgrænsen på Kornmarksvej er 60 km/h. På figur 10 ses et foto fra Kornmarksvej i vestlig retning, hvor krydset med Solmarksvej ses til højre i billedet.

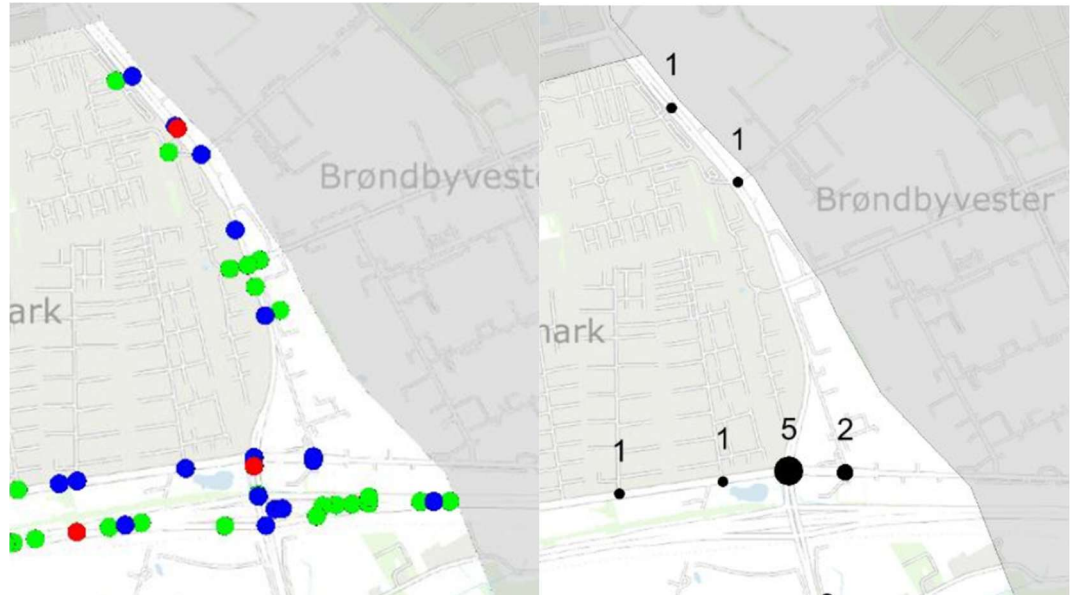


Figur 10. Kornmarksvej mod vest. Fotoet er fra maj 2026.

Som det også ses på billedet, er der mulighed for parkering forholdsvis tæt på krydset, hvilket kan være med til at forringe oversigten fra Solmarksvej for udkørende trafikanter.

For at sikre en bedre oversigt fra Solmarksvej kan det overvejes at fjerne noget af længdeparkeringen på Kornmarksvej frem mod krydset. En yderligere forbedring kan opnås med en hastighedsnedsættelse på Kornmarksvej fra 60 km/h til 50 km/h. Jf. tabel 1 kører 85 % af trafikanterne 53,5 km/h eller derunder, så hastighedsniveauet på Kornmarksvej er i forvejen ikke for højt. Helt generelt så kan det overvejes om vejene i området skal trafiksaneres i forhold til hastighedsgrænser og indsnævring af kørebaner, hvis det på sigt ønskes at omdanne området fra traditionelt industriområde til erhvervsområde med flere kontorvirksomheder.

Vallensbæk Torvevej ligger i Vallensbæk Kommune. I figur 11 ses udklip fra Vallensbæk Kommunes Trafiksikkerhedsplan 2018-2027. Det kan ses (figur til venstre), at der sker ulykker på Vallensbæk Torvevej, men langt de fleste er ekstraulykker. Ses der alene på materielskade- og personskadeulykker i kryds (figur til højre) er der registreret én ulykke i hhv. krydset med Vallensbæk Torvevej og Nordmarksvej, samt Vallensbæk Torvevej og Kornmarksvej. I krydset mellem Vallensbæk Torvevej og Vallensbækvej skete der 5 ulykker i en 5-årige registreringsperiode.



Figur 11. Udklip fra Vallensbæk Kommunes Trafiksikkerhedsplan 2018-2027. På figuren til venstre er de røde prikker personskadeulykker, de blå prikker materielskadeulykker og de grønne ekstraulykker. På figuren til højre er de sorte prikker antallet af person- og materielskadeulykker i kryds.

Albertslund Kommune har oplyst LINQ Trafikrådgivning om uheld der er sket i krydset ved den nordlige tilslutning til Vallensbæk Torvevej. En gennemgang af uheldene giver ikke et entydigt uheldsbillede, og dermed ikke en indikation af at trafikken fra det vestlige ben i krydset skulle være særligt problematisk.

I Albertslund Kommunes aktuelle trafiksikkerhedsplan fra 2023 er krydset ved den nordlige tilslutning til projektlokaliteterne udpeget som ét af 11 særligt uheldsbelastede lokaliteter. Krydset er dog ikke med i kommunens prioriteringsliste over strækninger og kryds hvor der skal implementeres uheldsreducerende tiltag. Det vurderes at årsagen hertil er, at der umiddelbart ikke er et klart uheldsbillede i krydset.

Derudover er en del af strækningen nord for banen på Vallensbæk Torvevej udpeget, ligesom de to tætliggende signaler ved Læhegnet og Roskildevej også er det. Heraf er det kun signalet på Roskildevej der fremgår af kommunens prioriteringsliste, hvor det er foreslået at tilpasse krydset og optimere signalet. Det vurderes at projekterne omtalt i dette notat ikke vil have afgørende indflydelse på lokaliteterne.



Figur 12: Uddrag af Albertslund Kommunes trafiksikkerhedsplan. Figuren viser de uheldsbelastede lokaliteter. Røde streger er strækninger og gule cirkler er kryds.



Figur 13: Foto af sættevogntog der foretager højresving ud fra COOP.

Det vurderes at den relativt begrænsede ekstra trafik til og fra Kemp & Lauritzen samt DAO ikke vil påvirke ulykkesbilledet på Vallensbæk Torvevej nævneværdigt. På sigt kan det undersøges om der er kapacitetsmæssig mulighed for at udkørende fra COOP kan prioriteres højere i signalprogrammet eller måske kan detekteres i længere afstand fra krydset, så køretøjerne ikke skal helt hen til stopstregen for at blive anmeldt i signalet.

Selv om krydset ikke har et klart uheldsbillede, kan det ikke afvises at fysiske ændringer i signalet kan være med til at øge trafiksikkerheden. Eksempelvis er det veldokumenteret at mere end to blå cykelfelter i et kryds har en negativ trafiksikkerhedsmæssig effekt.

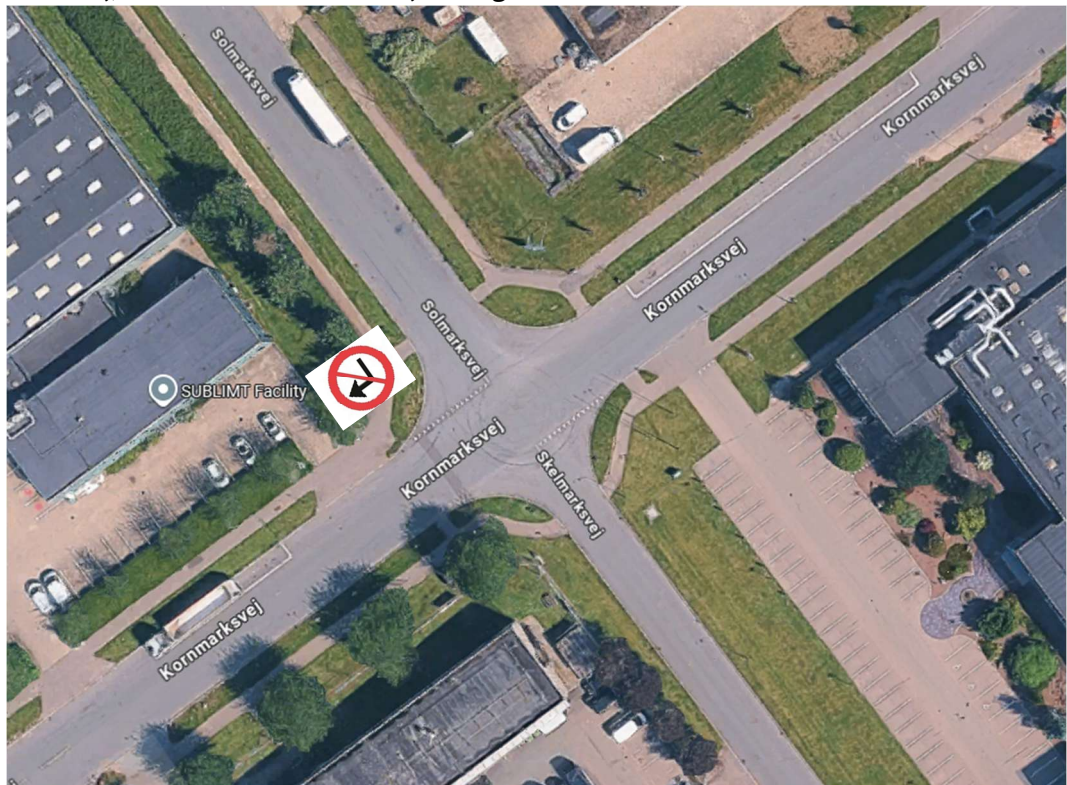
Afværgeforanstaltninger

For i videst muligt omfang at undgå at belaste Vallensbæk Torvevej, er forskellige afværgeforanstaltninger undersøgt.

1. Højresvingsforbud på Solmarksvej
2. Dynamisk skiltning med rejsetider
3. Doseringssignal i krydset Solmarksvej/Kornmarksvej
4. Ændrede grøntider i signalet Vallensbæk Torvevej/Kornmarksvej
5. Ny adgangsvej til Vallensbæk Torvevej

4.6 Højresvingsforbud på Solmarksvej

For at undgå at de udkørende bilister fra Solmarksvej kører imod Vallensbæk Torvevej, kan der etableres et højresvingsforbud.



Figur 14: Illustration af højresvingsforbud på Solmarksvej

Højresvingsforbuddet vil formelt gøre det ulovligt at foretage højresving, men vil ikke gøre det fysisk uigennemførligt. Nogle bilister vil overholde svingforbuddet, men det vurderes at mange vil trodse forbuddet, da det stadig er fysisk muligt at svinge til højre. Reelt vil forbuddet dermed have en ringe effekt.

Forbuddet vil være til gene for de eksisterende erhvervsdrivende på Solmarksvej, der pålægges en unødvendig omvejskørsel.

Forbuddet vil gælde over hele døgnet, og dermed også uden for spidstimerne, hvor der reelt ikke er behov for forbuddet. Dette vil bidrage til den manglende overholdelse af svingforbuddet.

Det er muligt at tavlen kan gøres dynamisk, men vi vurderer at det stadig kun vil have en ringe effekt, hvis bilisterne kan drage en tidsmæssig fordel af at trodse forbuddet.

4.7 Dynamisk skiltning med rejsetider

For at informere om de alternative ruter til Vallensbæk Torvevej, kan der opsættes dynamiske tavler med aktuel rejsetidsinformation. Løsningen vil effektivt kunne lede trafikanterne af andre veje, og vil dermed kunne aflaste Vallensbæk Torvevej. Løsningen forudsætter at rejsetiden er kortere via Banemarksvej mv., hvilket på baggrund af det aktuelle trafikmønster er tvivlsomt.

De dynamiske tavler er et teknisk anlæg der kræver løsninger der driftes og opdateres. Et funktionsdygtigt informationssystem er afgørende for at trafikanterne har tillid til informationen.

Vi vurderer at løsningen er effektiv, men der er overvejende risiko for at tavlerne vil henvise til Holbækmotorvejen via Vallensbæk Torvevej.



Figur 15: Eksempel på dynamisk tavle med rejsetidsangivelse. Kilde: Århus Stiftstidende.

4.8

Doseringssignal i krydset Solmarksvej/Kornmarksvej

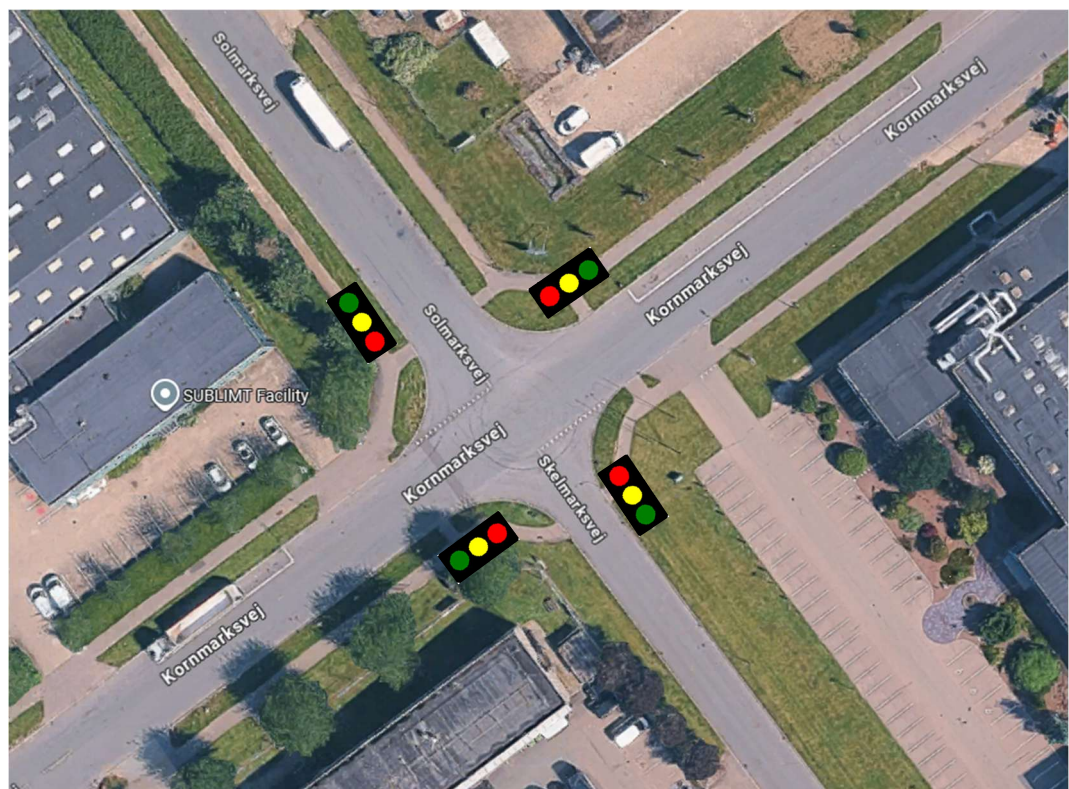
For at sikre at der ikke kommer for store mængder trafik mod Vallensbæk Torvevej, kan trafikken doseres via en ny signalregulering af krydset.

Doseringen kan ske på to måder; enten ved kun at lukke minimal trafik ud fra Solmarksvej til Kornmarksvej, eller ved at etablere svingbaner på Solmarksvej, og give venstresvinget mere grøntid end højresvinget.

Et signalanlæg er dyrt i etableringsomkostninger, ligesom anlægget løbende skal driftes. Trafiksikkerhedsmæssigt er vigepligtsregulerede kryds (som det er i dag) en ringe løsning, og et signal vil kunne afhjælpe de uheld der typisk opstår, når modkørende fra sidevejen (Solmarksvej og Skelmarksvej) er usikre på hvem der skal svinge først. Rådgiver er ikke bekendt med om der er sket uheld i krydset, og en eventuel etablering af signalet skal gennemgå en detaljeret beregning og trafiksikkerhedsrevision, før etablering.

I spidstimen er der i gennemsnit kun 2 udkørende biler i minuttet, og en signalregulering vil dermed ikke kunne anvendes til at dosere trafikken, da minimumsgrøntiden alene lukker mere end 2 biler igennem signalet.

Løsningen vurderes derfor uanvendelig dette sted.



Figur 16: Illustration af en signalregulering af krydset Solmarksvej/Kornmarksvej.

4.9

Ændrede grøntider i signalet Vallensbæk Torvevej/Kornmarksvej

En løsning kan være at give trafikken fra Kornmarksvej mindre grøntid i signalet, for på den måde at sikre, at færre biler kører ud på Vallensbæk Torvevej.

Rådgiver er ikke bekendt med omløbstiderne og grøntidsfordelingen i signalet, men med udgangspunkt i at K&L bidrager med i gennemsnit 2 biler i minuttet, er effekten af justeringen af grøntiden begrænset, men mulig. Det vil kun være i eftermiddagsprogrammet at grøntiden i signalet skal justeres.

Den mindre grøntid for Kornmarksvej vil resultere i at køen på Kornmarksvej risikerer at strække sig tilbage til udkørslen fra Netto og ultimativt tilbage til Solmarksvej. Dette kan have trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser, da bilister fra sidevejene i større grad vil forsøge at presse sig ud i køen. Det vil i perioder være effektivt i forhold til at få flere bilister til at køre østpå ad Kornmarksvej, men en naturlig kødannelse på baggrund af mertrafik fra K&L vil have den samme effekt.



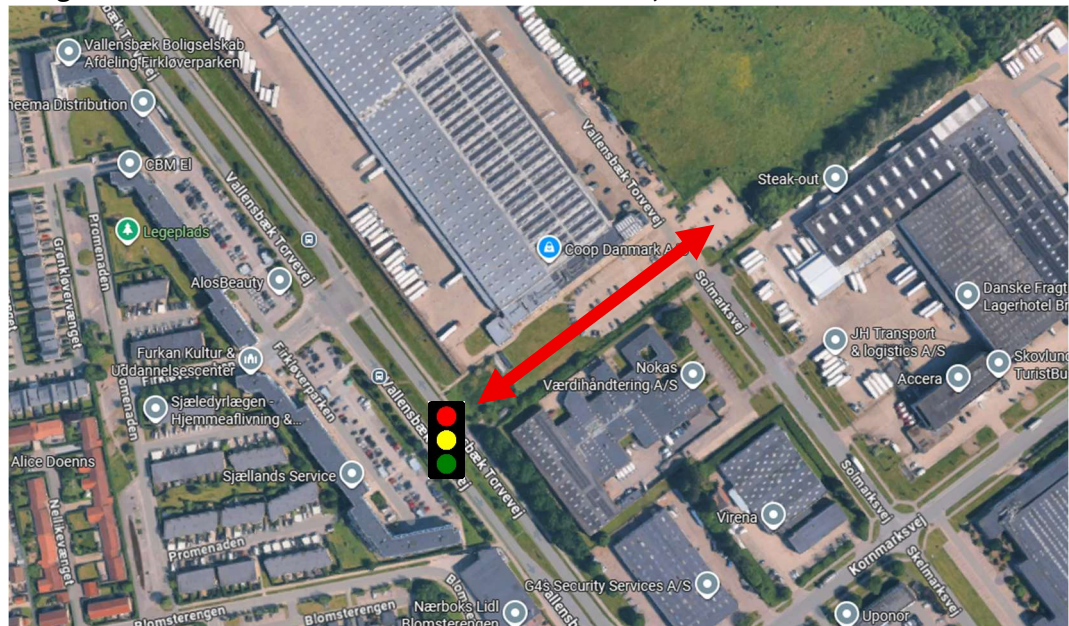
Figur 17: Foto af det eksisterende vejkræds Vallensbæk Torvevej/Kornmarksvej.

4.10

Ny adgangsvej til Vallensbæk Torvevej

En særskilt adgangsvej fra K&L kan sikre at kun udkørende fra K&L doseres ud på Vallensbæk Torvevej, og vil således ikke påvirke de øvrige erhvervsdrivende på Solmarksvej. Løsningen kræver etablering af et nyt signalanlæg og samordning med de øvrige signaler på Vallensbæk Torvevej, hvilket vurderes at være vanskeligt med den korte indbyrdes afstand mellem signalerne.

Løsningen vurderes kun at have en ringe effekt på mængden af trafik, ligesom den tvinger alle bilister til at køre via Vallensbæk Torvevej.



Figur 18: Illustration af ny tilslutning til Vallensbæk Torvevej.