

## Notat

10.01.2022

Projekt nr.: 1017691-001  
+45 2429 4912  
mdh@moe.dk

<b>Projekt:</b>	Trafikanalyse Hendriksholm Skole	
<b>Emne:</b>	Ensretning af Hendriksholms Boulevard	
<b>Notat nr.:</b>	01	
<b>Rev.:</b>	2	
<b>Fordeling:</b>	Hans Georg Hybschmann	Rødovre Kommune

### 1 Indledning

Rødovre Kommune planlægger at etablere cykelsti langs Hendriksholms Boulevard for bl.a. at skabe bedre forhold for bløde trafikanter, der skal til/fra Hendriksholm Skole og Rødovre Gymnasium, der begge har adresse på vejen. I den forbindelse ønsker kommunen at undersøge konsekvenserne af at ensrette Hendriksholms Boulevard i nordlig eller sydlig retning. Samtidigt er der på området ved Rødovre Station (Rødovre Port), syd for Hendriksholms Boulevard, ved at blive opført en række boliger samt erhverv, som vil skabe en øget trafik i området.

For at vurdere de trafikale konsekvenser af ensretningen, anvendes Rødovre Kommunes trafikmodel (Rambøll, juni 2017). Trafikmodellen er udarbejdet i modelleringsprogrammet PTV Visum med 2014 og 2024 som scenarieår. I en række tidligere analyser, er trafikmodellen blevet revideret og opdateret med vejnetsændringer og ændringer i turmatricer for byudviklingsområder omkring Irmabyen (Rambøll, juni 2017), Valhøj Skole (MOE, april 2020), Bykernen (MOE, august 2020).

I analysen er der foretaget en særskilt vurdering af kapacitetsforholdene i krydsene Tårnvej – Rødovre Stationsvej og Tårnvej – Nørrekær mhp. at vurdere om krydsene kan afvikle trafikken i fremtiden givet trafikvæksten til Rødovre Port samt ændringer i turmønstre som følge af ensretningen af Hendriksholm Boulevard. Derfor er der gennemført nye trafiktællinger i morgen- og eftermiddags-spidsstimen i disse to kryds hhv. onsdag d. 10. november og torsdag d. 11. november.

I afsnit 2 beskrives de ændringer i trafikmodellen som er foretaget samt disses forudsætninger. Afsnit 3 viser overordnede resultater for en fremtidig basiskørsel samt scenarier, hvor Hendriksholms Boulevard ensrettes. Endeligt vises resultaterne for krydstællinger samt kapacitetsvurderinger af de to kryds (før og efter) i afsnit 4.

## 2 Modelændringer og kalibrering

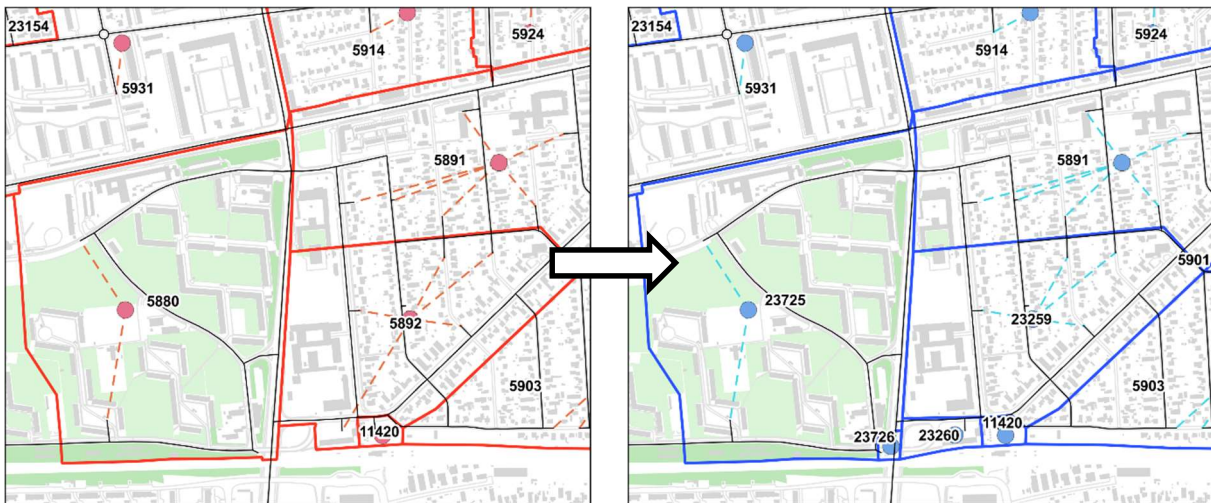
Der er foretaget en række ændringer i Rødovre Trafikmodel for at afspejle de aktuelle trafikforhold i området omkring Rødovre Port.

### 2.1 Zone- og vejnetsændringer

For at sikre, at de ekstra ture til området ved Rødovre Port kan indarbejdes i trafikmodellen, er der foretaget ændringer i zone-systemet og de tilhørende zoneophæng i modellen. Figur 1 viser zonesystemet før og efter ændringerne.

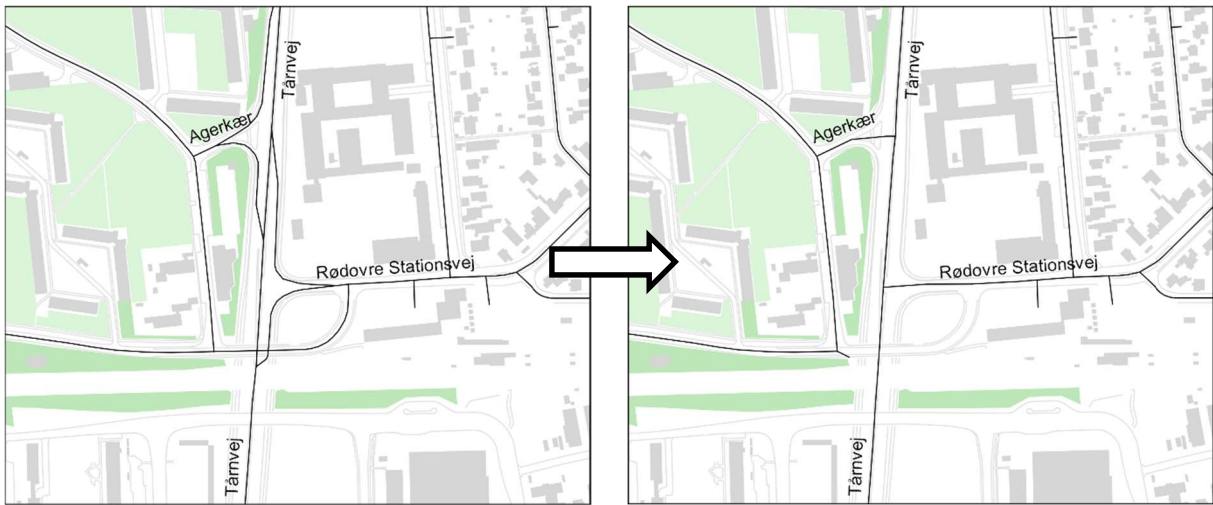
Zone 5892 der tidligere indeholdte området mellem Rødovre Station og Skodborgvej er opdelt i to nye zoner: 23259 og 23260. Zone 23260 dækker området ved Rødovre Port direkte nord for Rødovre Station, mens zone 23259 dækker den resterende del af den tidligere zone 5892. Zoneophænget til/fra Rødovre Stationsvej er overflyttet til den nye zone 23260, mens de øvrige 4 zoneophæng tilknyttes zone 23259.

Zone 5880 der indeholdte området ved Agerkær og Nørrekær er ligeledes opdelt i to zoner: 23725 og 23726. Dette er gjort for at kunne håndtere den del af byudviklingen ved Rødovre Port som sker på den østlige side af Tårnvej. Derfor dækker zone 23726 også kun en lille del af den sydvestlige del af den tidligere zone 5880.



Figur 1: Opdatering af zoner og zoneophæng (venstre: før, højre: efter)

Vejnettet i analyseområdet i trafikmodellen er også revideret i forbindelse med opgaven. På Damhus Boulevard er ensretningen ved Damhustorvet implementeret i modellen. Desuden er vejnettet på Tårnvej ved Rødovre Stationsvej og Agerkær opdateret til dagens situation, da krydsene blev ombygget i 2017. Hertil er vejforbindelsen henover Tårnvej (Storekær) fjernet fra modelvejnettet. Figur 2 viser vejnetsændringerne.



Figur 2: Opdatering af vejnet ved Tårnvej – Rødovre Stationsvej og Tårnvej – Agerkær (venstre: før, højre: efter)

## 2.2 Kalibrering af trafikmodel

For at sikre en så korrekt model som muligt, er trafikmængderne i Rødovre Trafikmodel på de vigtigste veje i analyseområdet sammenholdt med trafiktællinger – både for døgmodellen (HDT) og for spidstimestemodellerne (morgen og eftermiddag). I den forbindelse blev det bemærket, at Roskildevej på hele strækningen i modellen havde for høje trafiktal, særligt i døgmodellen og eftermiddagsmodellen. På Roskildevej er der talt mellem 26.000 og 36.000 køretøjer i døgnet (HDT), mens trafikmodellen regnede 34.000 til 48.000 køretøjer i døgnet (HDT) i 2024.

Samtidigt var der relativt lave trafiktal på Tårnvej syd for Roskildevej med kun ca. 12.000 køretøjer (HDT) i 2024, hvor der reelt er talt 23.000 (HDT) i 2021.

Turmatricerne er derfor blevet revideret for bedre at ramme de talte trafiktal. Den gennemkørende trafik på Roskildevej er nedskrevet, mens der er overflyttet en del ture fra Brøndbyøstervej til Tårnvej. På Tårnvej har det ikke været muligt blot at opskrive den gennemkørende trafik, da trafikmængderne på Tårnvej i den nordlige del af modellen passede godt. Tilsvarende ændringer er også gennemført i spidstimestemodellerne.

Tablet 1 viser hverdagsdøgnetrafik for den reviderede model sammenlignet med talt trafik. Selv med de nævnte ændringer, er der overberegning af trafik på dele af Roskildevej og en underberegning af trafikken på den sydlige del af Tårnvej i kommunen.

Det er dog vurderet at denne skævhed i modellen ikke har væsentlig betydning i forhold til de gennemførte scenarieberegninger af ensretning af Hendriksholm Boulevard. Det gør sig også gældende for kapacitetsberegningerne i de to kryds, da udgangspunkter her er de faktiske trafiktal i spidstimerne baseret på tællinger.

Vejnavn	Model (HDT)	Tælling (HDT)	Differens (HDT)	Differens (%)
Nørrekær	1.760	1.873	-113	-6,0%
Agerkær	1.123	1.379	-256	-18,6%
Roskildevej (øst for Tårnvej)	31.906	30.440	1.466	4,8%
Roskildevej (vest for Tårnvej)	33.777	25.533	8.244	32,3%
Roskildevej (øst for Hvidovrevej)	42.105	35.442	6.663	18,8%
Roskildevej (vest for Korsdalsvej)	34.266	36.365	-2.099	-5,8%
Hvidovrevej (nord)	7.128	7.245	-117	-1,6%
Hvidovrevej (syd)	11.889	10.155	1.734	17,1%
Tårnvej (nord for Jyllingevej)	15.507	16.285	-778	-4,8%
Tårnvej (syd for Jyllingevej)	27.074	24.802	2.272	9,2%
Tårnvej (nord for Rødovre Parkvej)	23.631	24.227	-596	-2,5%
Tårnvej (syd for Rødovre Parkvej)	22.707	22.417	290	1,3%
Tårnvej (nord for Roskildevej)	21.030	23.374	-2.344	-10,0%
Tårnvej (syd for Roskildevej)	16.682	23.108	-6.426	-27,8%
Randrupvej (NV)	5.710	5.919	-209	-3,5%
Randrupvej (SØ)	4.707	4.015	692	17,2%
Damhus Boulevard (NØ)	3.654	3.804	-150	-3,9%
Damhustorvet	2.237	739	1.498	202,7%
Hendriksholms Boulevard	1.001	1.057	-56	-5,3%
Rødovre Stationsvej	5.231	4.525	706	15,6%
<b>Samlet</b>	<b>313.125</b>	<b>302.704</b>	<b>10.421</b>	<b>3,4%</b>

Tabel 1: Sammenligning af døgntrafik mellem Rødovre Trafikmodel 2024 og trafiktællinger 2018-2021

### 2.3 Trafikgenerering ved Rødovre Port

Udbygningen af Rødovre Port skaber flere ture til/fra zone 23260 (øst for Tårnvej) og zone 23726 (vest for Tårnvej) i trafikmodellen. Rødovre Kommune har leveret en oversigt over byggeriets forudsætning, hvor det forventede bebyggede areal fremgår fordelt på forskellige anvendelsesformål (bolig eller erhverv). Bebyggelsen består af 10 bygninger, hvoraf de første 9 har adgang ad Rødovre Stationsvej, mens den sidste bygning har adgang ad Storekær. Der etableres i alt 534 boliger i områder, hvoraf 181 er ungdomsboliger og 353 er familieboliger.

Turvæksten til/fra de to zoner er udregnet vha. turrater. Der er anvendt en turrate per enhed (bolig) for boligturene, og en turrate per 100 m<sup>2</sup> for erhvervsturene i overensstemmelse med de nyeste turrater fra Vejdirektoratet<sup>1</sup>. For familieboliger og dagligvarebutikker, er den nedre værdi i det anbefalede interval valgt, da området er stationsnært. For ungdomsboliger findes der ikke specifikke turrater. I stedet er der anvendt en turrate på 0,5 døgnture pr. bolig baseret på turrater for etageboliger og kollegier.

<sup>1</sup> "Turrater- Anlæg og planlægning", Vejdirektoratet, 2020

Type	Turrate	Enhed
Ungdomsbolig	0,5	Pr. bolig
Familiebolig	3	Pr. bolig
Dagligvarebutik	97	Pr. 100 m <sup>2</sup>
Café eller øvrig butik	28	Pr. 100 m <sup>2</sup>

Tabel 2: Anvendte turrater

Trafik i spidstimeperioderne er antaget at være 7% af døgntrafikken for morgenspidstimen og 10% for eftermiddagsspidstimen. Andelen af trafikken i eftermiddagsspidstimen er højere, da byggeriet ved Rødovre Port genererer flere erhvervsture end boligture.

Med de anvendte turrater bliver der samlet set genereret ca. 2.900 ture pr døgn til/fra Rødovre Port.

De nygenererede ture til/fra Rødovre Port for døgn, morgen- og eftermiddagsspidstime fremgår af tabel 3. I trafikmodellen er turene fordelt til de øvrige modelzoner efter samme fordeling, som ses for nærliggende zoner.

	HDT		Eftermiddag		Morgen	
	Vest for Tårnvej	Øst for Tårnvej	Vest for Tårnvej	Øst for Tårnvej	Vest for Tårnvej	Øst for Tårnvej
<b>Boligtur</b>	206	944	21	94	14	66
<b>Erhvervsture</b>	22	1.710	2	171	2	120
<b>Total</b>	228	2.654	23	265	16	186

Tabel 3: Nygenererede ture til/fra Rødovre Port, hhv. øst og vest for Tårnvej

### 3 Trafikscenarier i Rødovre Trafikmodel

For at belyse effekterne af en ensretning af Hendriksholms Boulevard er der opsat to scenarier med ensretning i hver retning samt et basisscenarie. For at inkludere effekterne af udvidelsen af Rødovre Port, er turvæksten til Rødovre Port indregnet i de to scenarier med ensretning, men ikke i basisscenariet. Der er altså 3 scenarier:

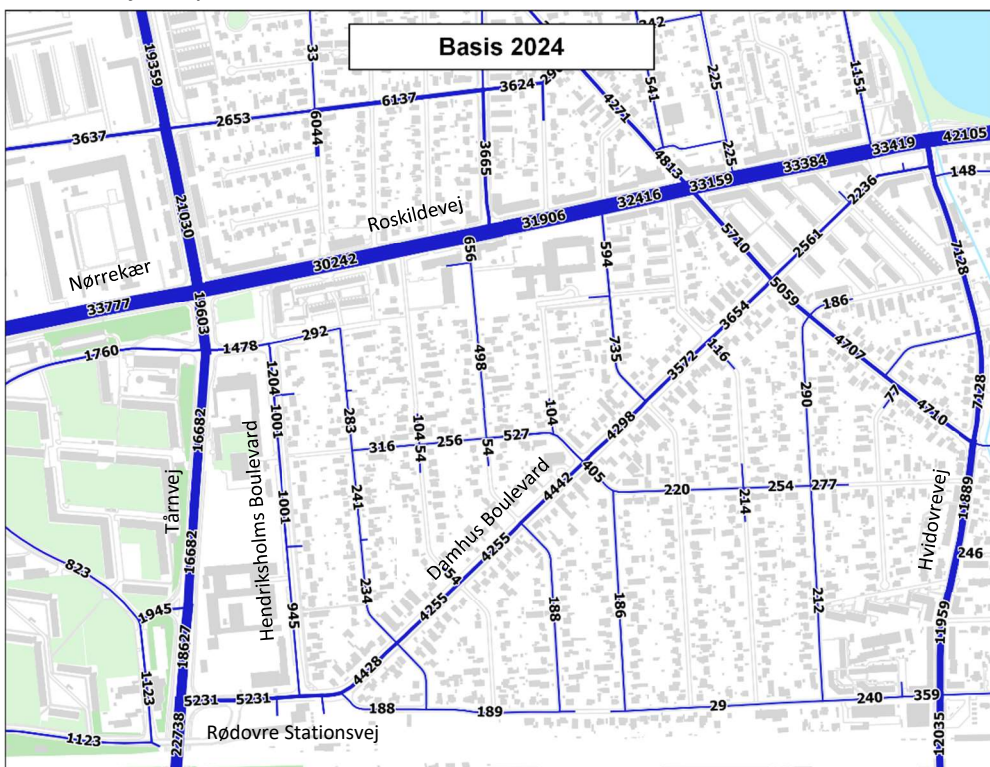
- Basis 2024
  - Vejnet som i dag
  - Nuværende trafikniveau, uden ekstra trafik til/fra Rødovre Port
- Basis 2024+
  - Vejnet som i dag
  - Fremtidigt trafikniveau inkl. trafik til/fra Rødovre Port
- Scenarie 1
  - Ensretning af Hendriksholms Boulevard mod nord
  - Fremtidigt trafikniveau inkl. trafik til/fra Rødovre Port
- Scenarie 2
  - Ensretning af Hendriksholms Boulevard mod syd
  - Fremtidigt trafikniveau inkl. trafik til/fra Rødovre Port

Figur 3-figur 8 viser resultaterne af modelberegningerne i form af hverdagsdøgntrafik for basisscena-riet (uden/med tillagt trafik til Rødovre Port) og de to scenarier med ensretning i 2024. Desuden vises differenskort mellem basisscena-riet med tillagt trafik og de to ensretningsscenarier.

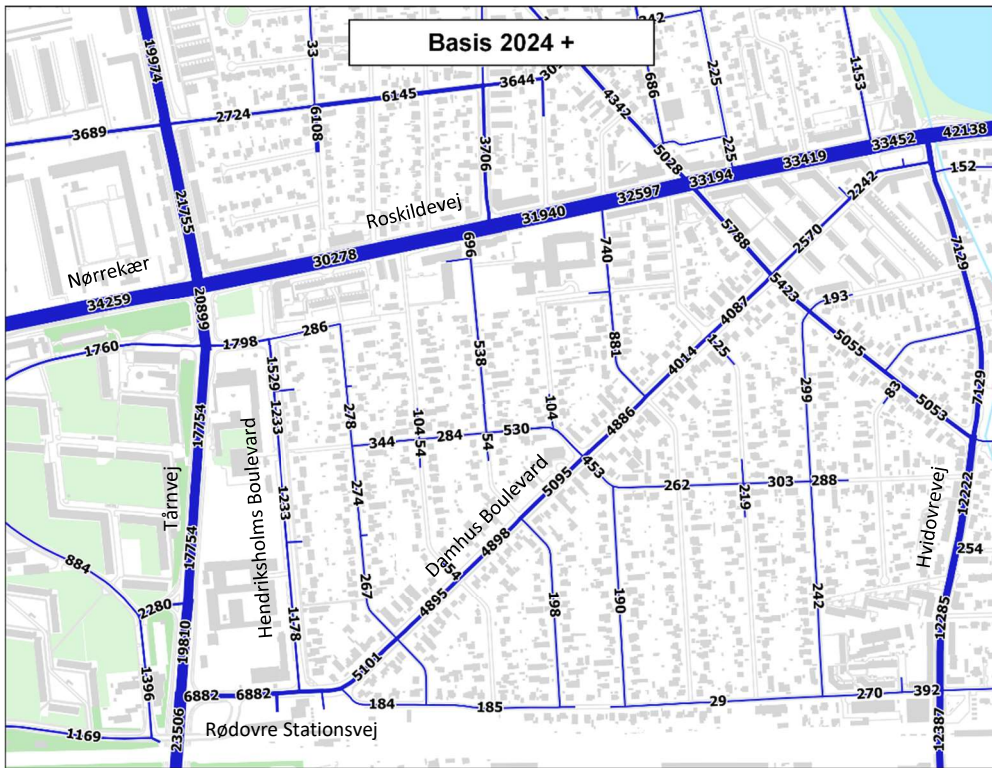
Generelt ses der en stigning på 200-1600 køretøjer i døgnet på vejnettet i området som følge af udbygningen ved Rødovre Port. Særligt trafikken på Rødovre Stationsvej og Tårnvej (+1200-1600 køretøjer) samt i mindre grad Damhus Boulevard og Hendriksholms Boulevard (+200-700 køretøjer) bliver påvirket ved udbygningen af Rødovre Port.

I to scenarier hvor Hendriksholms Boulevard ensrettes, afvikles trafikken anderledes. Figur 5 og figur 6 viser HDT i de to scenarier, mens figur 7 og figur 8 viser forskellen i HDT mellem scenarierne og basisscena-riet inklusiv tillagt trafik til Rødovre Port. Begge scenarier har en reducerende effekt på trafikken på Hendriksholms Boulevard og på Fritz Møllers Vej ud mod Tårnvej. Det er dog især Scenarie 1 (ensretning mod nord), der reducerer trafikken på hele strækningen ad Hendriksholms Boulevard. Samtidigt stiger trafikken på Tårnvej i begge scenarier. Trafikstigningen på Tårnvej er større end faldet på Hendriksholms Boulevard, da ensretningen skaber en nødvendig omkørsel for en del af de ca. 1.500 køretøjer, der skal til/fra de modelzoner, hvor zoneophænget er tilknyttet Hendriksholms Boulevard.

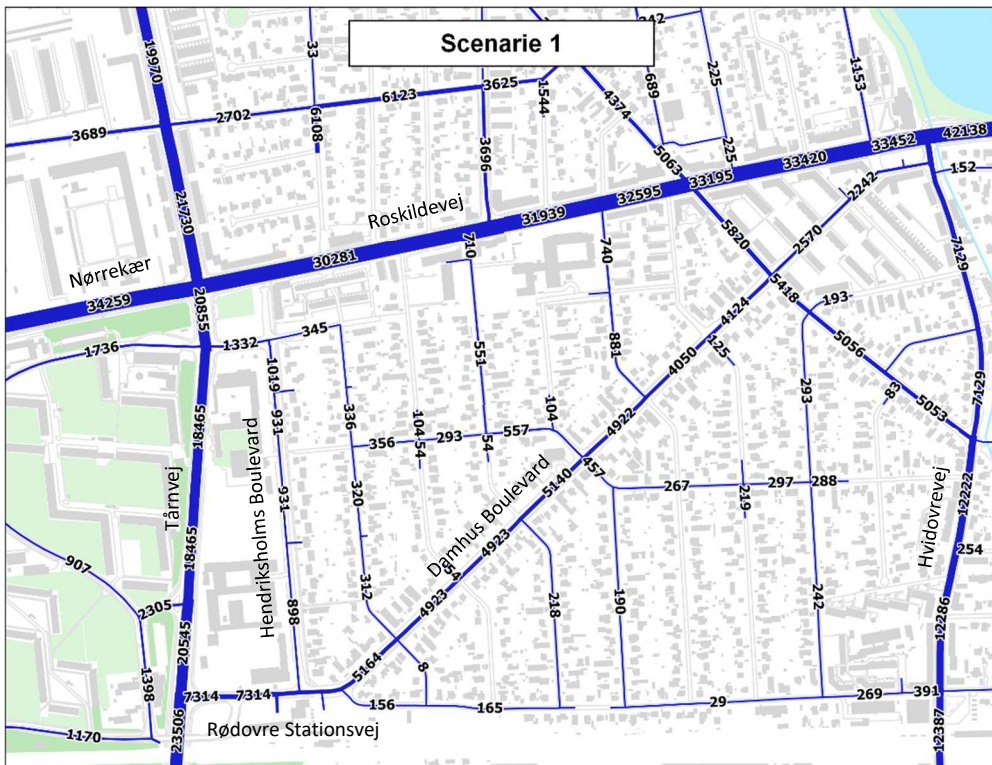
Kapacitetsforholdene i spidstimen i de nærliggende kryds Tårnvej – Nørrekær og Tårnvej – Rødovre Stationsvej analyseres nærmere i afsnit 4.



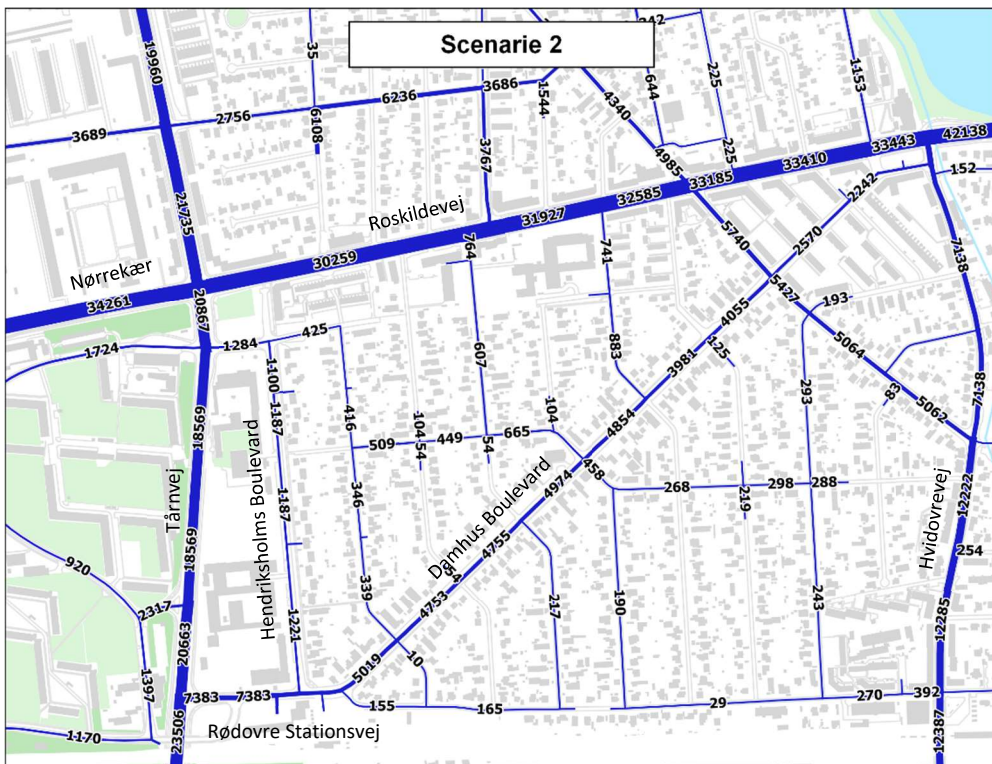
Figur 3: Hverdagsdøgntrafik (HDT) på vejnettet omkring Hendriksholms Boulevard i basisscena-riet for 2024 ekskl. ny trafik til Rødovre Port



Figur 4: Hverdagsdøgntrafik (HDT) på vejnettet omkring Henriksholms Boulevard i basisscenariet for 2024 inkl. ny trafik til Rødovre Port

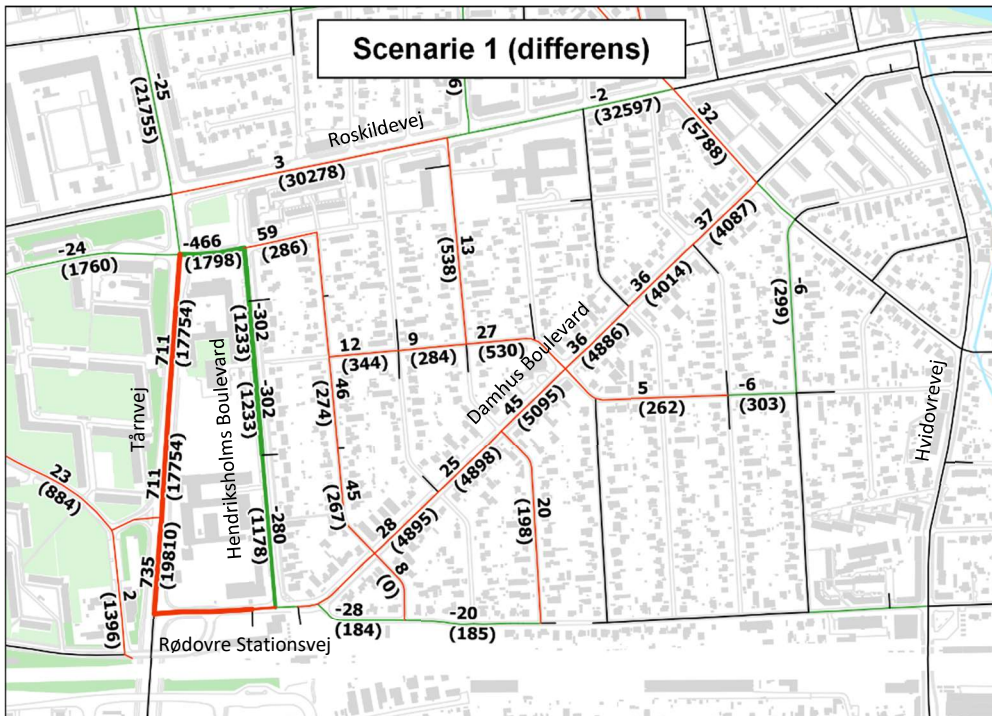


Figur 5: Hverdagsdøgntrafik (HDT) på vejnettet omkring Henriksholms Boulevard i Scenarie 1 (ensretning mod nord)

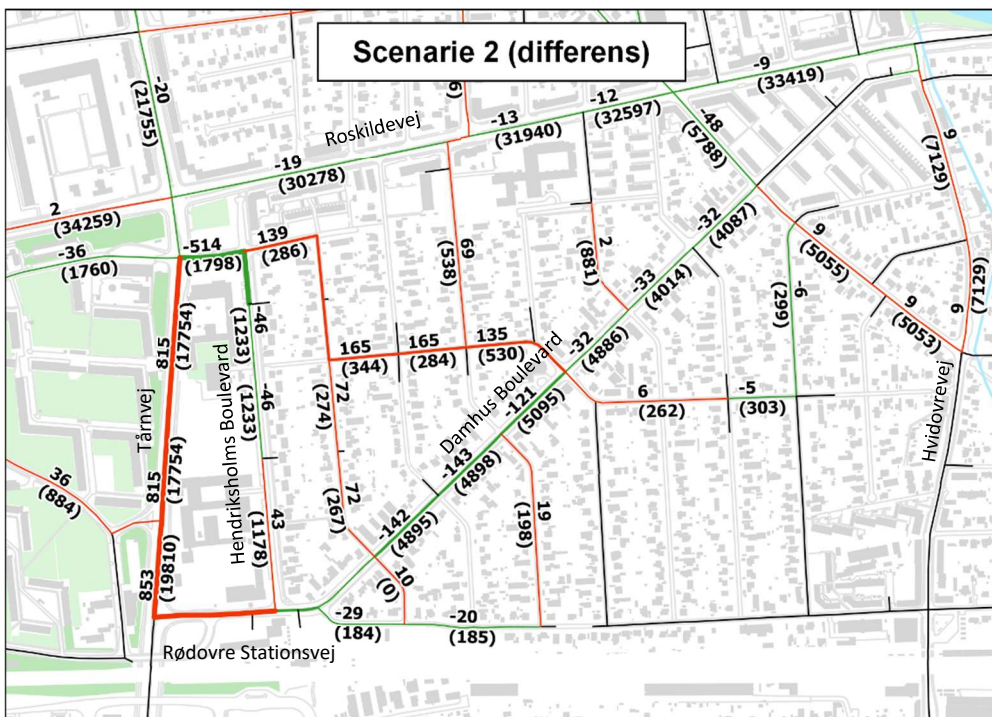


Figur 6: Hverdagsdøgntrafik (HDT) på vejnettet omkring Henriksholms Boulevard i Scenarie 2 (ensretning mod syd)





Figur 7: Differenskort for Scenarie 1 (ensretning mod nord) ift. Basis+ på vejnettet omkring Hendriksholms Boulevard



Figur 8: Differenskort for Scenarie 2 (ensretning mod syd) ift. Basis+ på vejnettet omkring Hendriksholms Boulevard

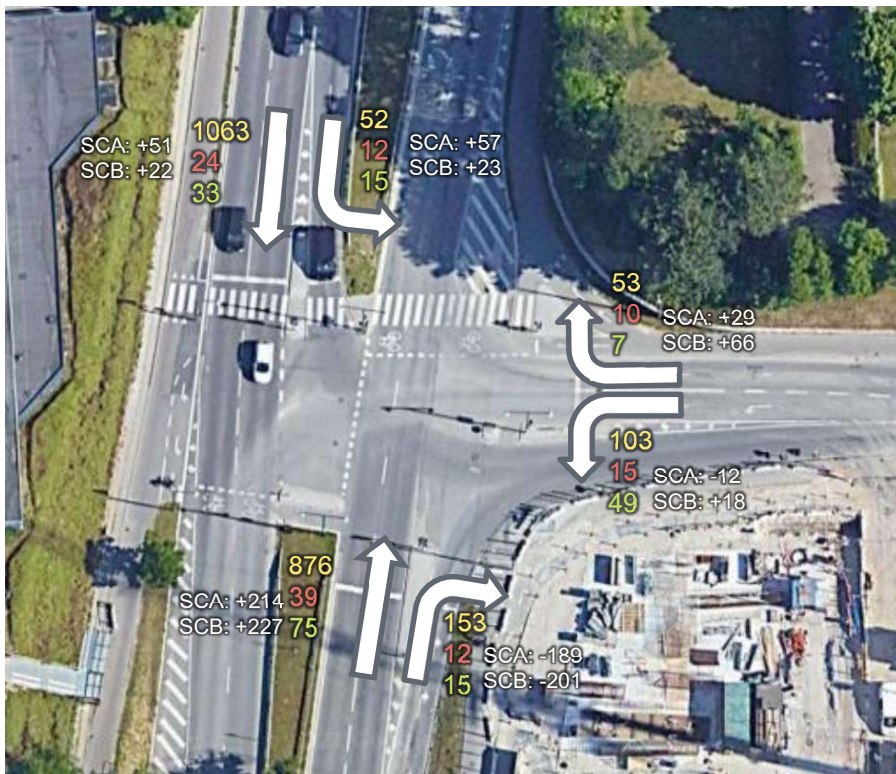
## 4 Kapacitetsforhold i kryds

Som grundlag for kapacitetsanalyser af krydsene Tårnvej – Rødovre Stationsvej og Tårnvej – Nørrekær, er der udført trafiktællinger af de to kryds i morgen- og eftermiddagsspidstimen onsdag d. 10. november og torsdag d. 11. november. Krydstællingerne blev gennemført vha. videooptagelser og efterfølgende efterbehandling til optælling af køretøjer på de enkelte svingbevægelser. Rødovre Kommune har leveret signalgruppeplaner for de to kryds til brug for beregningen af kapacitetsforhold.

Trafikmodeller er gode til at undersøge de overordnede tendenser ved ændringer i infrastrukturen, men de kan ofte være unøjagtige i små detaljer som fx svingstrømme i enkelte kryds. I beregningen af kapacitetsforhold er der derfor taget udgangspunkt i den faktisk talte trafik i de to kryds, hvortil den modelberegne forskel i svingende køretøjer mellem basisscenariet og ensretningsscenarierne tillægges den talte trafik for hver svingstrøm. Vurderingen af kapacitet og serviceniveau i krydsene er foretaget vha. DanKap-beregninger, hvor krydsenes belastningsgrad kan beregnes afhængigt af trafikmængder, geometri og grøntidsfordeling.

### 4.1 Tårnvej – Rødovre Stationsvej

I krydset Tårnvej – Rødovre Stationsvej er trafikken talt i morgen- og eftermiddagsspidstimerne onsdag d. 10. november. Morgenspidstimen indtrådte mellem kl. 07:30 og 08:30, og eftermiddagsspidstimen mellem kl. 15:15 og 16:15. Figur 9 og figur 10 viser den talte trafik i de to spidstimer samt den beregnede trafikvækst (eller -fald), der beregnes i trafikmodellen. Figurerne viser således det trafikale input, der er anvendt i kapacitetsberegningerne i DanKap.



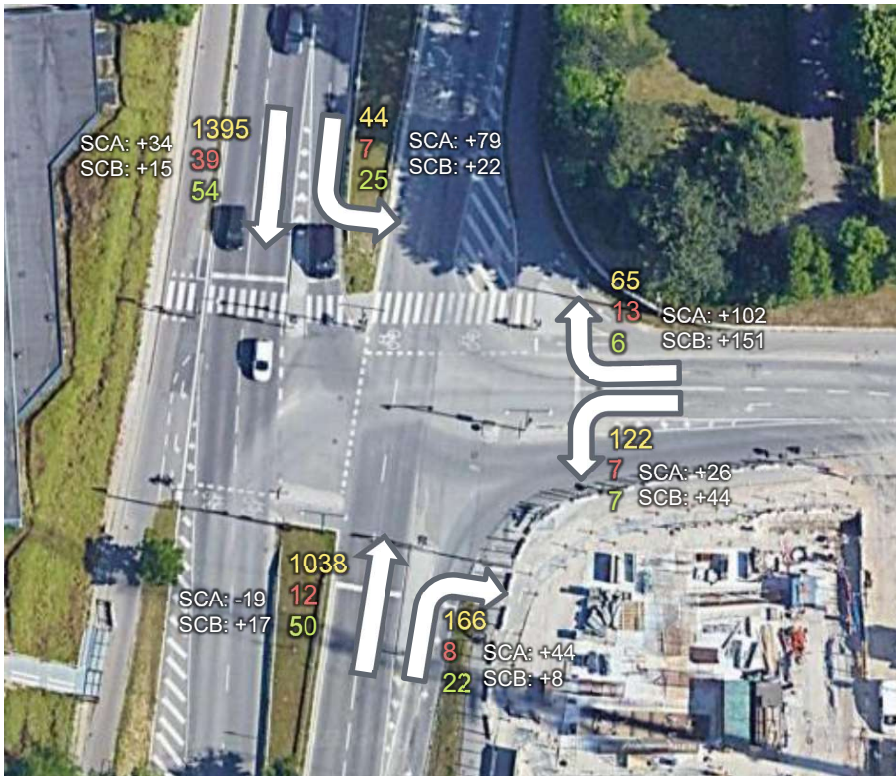
### Signaturer

Personbiler, varebiler  
 Lastbiler, busser  
 Cykler, knallerter

SCA: Ændring i trafiktal ved ensretning mod nord på Hendriksholms Boulevard

SCB: Ændring i trafiktal ved ensretning mod syd på Hendriksholms Boulevard

Figur 9: Trafiktal for morgenspidstimen ved Tårnvej – Rødovre Stationsvej (Kort fra Google Maps)



Figur 10: Trafiktal for eftermiddagsspidstimen ved Tårnvej – Rødovre Stationsvej (Kort fra Google Maps)

#### 4.1.1 Kapacitetsberegning

Tabel 4 – tabel 9 viser resultaterne af kapacitetsberegninger i DanKap med eksisterende geometri og signalstyring i krydset Tårnvej – Rødovre Stationsvej samt hhv. nuværende (Basis) og fremtidig trafik (Scenarie 1/2). De første tre tabeller viser resultater for morgenspidstimen, og de efterfølgende tre for eftermiddagsspidstimen.

I krydset Tårnvej – Rødovre Stationsvej er der generelt lave belastningsgrader i morgenspidstimen (belastningsgrader under 0,70) i både basissituationen og den fremtidige situation med ensretning af Hendriks-holms Boulevard. I eftermiddagsspidstimen, er belastningsgraden høj (0,80-0,90) for den ligeudkørende strøm i nordlig retning i alle scenarier. Det gælder både basissituationen og de to scenarier. Ændringerne i belastningsgrader, forsinkelser og kølængder er så minimale for scenarierne, at der ikke kan anbefales et scenarie fremfor et andet. Til gengæld viser kapacitetsberegningen, at krydset godt kan håndtere trafikken i begge scenarier. Middelforsinkelserne er generelt betydeligt mindre end signalets omløbstid, hvilket indikerer, at de kødannelser der opstår, næsten altid afvikles i ét omløb.

Morgenspidstime Vejgren	Belastningsgrad (trafik ift. kapacitet)	Middelforsinkelse (sekunder)	95% fraktil kølængde (køretøjer)
Tårnvej S – L	0,51	17	14
Tårnvej S – H	0,59	41	8
Tårnvej N – V	0,30	40	4
Tårnvej N – L	0,60	19	17
Rødovre Stationsvej – V	0,24	26	6
Rødovre Stationsvej – H	0,10	13	1

Tabel 4: Resultater af kapacitetsberegning for morgenspidstime i Basis (Tårnvej – Rødovre Stationsvej)

Morgenspidstime Vejgren	Belastningsgrad (trafik ift. kapacitet)	Middelforsinkelse (sekunder)	95% fraktil kølængde (køretøjer)
Tårnvej S – L	0,63	19	18
Tårnvej S – H	0,08	30	1
Tårnvej N – V	0,55	47	7
Tårnvej N – L	0,63	19	18
Rødovre Stationsvej – V	0,22	26	5
Rødovre Stationsvej – H	0,15	13	4

Tabel 5: Resultater af kapacitetsberegning for morgenspidstime i Scenarie 1, ensretning mod nord (Tårnvej – Rødovre Stationsvej)

Morgenspidstime Vejgren	Belastningsgrad (trafik ift. kapacitet)	Middelforsinkelse (sekunder)	95% fraktil kølængde (køretøjer)
Tårnvej S – L	0,64	19	18
Tårnvej S – H	0,08	30	1
Tårnvej N – V	0,40	42	5
Tårnvej N – L	0,61	19	17
Rødovre Stationsvej – V	0,27	27	6
Rødovre Stationsvej – H	0,20	14	5

Tabel 6: Resultater af kapacitetsberegning for morgenspidstime i Scenarie 2, ensretning mod syd (Tårnvej – Rødovre Stationsvej)

Eftermiddagsspidstime Vejgren	Belastningsgrad (trafik ift. kapacitet)	Middelforsinkelse (sekunder)	95% fraktil kølængde (køretøjer)
Tårnvej S – L	<b>0,58</b>	<b>18</b>	<b>16</b>
Tårnvej S – H	<b>0,59</b>	<b>42</b>	<b>8</b>
Tårnvej N – V	<b>0,24</b>	<b>38</b>	<b>4</b>
Tårnvej N – L	<b>0,80</b>	<b>25</b>	<b>23</b>
Rødovre Stationsvej – V	<b>0,25</b>	<b>26</b>	<b>6</b>
Rødovre Stationsvej – H	<b>0,13</b>	<b>13</b>	<b>4</b>

Table 7: Results of capacity calculation for afternoon rush hour in Basis (Tårnvej – Rødovre Stationsvej)

Eftermiddagsspidstime Vejgren	Belastningsgrad (trafik ift. kapacitet)	Middelforsinkelse (sekunder)	95% fraktil kølængde (køretøjer)
Tårnvej S – L	<b>0,57</b>	<b>18</b>	<b>16</b>
Tårnvej S – H	<b>0,74</b>	<b>51</b>	<b>10</b>
Tårnvej N – V	<b>0,58</b>	<b>48</b>	<b>7</b>
Tårnvej N – L	<b>0,81</b>	<b>27</b>	<b>24</b>
Rødovre Stationsvej – V	<b>0,30</b>	<b>27</b>	<b>7</b>
Rødovre Stationsvej – H	<b>0,28</b>	<b>15</b>	<b>7</b>

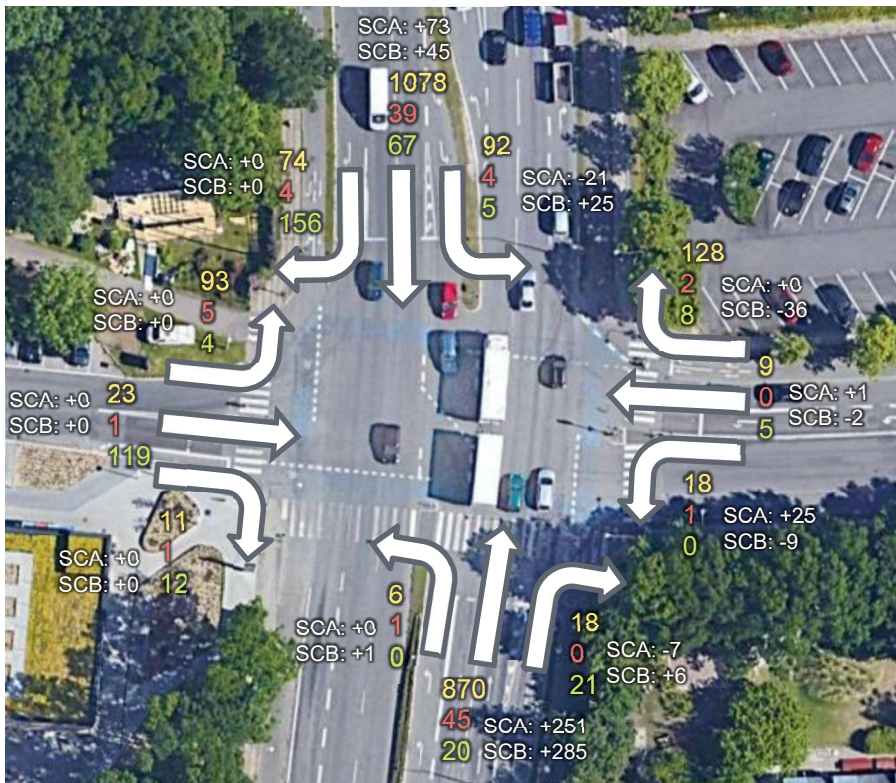
Table 8: Results of capacity calculation for afternoon rush hour in Scenario 1, ensretning mod nord (Tårnvej – Rødovre Stationsvej)

Eftermiddagsspidstime Vejgren	Belastningsgrad (trafik ift. kapacitet)	Middelforsinkelse (sekunder)	95% fraktil kølængde (køretøjer)
Tårnvej S – L	<b>0,59</b>	<b>18</b>	<b>16</b>
Tårnvej S – H	<b>0,62</b>	<b>43</b>	<b>9</b>
Tårnvej N – V	<b>0,33</b>	<b>40</b>	<b>5</b>
Tårnvej N – L	<b>0,81</b>	<b>26</b>	<b>24</b>
Rødovre Stationsvej – V	<b>0,34</b>	<b>28</b>	<b>7</b>
Rødovre Stationsvej – H	<b>0,35</b>	<b>16</b>	<b>8</b>

Table 9: Results of capacity calculation for afternoon rush hour in Scenario 2, ensretning mod syd (Tårnvej – Rødovre Stationsvej)

#### 4.2 Tårnvej – Nørrekær

In the crossing Tårnvej – Nørrekær, the traffic is counted in the morning- and afternoon rush hours on Thursday d. 11. november. The morning rush hour occurred between 07:15 and 08:15, and the afternoon rush hour between 15:30 and 16:30. Figure 12 and figure 11 show the counted traffic in the two rush hours and the calculated traffic increase (or decrease) that occurs in the traffic model. The figures show thus the traffic input, which is used in the capacity calculations in DanKap.



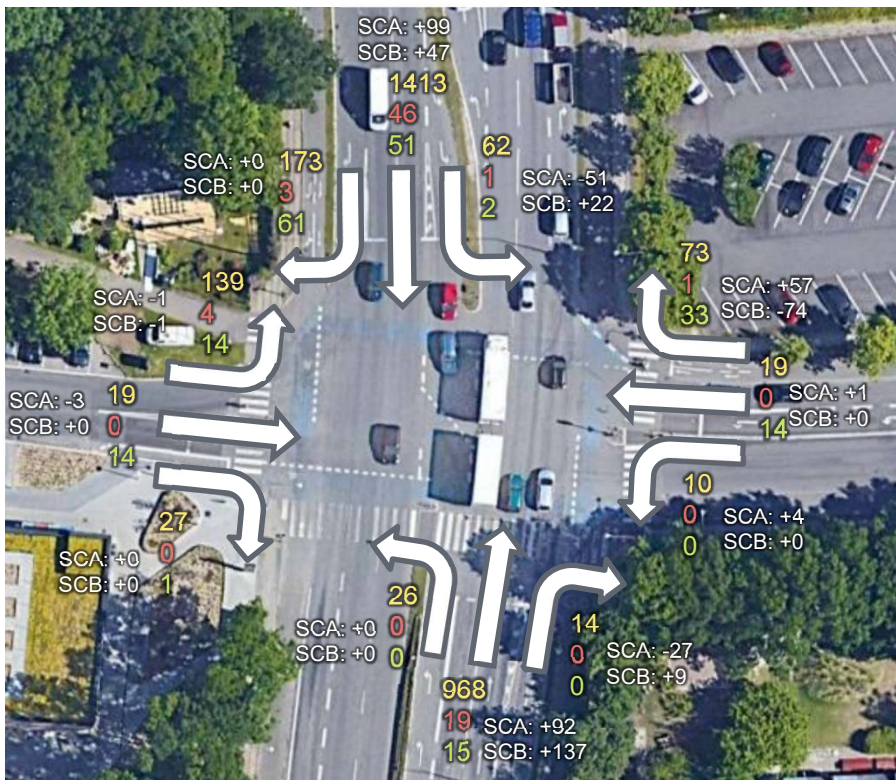
### Signaturer

Personbiler, varebiler  
Lastbiler, busser  
Cykler, knallerter

SCA: Ændring i trafiktal ved ensretning mod nord på Hendriksholms Boulevard

SCB: Ændring i trafiktal ved ensretning mod syd på Hendriksholms Boulevard

Figur 12: Trafiktal for morgenspidstimen ved Tårnvej – Nørrekær – Fritz Møllers Vej (kort fra Google Maps)



Figur 11: Trafiktal for eftermiddagsspidstimen ved Tårnvej – Nørrekær – Fritz Møllers Vej (kort fra Google Maps)

#### 4.2.1 Kapacitetsberegning

Tabel 10 – tabel 15 viser resultaterne af kapacitetsberegninger i DanKap med eksisterende geometri og signalstyring i krydset Tårnvej – Nørrekær – Fritz Møllers Vej samt nuværende (Basis) og fremtidig trafik (Scenarie 1/2). De første tre tabeller viser resultaterne for morgenspidstimen, og de efterfølgende tre for eftermiddagsspidstimen.

I krydset Tårnvej – Nørrekær – Fritz Møllers Vej er der generelt lave belastningsgrader i morgenspidstimen (belastningsgrader under 0,70) i basissituationen og i den fremtidige situation med ensretning af Hendriksholms Boulevard. Dog observeres en moderat-høj belastning i begge for den ligeudkørende strøm fra syd på Tårnvej. I eftermiddagsspidstimen er belastningsgraderne ligeledes generelt lave. Dog observeres der også her moderate belastningsgrader (0,70-0,80) på den ligeudkørende strøm fra syd på Tårnvej. Middelforsinkelserne er mindre end signalets omløbstid for alle scenarier, hvilket indikerer, at de køddannelser der opstår, for det meste afvikles i ét omløb.

Ændringer i belastningsgrader, forsinkelser og kølængder er generelt små mellem basissituationen og scenarierne. I begge scenarier, kan grøntidsfordelingen i de to signalregulerede kryds tilpasses for bedre at afspejle trafikfordelingen og for at skabe en bedre trafikafvikling.

Krydset Tårnvej – Nørrekær – Fritz Møllers Vej er placeret cirka 60 meter syd fra krydset med Roskildevej. Krydset ved Roskildevej har derfor betydelig indvirkning på trafikafviklingen, hvilket også fremgik ved observation af de optagede videoer ifm. trafiktællingen. I perioder opstuede køen for nordgående trafik fra krydset ved Roskildevej ned til krydset med Nørrekær, således at der var enkelte perioder med køddannelser i krydsets afviklingsareal (hovedsageligt om eftermiddagen). De observerede problemer skyldes derfor nærmere samspillet mellem de to kryds, hvilket ikke kan undersøges ved en simpel kapacitetsberegning i DanKap. Ønskes dette nærmere belyst, anbefales en trafiksimuleringsmodel, hvor begge kryds kan inkluderes.

Morgenspidstidstid Vejgren	Belastningsgrad (trafik ift. kapacitet)	Middelforsinkelse (sekunder)	95% fraktil kølængde (køretøjer)
Tårnvej N – V	0,19	21	5
Tårnvej N – L	0,47	9	17
Tårnvej N – H	0,09	6	4
Tårnvej S – V	0,08	49	1
Tårnvej S – L	0,62	32	20
Tårnvej S – H	0,03	22	1
Nørrekær – VLH	0,54	52	1
Fritz Møllers Vej – V	0,07	42	1
Fritz Møllers Vej – LH	0,34	38	8

Tabel 10: Resultater af kapacitetsberegning for morgenspidstidstid i Basis (Tårnvej – Nørrekær)

Morgenspidstidstid Vejgren	Belastningsgrad (trafik ift. kapacitet)	Middelforsinkelse (sekunder)	95% fraktil kølængde (køretøjer)
Tårnvej N – V	0,17	28	5
Tårnvej N – L	0,50	10	18
Tårnvej N – H	0,09	6	4
Tårnvej S – V	0,09	52	1
Tårnvej S – L	0,79	40	26
Tårnvej S – H	0,02	22	1
Nørrekær – VLH	0,54	52	8
Fritz Møllers Vej – V	0,15	43	4
Fritz Møllers Vej – LH	0,35	38	1

Tabel 11: Resultater af kapacitetsberegning for morgenspidstidstid i Scenarie 1, ensretning mod nord (Tårnvej – Nørrekær)

Morgenspidstidstid Vejgren	Belastningsgrad (trafik ift. kapacitet)	Middelforsinkelse (sekunder)	95% fraktil kølængde (køretøjer)
Tårnvej N – V	0,27	31	7
Tårnvej N – L	0,49	10	18
Tårnvej N – H	0,09	6	4
Tårnvej S – V	0,09	51	1
Tårnvej S – L	0,81	42	27
Tårnvej S – H	0,04	22	1
Nørrekær – VLH	0,47	47	8
Fritz Møllers Vej – V	0,03	41	1
Fritz Møllers Vej – LH	0,25	36	1

Tabel 12: Resultater af kapacitetsberegning for morgenspidstidstid i Scenarie 2, ensretning mod syd (Tårnvej – Nørrekær)



Eftermiddagsspidstidspunkt Vejgren	Belastningsgrad (trafik ift. kapacitet)	Middelforsinkelse (sekunder)	95% fraktil kølængde (køretøjer)
Tårnvej N – V	0,13	22	4
Tårnvej N – L	0,62	12	24
Tårnvej N – H	0,20	7	6
Tårnvej S – V	0,43	82	3
Tårnvej S – L	0,66	34	21
Tårnvej S – H	0,02	22	1
Nørrekær – VLH	0,64	53	11
Fritz Møllers Vej – V	0,04	45	1
Fritz Møllers Vej – LH	0,22	36	6

Tabel 13: Resultater af kapacitetsberegning for eftermiddagsspidstidspunkt i Basis (Tårnvej – Nørrekær)

Eftermiddagsspidstidspunkt Vejgren	Belastningsgrad (trafik ift. kapacitet)	Middelforsinkelse (sekunder)	95% fraktil kølængde (køretøjer)
Tårnvej N – V	0,03	23	1
Tårnvej N – L	0,66	12	26
Tårnvej N – H	0,20	7	6
Tårnvej S – V	0,43	82	3
Tårnvej S – L	0,72	36	24
Tårnvej S – H	0,00	0	0
Nørrekær – VLH	0,63	53	11
Fritz Møllers Vej – V	0,11	46	1
Fritz Møllers Vej – LH	0,23	36	1

Tabel 14: Resultater af kapacitetsberegning for eftermiddagsspidstidspunkt i Scenarie 1, ensretning mod nord (Tårnvej – Nørrekær)

Eftermiddagsspidstidspunkt Vejgren	Belastningsgrad (trafik ift. kapacitet)	Middelforsinkelse (sekunder)	95% fraktil kølængde (køretøjer)
Tårnvej N – V	0,18	27	5
Tårnvej N – L	0,64	12	25
Tårnvej N – H	0,20	7	6
Tårnvej S – V	0,43	82	3
Tårnvej S – L	0,75	38	25
Tårnvej S – H	0,04	22	1
Nørrekær – VLH	0,54	45	10
Fritz Møllers Vej – V	0,03	44	1
Fritz Møllers Vej – LH	0,10	34	1

Tabel 15: Resultater af kapacitetsberegning for eftermiddagsspidstidspunkt i Scenarie 2, ensretning mod syd (Tårnvej – Nørrekær)