

Vision for Roskildevej

Med anbefalinger til realisering



Indholdsfortegnelse

Indledning	2
Vision.....	3
Analyse af fire temaer	4
Samlede anbefalinger	5
Indsats 1: Et vejprojekt	6
Indsats 2: En temalokalplan	8
Eksisterende forhold	9
Tidligere strategier	11
Opsamling.....	14
Tema 1: Det grønne vejrum	15
Analyse	15
Vejrummets overskuelighed	15
Vejrummets beskaffenhed	16
Midterrabbatter.....	17
Anbefalinger	18
Tema 2: Anvendelser og støj	19
Analyse	19
Støjhandlingsplanen.....	19
Anbefalinger	20
Boliger langs Roskildevej	20
Erhverv langs Roskildevej	21
Tema 3: Fremkommelighed	23
Analyse	23
Anbefalinger	23
Mobilitetsmodel	24
Tema 4: Kantzoner (Belysning, hegn og skilte)	25
Analyse	25
Hegn	25
Skilte	26
Belysning.....	26
Anbefalinger	27

Indledning

Albertslund Kommune står i de kommende år over for en byudvikling, der øger behovet for en mere sammenhængende planlægning for Roskildevej og tilgrænsende arealer. Bl.a. er der med masterplanen for Albertslund Centrum og kvalitetsprogrammet for udviklingen af det centernære Albertslund, lagt nogle linjer for, hvordan Albertslund Midtby skal udvikle sig i de kommende år. Ligeledes vil omdannelse af fængselsgrunden for Vridsløselille Statsfængsel få stor betydning, ligesom der vil kunne ske omdannelser af mindre områder langs Roskildevej – f.eks. Egelundscentret og en række kommunalt ejede arealer langs med- og tæt på Roskildevej - hvoraf enkelte allerede er i gang med at overgå til nye formål.

Til alle disse større og mindre byudviklingsprojekter er der brug for retningslinjer, der sikrer et positivt samspil med Roskildevej, der både er Albertslunds ansigt udadtil og en vigtig fordelingsvej, med mange stikveje til byens øvrige byområder.

Udarbejdelsen af en strategi for Roskildevej indgik i Albertslund Kommunes budgetaftale i 2017 og 2018, hvor det fremgår, at der skal udarbejdes et forslag til en strategi, for den nordlige del af Roskildevej, som forholder sig til en grøn profil, infrastrukturens sammenhæng til den nordlige del af Roskildevej og Vridsløselille Statsfængsel og udviklingen af erhverv i tilknytning til Værkstedsgården. Der var begge år afsat 1 mio. kroner i budgettet.



Figur 1: Billede fra et debatindlæg bragt i Albertslund Posten den 25. februar 2019, hvor behovet for en forskønnelse af Roskildevej diskuteres. I debatoplægget nævnes det, at Roskildevej er et af de første indtryk man får af Albertslund, når man passerer eller besøger byen i bil, og at det derfor er vigtigt, at den gøres præsentabel.

Vision

Visionen for Roskildevej er, at gennemføre en modernisering, der giver vejen og de tilgrænsende arealer et visuelt løft og gør vejen til en positiv repræsentation af Albertslund samtidig med at vejens funktion som gennemkørsels- og fordelingsvej forbedres.

Visionen består af fire målsætninger:

- 1) Skabe et grønt og overskueligt vejrum*
- 2) Nedbringe generne fra trafikstøj*
- 3) Sikre fortsat god fremkommelighed*
- 4) Bruge belysning, hegn og skilte som et aktiv.*

Fire temaer analyseres og på baggrund af disse anbefales to indsatsområder hvortil der gives syv anbefalinger.

Analyse af fire temaer

Tema 1: Det grønne vejrum (*Skabe et grønt og overskueligt vejrum*)

- I Albertslund Kommune har Roskildevej altid haft et grønt udtryk, og i de sidste 30 års planlægning for vejen, har ønsket om et grønt udtryk været et omdrejningspunkt. Det grønne udtryk er tæt koblet til visions øvrige temaer og beplantning er derfor et gennemgående tema for visionen.

Tema 2: Anvendelser og støj (*Nedbringe generne fra trafikstøj*)

- Roskildevej er byens mest støjbelastede område, og de boliger der ligger nær vejen, er ramt af uhensigtsmæssigt høje støjniveauer. Den fremtidige planlægning af både af vejen og arealerne op til, bør derfor fokusere på at nedbringe- eller på anden måde mindske generne fra støjen.

Tema 3: Fremkommelighed (*Sikre fortsat god fremkommelighed*)

- I forbindelse med nedsættelse af støjniveauet på Roskildevej, kan der være behov for tiltag som fx vejbaneindsnævninger og nedsætning af hastigheden. Da Roskildevej er en hovedfærdselsåre for Albertslund Kommune, der har stor betydning for både ind- og udpendlere, samt mange gennemkørende trafikanter, er det vigtigt at sikre, at tiltag ikke får uhensigtsmæssige konsekvenser for trafikafviklingen.

Tema 4: Kantzoner (*Bruge belysning, hegn og skilte som et aktiv*)

- Foruden selve bebyggelserne er det vigtigt at forholde sig til de mindre bygningsværker og by-inventar, der etableres mod vejen. Det vurderes derfor, at temaerne hegning, skiltning og belysning er vigtige at indtænke i en modernisering Roskildevej, da de alle har stor betydning for hvordan vejrummet opleves.

Temaerne beskrives og analyseres, og der gives anbefalinger til indsatser og undersøgelser. Disse illustreres med eksempler. I næste afsnit præsenteres analysens samlede anbefalinger.

Samlede anbefalinger

- *Sådan kan visionen realiseres (opsamling på de efterfølgende afsnit)*

Helt overordnet anbefales det, at Roskildevej forsøges moderniseret gennem en kombination af **to indsatser**:

Indsats 1: Udarbejdelse af et vejprojekt, hvor Albertslund Kommune investerer i at ændre vejens udtryk

Et anlægsprojekt for Roskildevej skal udformes, så det er fleksibelt og indeholder forslag til prioriteringer, der kan realiseres i takt med at der er ressourcer til det. Investeringerne skal kunne koordineres og ske etapevist, startende der hvor behovet er størst.

Indsats 2: Udarbejdelse af en temalokalplan for de ejendomme, der ligger ud mod Roskildevej

Det foreslås, at der udarbejdes en temalokalplan, som fortsat giver mulighed for både boliger og virksomheder langs Roskildevej, men som stiller særlige krav til bebyggelser og kantzoner.

Indsats 1: Et vejprojekt

Det anbefales, at der udarbejdes – og realiseres – et vejprojekt for modernisering af vejen.

Anbefaling 1: En mobilitetsmodel

En mobilitetsmodel skal indeholde beregninger, der afvejer hastighed, støj, fremkommelighed og trafiksikkerhed samt fastlægger hvilken løsning, der er mest hensigtsmæssig at samarbejde med nabokommunerne om. Mobilitetsmodellen skal anvendes til at:

- Afklare den nuværende kapacitet og fremkommelighed.
- Afklare hvordan de eksisterende signalregulerede kryds kan samkoordineres med nabokommunernes lyskryds med henblik på en forbedret fremkommelighed for den øst/vest gående trafik, uden at forringe fremkommeligheden og serviceniveauet for den nord/sydgående trafik.
- Afklare om der kan skabes flere og/eller bedre nord/sydgående forbindelser, uden at skabe væsentlige forringelser af trafiksikkerheden eller fremkommeligheden for den øst/vestgående trafik.
- Afklare hvilken betydning det vil have for fremkommelighed og støjniveau på Roskildevej at nedjustere hastighedsgrænsen.
- Anvise konkrete forslag til hvordan fremkommelighed, trafiksikkerhed, støj mv. bedst afbalanceres.
-

Anbefaling 2: Et skitseprojekt for en ny vejprofil

På baggrund af mobilitetsmodellen anbefales det at skitsere et forslag til et anlægsprojekt for ændringer i vejprofilen. Skitseprojektet er afhængigt af hvilken hastighed, der foreslås på Roskildevej, da dette har stor betydning for bl.a. vejbanebredden og muligheden for at etablere stikveje, vejkryds, svingbaner osv. Skitseprojektet skal indeholde:

- Forslag til ændringer i vejprofil - skal forholde sig til, om kørebanen kan gøres smallere mhb. på at frigøre plads til både fortov, supercykelsti og træer.
- Forslag til skitsering af supercykelsti
- Forslag til nye midterrabatter
- Forslag til prioriteringer og mulighed for at gøre forskellige tiltag på de forskellige strækninger
- Evt. forslag til nye tværgående forbindelser for bløde trafikanter

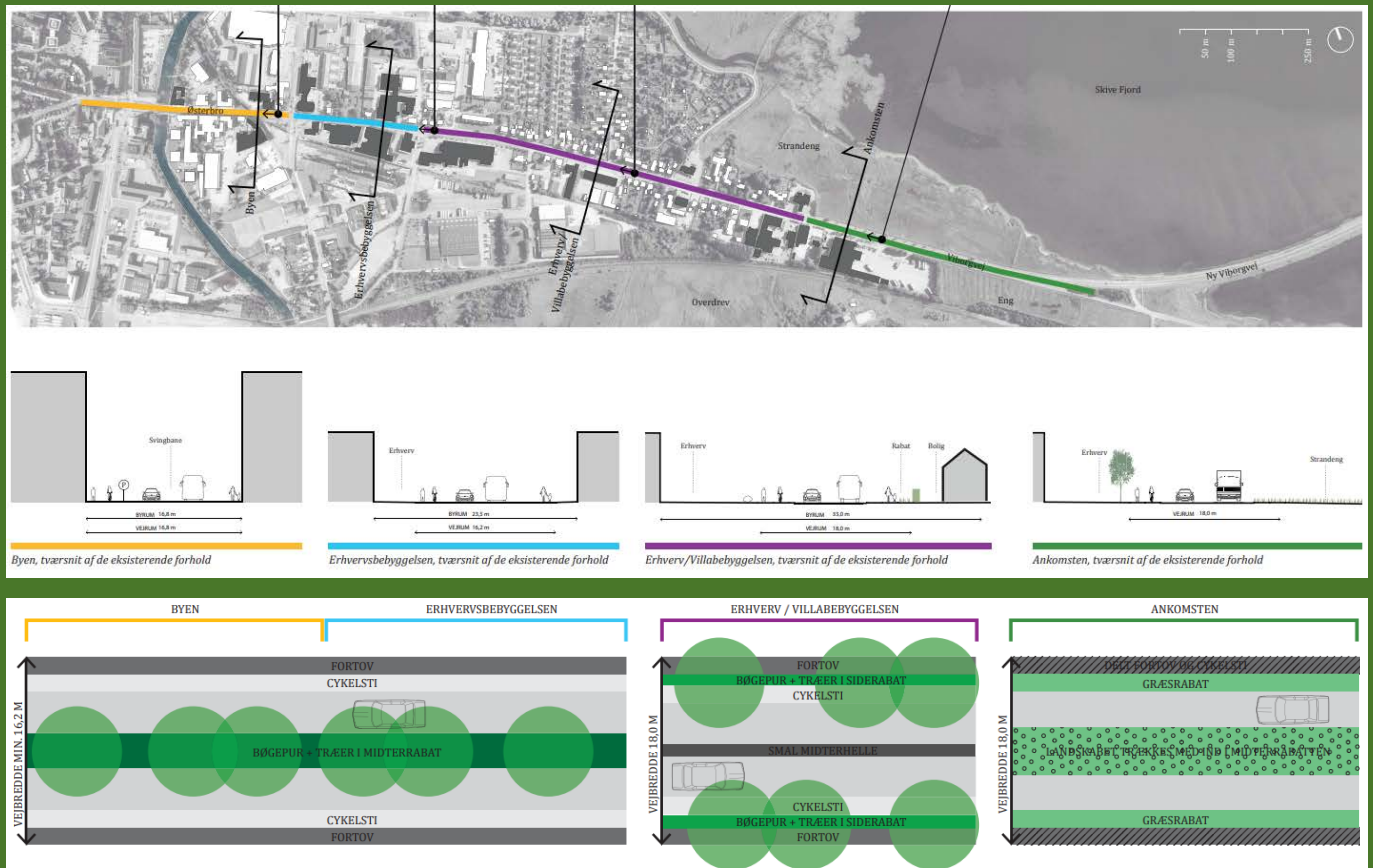
Anbefaling 3: En beplantningsplan

Det skal være en del af skitseprojektet, at der etableres ny beplantning i både vejsider og midterrabatten, og der bør derfor udarbejdes en beplantningsplan, der indeholder forslag til hvilken beplantning, der etableres på hvilke strækninger for at skabe et grønt og overskueligt vejrum. Beplantningsplanen skal forholde sig til den eksisterende beplantning langs vejen, og hvordan den beplantning en bedst kan bidrage til at skabe et grønt udtryk på Roskildevej.

Anbefaling 4: Differentierede principper på forskellige strækninger

Det anbefales, at planen har differentierede principper på forskellige strækninger. Fx kan der for at afskærme de bagvedliggende områder, med fordel plantes træer langs kanten af kommunens vejnet på nogle strækninger, imens der på andre strækninger allerede står træer langs de tilstødende ejendomme, og derfor ikke er behov for det. Figur 2 er et eksempel fra Skive, hvor der er anvendt forskellige principper på forskellige strækninger af Viborgvej.

Reference: Viborgvej, Skive



Figur 2: Der er i strategien for modernisering af Viborgvej i Skive arbejdet med differentierede principper for dens forskellige strækninger. Det foreslås at gøre noget lignende for Roskildevej. Skitseprojektet bør derfor tage udgangspunkt i de eksisterende forhold på de 4 vejstrækninger. Illustration af Møller og Grønberg.

Indsats 2: En temalokalplan

En temalokalplan, er en lokalplan, som kun regulerer centrale temaer. Temalokalplanens bestemmelser skal indarbejdes i eventuelle efterfølgende lokalplaner og vil danne baggrund for dialog med udviklere og grundejere. Det anbefales, at 3 forhold indarbejdes i en temalokalplan:

Anbefaling 5: Skærpede krav til boliger mod Roskildevej

For boliger er støjen den primære udfordring, og derfor bør det være et krav til alt fremtidig boligbebyggelse, at følgende fire krav overholdes:

- 1) At boligernes placeres sådan på grunden, at bygningskroppen i sig selv kan danne støjskærm for de bagvedliggende arealer.
- 2) At der anvendes ekstra støjskærmende facadestrukturer og vinduesløsninger mod Roskildevej.
- 3) At der til alle boliger etableres udendørs opholdsrum på bygningens bagside. Ved etageboligbyggeri gælder dette både fælles udendørs opholdsarealer og private udendørs opholdsarealer (terrasser, altaner og lign.)
- 4) At alle boliger indrettes, så deres opholdsrum (stuer, soveværelser og lign.) orienteres mod den stille facade.

Derudover bør bygninger udformes, så de i videst muligt omfang bidrager positivt til det grønne udtryk langs vejen (se også anbefaling 8).

Anbefaling 6: Skærpede krav til virksomheder mod Roskildevej

Erhvervsbygninger (både virksomheder og detailhandel som dagligvareforretninger og boksbutikker) bør kun tillades mod Roskildevej, under den klare forudsætning, at de udføres med et udtryk, der harmonerer med den visionens målsætninger (se også anbefaling 8). Erhvervsbygninger skal opføres, så de aktivt bidrager til et pænt, grønt og overskueligt vejrum, og ved at den omkringliggende infrastruktur udføres under hensyntagen til ønsket om god fremkommelighed både horisontalt og vertikalt. Bygningerne vil kunne bruges aktivt i 'støjbekæmpelsen', ved at placere dem tættest mod Roskildevej, så de fungerer som støjskærm for de bagvedliggende boligområder.

Anbefaling 7: Fælles retningslinjer for kantzoner (hegn, skiltning og belysning) mod Roskildevej

Det foreslås, at der udarbejdes samlede retningslinjer for kantzonernes udtryk mod Roskildevej. Retningslinjerne skal regulere hegn, skiltning og belysning, så det kan harmonere med ønsket om et grønt og overskueligt vejrum. Dette vil også sikre et ensartet administrationsgrundlag for hele vejen.

Hegning udføres som enten træerækker, levende hegn, begrønnede hegn eller med en tilsvarende løsning, der forstærker Roskildevejs grønne udtryk. Der skal ligeledes være retningslinjer for reklamer og anden skiltning samt i hvilket omfang, der må anvendes belysning ved skiltningen.

Eksisterende forhold

Roskildevej strækker sig gennem Albertslund med en samlet strækning inden for kommunen på lidt over 3 km. Mod øst fortsætter vejen til København og Glostrup og mod vest til Høje-Taastrup og Roskilde. Vejen udgør en hovedfærdselsåre for vestegnen som helhed, men er også en barriere for den tværgående mobilitet, for både bilister og bløde trafikanter. I Albertslund er der 3 signalregulerede kryds, og 4 tværgående forbindelser for bløde trafikanter i form af tre tunneler og en bro. Generelt fremstår Roskildevej rodet – det gælder både selve vejen, der flere steder er slidt og har et uoverskueligt udtryk, men også de tilstødende ejendomme, der tæller et væld af funktioner uden indbyrdes sammenhæng. Adskilt af signalregulerede kryds, kan vejen opdeles i fire ca. lige store stræk med forskellige funktioner og vejudtryk.

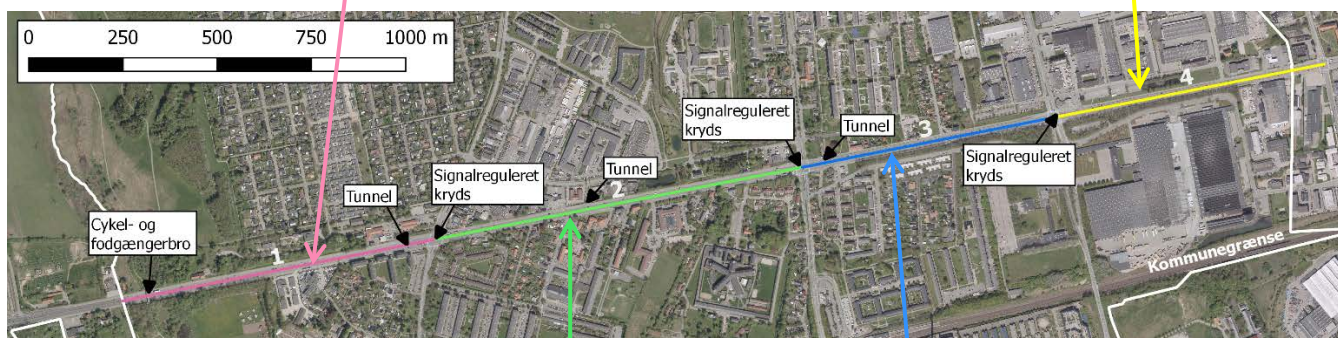
Figur 3 viser forskellige udtryk på 4 strækninger .



Strækning 1: Forløber gennem Egelundsparken og Hyldagerparken og har et mindre urbant udtryk, præget af store markante træer i vejsiden, der danner et veldefineret rum. Den gamle midterrabat forstyrrer det ellers både grønne og overskuelige vejrum.



Strækning 4: Mellem Roskildevej og COOP's ejendom, er der (ligesom på strækning 3) en lang karaktergivende træække på sydsiden, der skaber et veldefineret vejrum. Strækket er også kendetegnet ved de mange træer i midterrabatten.



Figur 3: Roskildevej kan i Albertslund Kommune opdeles i 4 stræk, adskilt af de 3 lyskryds i. Strækningerne er her vist med fire forskellige farver.



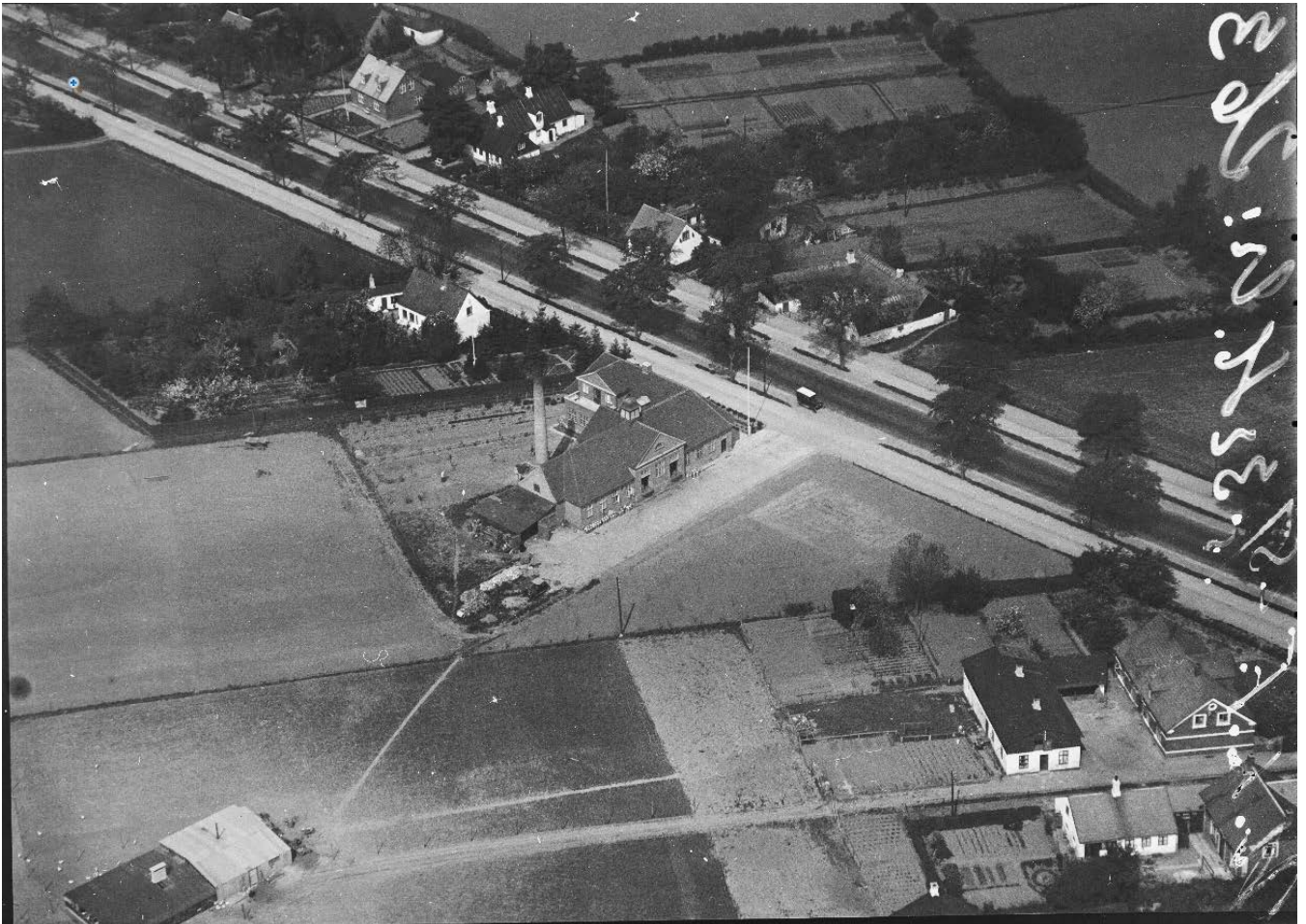
Strækning 2: Bebyggelse - boliger og virksomheder - giver strækning 2 en urban karakter. Fraværet af træer i vejkanterne giver et uoverskueligt vejrum. Bebyggelsen bidrager dog til at danne et overskueligt vejrum. På strækningen findes pæne kulturhistoriske bygninger i vejsiden, samt boliger og virksomheder (særligt i Værkstedsområdet). Også på denne strækning er midterrabatten et forstyrrende element.



Strækning 3: I den sydlige vejside står en karaktergivende træække. Den nordlige side fremstår mere tilfældig, med bebyggelser trukket helt ud til vejen. På strækket ligger også enkelte tomme grunde, der er under omdannelse til boligbyggeri. Der er fra denne del af Roskildevej kort afstand til Albertslund Centrum.

Tidligere strategier

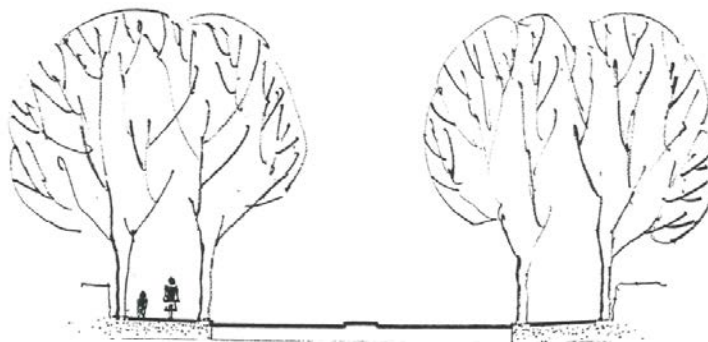
Roskildevej er en gammel Landevej, og har set meget anderledes ud, end den gør i dag. På Figur 4 ses det, at vejen tidligere har haft allé-karakter med træer og et grønt strøg i midten.



Figur 4: Roskildevej 1928-1933.

Forslag til Roskildevej som grønt "udstillingsvindue" (år 1990-1993) - Ikke gennemført

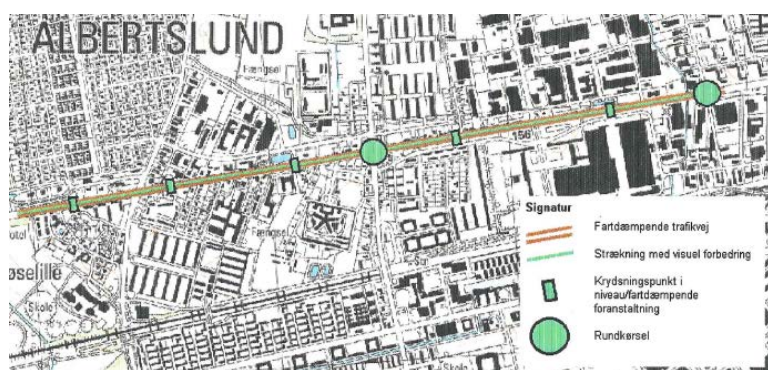
Denne grønne allé-karakter er flere gange inden for de sidste 30 år forsøgt genskabt. Første eksempel er fra 1990, hvor det står i referat fra Teknikudvalgsmøde, at det blev drøftet, hvordan Roskildevej kunne gøres til et 'udstillingsvindue' for den forbigående offentlighed. Roskildevej var dengang en amtsvej, og Albertslund Kommune kunne derfor ikke planlægge for det alene. I 1993 modtog Albertslund Kommune et projektforslag fra det daværende Byfornyelsesselskab Danmark A/S, hvis hovedgreb var at give Roskildevej allé-karakter, ved at plante træerækker i begge sider. Dette skulle understrege Roskildevejs betydning som en gennemfartsvej.



Figur 5: Byfornyelsesselskabets forslag fra 1993. 2 træækker i hver side, giver Roskildevej et karakteristisk grønt allé-udtryk.

Tværkommunalt forslag til modernisering af Roskildevej (år 2000) - Ikke gennemført

Igen i 1997 blev der sat skub i debatten, initieret af, at Glostrup Kommune fik Københavns Amt til at nedsætte en arbejdsgruppe for vejens fremtid. Foruden et konkret projekt for Roskildevejs strækning i Glostrup, der var inspireret af Ramblaen i Barcelona, mandede arbejdet ud i, at amtet og Albertslund, Glostrup, Brøndby og Rødovre gik sammen om at udarbejde et tværkommunalt idéprojekt. Det blev tegnet i år 2000 og hovedidéen var at forbedre trafiksikkerheden og det visuelle miljø, reducere støjen og nedsætte barriereeffekten – se Figur 6.



Figur 6: Projektet indebar rundkørsler, flere fodgængerovergange, hastighedsnedsættelse samt etablering af rabatter mellem kørebanerne

Det blev dengang estimeret, at de samlede anlægsomkostninger ville løbe op i 320 mio. kr. hvoraf strækningen i Albertslund Kommune ville koste 106 mio. kr. Kommunerne vurderede, at prisen var for høj, og der blev derfor arbejdet på at billiggøre projektet, uden at bryde med dets formål, som bl.a. indebar et grønnere forløb på hele strækningen. Albertslund Kommune foreslog i den forbindelse at hente inspiration i udtrykket på Kongsholm Alle, og plante træer i både midter- og siderabatter, som foreslået i 1993 – noget som amtet afslog, da de vurderede at siderabatterne ikke var brede nok.

Revideret og billigere projekt (2001) - delvist gennemført

Det projekt, der i sidste ende blev besluttet, og senere gennemført, indebar at gøre midterrabbatterne bredere og beplante dem med træer, samt at anlægge nogle smalle græsbeklædte rabatter mellem vejen og cykelstien. Som en del af projektet, blev det også besluttet at erstatte de nuværende lysophæng, med lys opsat direkte i masterne. Denne del blev aldrig gennemført.



1993



2018

Figur 7: Billedet t.v. er fra 1993. Roskildevej fremstod dengang med autoværn i midterrabbatten og uden beplantning langs vejkanterne, som der er på dele af strækningen i dag (t.h.). Strækningen til venstre ser i øvrigt fortsat ud som i 1993, men det var ikke muligt at finde et billede af strækningen til højre fra før projektets gennemførelse

Lokalplaner for begrønning af Roskildevej (2005-2007) - delvist gennemført

De tre beskrevne forslag til begrønning af Roskildevej er alle anlægsprojekter, der indebærer en økonomisk investering fra kommunen (og amtet). Til forskel derfra blev det i perioden 2005-2007 forsøgt at modernisere Roskildevej i gennem planlægningen.

I 2005 vedtog kommunalbestyrelsen to projektlokalplaner, hhv. nr. 12.4 for en bilforhandler og Wittrup Motel, Roskildevej 247-251 og nr. 13.5 for Falck Securitas ejendom (nu G4s), Roskildevej 157. Da lokalplanerne udsprang af en konkret udviklingsinteresse hos grundejerne, var kommunen i position til at stille det som et vilkår, at grundejere gav ejendommene et grønt præg ud mod Roskildevej.



Figur 8: Ejendomme hvor der blev vedtaget projektlokalplaner i 2005, set fra Roskildevej. I begge tilfælde er det lykkedes at skabe et grønt præg, fordi det er stillet som krav i lokalplanen.

I 2007 vedtog kommunalbestyrelsen lokalplan 3.6 for et længere stræk langs Roskildevej. Ligesom for de to øvrige lokalplaner var det blandt dens formål at forskønne Roskildevej med en grøn identitet, og den fastlægger derfor ambitiøse principper for det - blandt andet ved at fastlægge et 9,5 meter bredt græsbælte langs Roskildevej og reservere nogle ejendomme mod vejen til grønt område. Lokalplanen var en del af en kommunal strategi om opkøb af arealerne nær langs vejen mhb. på begrønning. Lokalplanen har haft en begrænset effekt, idét de krav den rejser, ikke medfører handlepligt for grundejere, og derfor kun vil gøre sig gældende, når grundejere ønsker at lave større omdannelser af deres ejendom. Albertslund Kommune er siden gået væk fra at opkøbe arealer mhb. på begrønning, ved at sælge flere af ejendomme til boliger.

Opsamling

Den måde hvorpå Roskildevej siden starten af 1990'erne er forsøgt moderniseret, kan opdeles i to typer af indsatser:

- 1) Anlægsprojekter for selve vejen og
- 2) Lokalplanlægning for de to tilstødende ejendomme.

En fællesnævner for begge tilgange er, at ønsket om at grønt udtryk altid har været prioriteret højt.

De tre projekter foreslået i 1990, 2000 og 2001 er alle anlægsprojekter – altså projekter hvor Albertslund Kommune og amtet i fællesskab skulle investere i selve vejbanen og tilhørende inventar (træer, belysning, midterrabatter mv.) med henblik på forskønning. Disse er kun blevet gennemført i et begrænset omfang.

I forlængelse af anlægsprojekterne står den lokalplanlægning for begrønning af Roskildevej, der er forsøgt gennemført fra 2005-2007. Her har kommunen gjort brug af sin myndighedskompetence til at stille skærpede krav om begrønning ifm. byudviklingsprojekter langs vejen. De to projektilokalplaner fra 2005 viser, at det er en effektiv måde at få udefrakommende til at bidrage økonomisk til at skabe et grønt forløb langs vejen. Ulempen er, at den forudsætter konkrete udviklingsplaner blandt de nærliggende grundejere, og at det derfor vil have meget lange udsigter at få skabt et grønt udtryk langs hele vejen.

Med den forestående byudvikling langs Roskildevej, er det det rigtige tidspunkt til at stille krav til planlægningen i vejsiderne, da det tidligere har vist sig at bidrage til at skabe et grønt vejforløb. Forventningen er, at der vil være en konkrete udviklingsinteresser, men erfaringer fra tidligere projekter viser, at Albertslund Kommune med fordel kan investere i en forskønnelse vejrummet, hvis det for alvor skal have en effekt.

Tema 1: Det grønne vejrum

- "Visionen er at skabe grønt og overskueligt vejrum"

Analyse

Analysen omhandler tre væsentlige forhold i relation til vejrummet og en grøn profil: 1) Vejrummets overskuelighed, 2) Vejens beskaffenhed og 3) Midterrabatterne.

Vejrummets overskuelighed

Der er stor forskel på hvor overskuelig Roskildevej er. På nogle stræk danner store træbælter et flot sluttet forløb, der afgrænser vejrummet fra de omkringliggende områder og giver en grøn oplevelse. På andre stræk har Roskildevej en mere åben karakter, hvor mange bygninger, skilte og byinventar giver et rodet billede, der både tager sig visuelt dårligt ud, og gør det svært at orientere sig. Nedenstående billede viser tydeligt forskellighederne



Figur 9: Krydset ved Vallensbæk Torvevej/Roholmvej viser tydeligt forskellene i vejens udtryk. På den sydlige side af Roskildevej (i billedets venstre side) skaber de store træplantninger et tydeligt vejrum og god trafikorientering samt et markant grønt præg. På den nordlige side af Roskildevej (i billedets højre side) er der mange forstyrrende elementer, der gør det sværere at orientere sig, og ikke tager sig lige så pænt ud. Det rodede udtryk ses også i de øvrige kryds på Roskildevej.

I kontrast står de dele af strækningen, hvor træbælter og bygningsfacader tæt ved vejskel, skaber et mere sluttet rum, der gør det nemmere at orientere sig på vejen – se Figur 10 og 11.



Figur 10: Ikke kun træbæltet (t.v.) kan bidrage til at skabe et let opfatteligt vejrum. Også facader trukket ud mod vejen, kan give samme effekt.



Figur 11: Til forskel fra Figur 10 opleves vejrummet langt større og mindre overskueligt når træerne ude i siden udskiftes med græsplæne og bygningerne ligger trukket langt tilbage fra vejen.

Vejrummets beskaffenhed

Roskildevej har potentiale til at udgøre et positivt billede af kommunen. Særligt de mange træer og grønne elementer i vejsiden bidrager dertil, men der er også karakteristiske og historiske bygninger i vejkanterne som fx Roskilde Kro.



Figur 12: Roskildevej langs dets vestlige stræk. De grønne elementer på den ene side og Roskilde Kro på den anden, giver et grønt udtryk og formidler vejens historiske status som landevej mellem København og Roskilde. Desværre er kvaliteten af belægningen (vej, cykelsti og fortov) samt inventar (midtterrabatter, lysmaster mv.) ikke tilsvarende.

Desværre bærer vejrummet tydeligt præg af slid, som forstyrrer det ellers harmoniske billede på dele af vejens forløb. Foruden midterrabatter (se pkt. 3), gælder det også vejbelægningen, der mange steder er slidt.

Midterrabbatter

På Figur 12 bidrager midterrabbatten ikke positivt til vejens udtryk. Der findes primært to typer af midterrabbatter langs vejen:

- 1) Strækninger med træer i midterrabbatten
- 2) Strækninger med en smal midterrabbat og autoværn

Strækninger med træer i midterrabbatten: Fra kommunegrænsen til Glostrup og frem til krydset med Damgårdvej/Albertslundvej (stræk 3 og 4) har Roskildevej en midterrabbat hvori der er plantet træer. Strækningen er også kendetegnet ved den sammenhængende karakterfulde træbeplantning, der står langs den sydlige vejkant, og som primært ejes af COOP Danmark. Billederne nedenfor demonstrerer, at træerne i midterrabbatten bidrager til en grøn oplevelse, men at træernes størrelse gør effekten begrænset.



Figur 13: De to billeder viser den effekt træerne i midterrabbatten har. Billedet viser, at kombinationen af træerne i midterrabbatten og de store træer i vejsiden skaber en oplevelse af to mindre og mere overskuelige vejrum. Til trods for, at træerne er relativt små, bidrager de til at give vejrummet en både grøn og overskuelig karakter. Desværre er træerne så små, at vejrummet nemt bliver domineret af andre forhold. Billedet t.h. er fra det samme stræk på Roskildevej, og viser, at træerne i midterrabbatten her er for små til at skabe en tydelig karakter, og det derfor er bygninger og skilte der definerer vejrummet. De små træer i midterrabbatten har kun for alvor en effekt i samspil i kombination med trægruppen af store og høje træer i vejskellet (t.v.).

Strækninger med smal midterrabbat og autoværn: I kontrast til strækningerne med træer i midterrabbatten, står de strækninger, hvor der er autoværn. Foruden at forstærke barriereeffekten yderligere, giver de også et udtryk der henleder tankerne på motortrafikveje og indbyder til højere hastigheder.



Figur 14: Billedet t.v. er fra krydset Albertslundvej/Damgårdvej. Det store åbne vejrum, hvor bygninger og træer står mere spredt (fremfor langs vejkanterne), understøtter ikke trafikorienteringen i krydset. Autoværnene giver vejen et mere funktionsbestemt end visuelt indbydende udtryk.

Anbefalinger

Det anbefales at arbejde for at skabe et trygt og overskueligt vejrum, hvor træer i både vejsiden og midterrabbatten bliver det samlende element på hele strækningen. Foruden den grønne oplevelse, vil det kunne danne et overskueligt vejrum, der letter orienteringen og derved øger trafiksikkerheden. En reference kan være Nørre Allé i København. På den side af vejen, hvor universitets bygninger ligger, er der mellem vejbane og cykelsti/fortov en grøn rabat og en tilsvarende række træer, mens Fælledparkens træer på den modsatte side skaber vejrummets væg. Træerne i midterrabbatten opdeler det store vejrum i to mindre, og træækken og kommunens egen grønne park sikrer en tydelig markering og et homogent udtryk i vejsiderne, der gør vejrummet trygt, overskueligt og grønt.

Referencebillede: Nørre Allé, København



Figur 15: Nørre Allé i København. De to billeder er fra samme strækning, men i hver side af vejen. Træerne og bygninger i vejkanterne og høje midterrabbatter med store solitærtræer, skaber veldefinerede rum, hvor man nærmest ikke ser det modsatte spor. Derved skabes et meget overskueligt vejrum. Cykelstiens og fortovets placering bag træerne skaber også en mere rolig oplevelse for bløde trafikanter.

Løsningen på Nørre Allé med kun at plante vejsidetræer på den modsatte side af Fælledparken kan være overførbart til Roskildevej, hvor der også mange steder er beplantningsbælter, der savner modspil på den anden side af vejen. Det bør undersøges, hvor og i hvilket omfang der kan plantes træer i vejsiden, for at skabe et grønt og overskueligt vejrum langs hele strækningen. Løsningen må tage udgangspunkt i de eksisterende forhold.

Referencebillede: Viborgvej, Skive



Figur 16: Forslag til modernisering af Viborgvej i Skive. Billedet t.h. viser hvordan træer i vejsiden kan bidrage til at skabe et grønt, veldefineret vejrum. Til venstre ses det eksisterende udtryk af samme strækning, der fremstår mere åbent og mindre indbydende. Det bør undersøges om en lignende kan foretages på Roskildevej. Det bemærkes, at der i den nederste illustration er arbejdet med farverne, for at fremhæve pointen. Illustration af Møller og Grønborg.

Det vil vi gøre...

Der udarbejdes en beplantningsplan, der viser hvordan Roskildevej kan gøres mere grøn. Beplantningsplanen skal foreslå træer i både midterrabbatten og vejsiderne, og skal give Roskildevej en overskuelig allé-karakter.

Albertslund Kommune vil i den fremtidige planlægning for ejendomme ud mod Roskildevej arbejde for, at sikre en høj grad af rundannede træer og beplantning i vejsiden.

Tema 2: Anvendelser og støj

- "Visionen er at nedbringe generne fra trafikstøj"

Analyse

Vejsidens arealer har i dag forskellige funktioner, herunder både boliger i form af både karrébebyggelser og parcelhuse, erhverv i form af både virksomheder og butikker, kultur/institutioner og ubebyggede grønne områder. Funktionerne synes placeret tilfældigt og med stor variation. Eksempelvis er der flere steder enkeltstående eller meget små rækker af parcelhuse placeret helt ud til vejen. Andre steder er enkeltstående erhvervsbygninger som fx Europcar, placeret mellem boliger og grønne områder. Funktionerne langs Roskildevej bærer således præg af, at der i mange år ikke har været en samlet plan for arealanvendelsen langs Roskildevej. Se Figur 17:



Figur 17: Orange: erhverv. Lilla: blandet bolig og erhverv. Blå: boliger. Grøn: institution/kultur.

Den blandede funktionalitet er ikke nødvendigvis et problem i sig selv, men boliger egner sig dårligt til en placering langs så støjende en vej. Forskningsresultater viser, at trafikstøj kan påvirke vores helbred, og ifølge Verdenssundhedsorganisationen WHO, giver støj søvnforstyrrelser og øge risikoen for sygdomme i hjerte og kredsløb. Derfor må der, jf. planlovens § 15a, ikke planlægges for boliger, når støjniveauet overskrider Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vejtrafikstøj på 58 dB, med mindre der anvendes særlige støjdæpende foranstaltninger. Når grænseværdien overskrider 68 dB bør der aldrig planlægges for boliger. Nærmest Roskildevej er der et støjniveau på omkring 70 dB – altså i et niveau, hvor der ikke bør planlægges for boliger.

Dette betyder at boligerne langs vejen er meget støjramte, og for disse boliger bør støjniveauet nedbringes. Støjniveauet indebærer således, at der bør træffes overordnet beslutning om hvordan der i fremtiden kan planlægges for boliger langs vejen, såfremt det ikke ønskes, at de tilgrænsende arealer udelukkende anvendes til erhverv eller andre ikke-støjfølsomme formål.

Støjhandlingsplanen

I kommunens støjhandlingsplan angives en række tiltag, som kommunen både har gjort og vil gøre for at nedbringe støjniveauet på støjramte arealer, herunder særligt boliger op til Roskildevej, som er de mest støjplagede i kommunen. Blandt disse er nedsætning af hastigheden. På Roskildevej er hastighedsgrænsen flere steder allerede nedskiltet fra henholdsvis 80 til 70 km/t og 70 til 60 km/t og det foreslås i støjhandlingsplanen at arbejde på at udvide nedskiltningen til 60 km/t på en længere strækning. Som angivet i støjhandlingsplanen, er der også allerede sket en indsnævring af Roskildevej fra Vridsløsevej til Wittrup Motel og alle vedligeholdelser sker med støjsvag asfalt. Det fremgår i øvrigt af støjhandlingsplanen, at Albertslund Kommune fortsat er opmærksom på den tidligere praksis med opkøb af arealer langs Roskildevej med henblik på begrønning, selvom der i praksis sker det modsatte. Det bør derfor undersøges hvor meget vejbaneindsnævringer, nedskiltning af hastigheden og lignende tiltag kan bidrage til at nedbringe støjniveauet. Dette baseres på mobilitetsmodellen (se Tema 3) og indarbejdes i forslaget til vejprofilen (se ligeledes Tema 3). Der kan evt. arbejdes med kun at nedsætte hastigheden dér, hvor det vil have størst effekt, eller om natten hvor der kører færrest biler, så beboerne langs Roskildevej får en roligere nattesøvn.

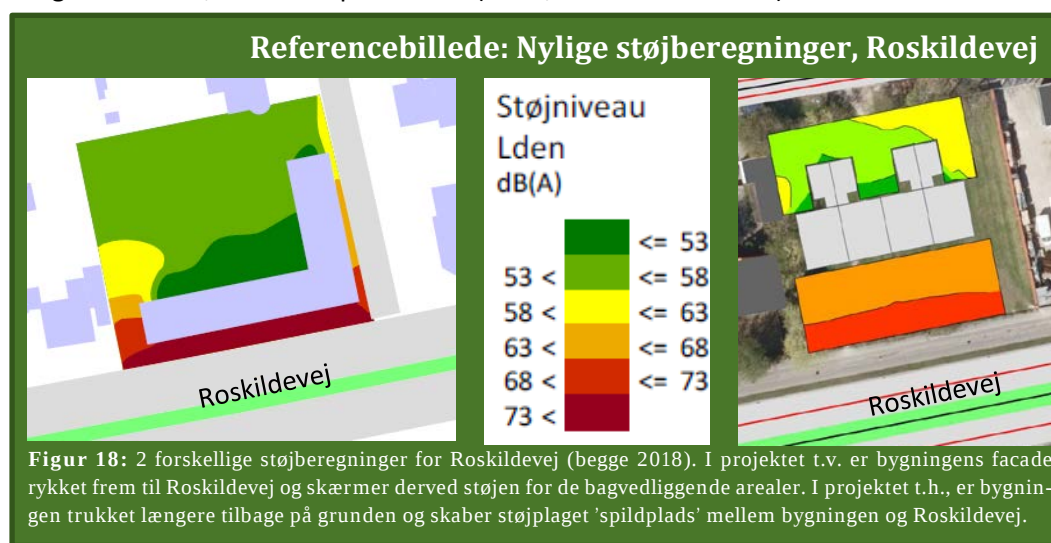
Anbefalinger

Den blandede funktionalitet langs Roskildevej skyldes, at der ikke er en samlet plan for arealernes anvendelse. Mange boliger er etableret for mange år tilbage, hvor støjkravene til boliger ikke har været de samme og hvor støjniveauet var lavere. Senere hen er flere virksomheder kommet til, men der etableres stadigvæk boliger langs vejen, og plangrundlaget er udarbejdet ad-hoc, alt efter hvilke ønsker der har været hos den enkelte grundejer.

Boliger langs Roskildevej

Såfremt det ønskes, har Albertslund Kommune mulighed for, at tage generel stilling til hvorvidt der ønskes boliger ud mod Roskildevej eller ej. Fremfor at være på bagkant og tage stilling til spørgsmålet fra sag til sag, bør der udarbejdes en samlet planlægning for Roskildevej. Der foreslås en bygningsregulering, der kun tillader boliger under visse støjbetingede vilkår. Dette er bl.a. at:

- 1) Boligernes placeres sådan på grunden, at bygningskroppen i sig selv kan støjskærme bagved.
- 2) Der anvendes ekstra støjskærmende facadekonstruktioner og vinduesløsninger mod Roskildevej.
- 3) Der til alle boliger etableres udendørs opholdsrum på bygningens bagside. Ved etageboligbyggeri gælder dette både fælles udendørs opholdsarealer og private udendørs opholdsarealer (terrasser, altaner og lign.)
- 4) Alle boliger indrettes, så deres opholdsrum (stuer, soveværelser mv.) orienteres mod den stille facade.



Ved at trække facadelinjerne helt ud til vejen, vil randbebyggelsen kunne bidrage til at danne det veldefinerede og overskuelige rum, der ønskes jf. Tema 1. Dette bør understøttes af, at der arbejdes på at give bebyggelsen et grønt udtryk, der harmonerer med vejrummets udtryk. Se referencebilleder på Figur 19.

Referencebilleder: Grønne facadeforløb og kantzoner



Figur 19: Christianshavn, København. Facade på eksisterende bygning begrønnet. Lignende tiltag på randbebyggelse langs Roskildevej kan bidrage til at skabe et grønt vejrum.



Vejside, Østre Farimagsgade, København. Træer i vejkanterne bidrager til at skabe grønt, overskueligt vejrum, og skjuler den bagvedliggende bygning.



Hjortensgade, Århus. Eksempel på at træer i vejsiden, kan nedbryde en bygnings skala, og bidrage til at skabe et grønt, overskueligt vejrum. Illustration fra Lokalplan 1072, Århus Kommune. Tegnet af WE.

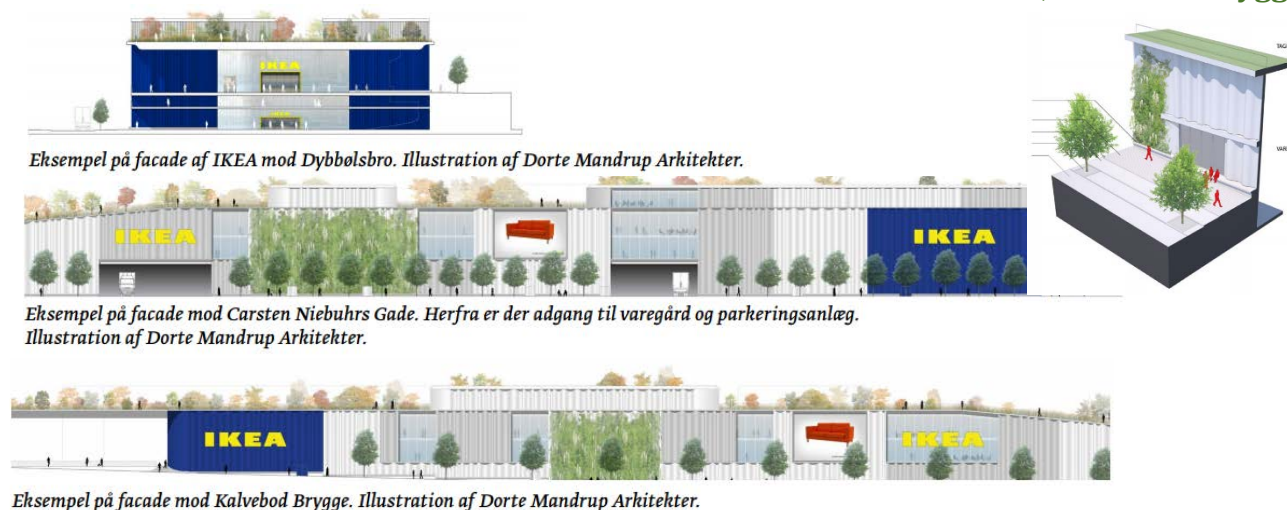
Erhverv langs Roskildevej

Ejendommene ved Roskildevej er en attraktiv lokalitetsmulighed for virksomheder, der ønsker eksponering til et stort forbipasserende kundesgrundlag. Interessen forventes størst hos publikumsorienterede virksomheder, særligt i form af detailhandel som bl.a. dagligvareforretninger eller store arealkrævende 'boksbutikker', som også allerede er placeret ud til Roskildevej i både Glostrup og Høje-Taastrup Kommune.

Det anbefales, at der gives mulighed for etablering af store dagligvareforretninger og boksbutikker under forudsætning af, at de udføres med et udtryk, der harmonerer med den modernisering, som denne vision lægger op til. Butikkerne skal således udføres, så de aktivt bidrager til et pænt, grønt og overskueligt vejrum, og ved at den omkringliggende infrastruktur udføres under hensyntagen til ønsket om god fremkommelighed både horisontalt og vertikalt. Butikkernes bygningskroppe vil kunne bruges aktivt i 'støjbekæmpelsen', ved at placere dem tættest mod Roskildevej, så de agerer støjskærm for de bagvedliggende boligområder.

Større butikker ofte udføres i en skala og arkitektur, der er mere funktionelt end æstetisk funderet. Særligt boksbutikkerne har ofte store monotone facader og udføres efter et koncept, hvor alle butikker ser ens ud, med de samme iøjnefaldende farver, der gøres meget synlige fra vejen. Derudover ønskes ofte en placering langt tilbage på grunden, så der kan anlægges store parkeringspladser foran mod vejrummet. Dette harmonerer dårligt med ønsket om, at skabe et sluttet overskueligt rum langs vejsiderne. Såfremt der skal planlægges for store butikker i vejsiden, skal der derfor ske tæt dialog mellem udvikler og kommunen om, hvordan de kan udformes med en kvalitet der bidrager æstetisk til Roskildevej. Det handler om at nyfortolke boksbutik-konceptet til et mere grønt og 'Albertslundsk' udtryk, fx med fokus på at sikre, at trægrupper i vejsiden bevares, selvom det kan være en udfordring for butikkernes mulighed for at skabe indkig og eksponere sig udadtil (se også Tema 4 om bl.a. skiltning). Butikkerne må heller ikke forstærke vejens barriereeffekt, og der bør arbejdes med gennemskærende forbindelser for især bløde trafikanter.

Referencebillede: IKEA, Kalvebod Brygge



Figur 20: Eksempel på Boksbutik, hvor butikskonceptets prædefinerede udtryk er udfordret. Barriereeffekten er nedsat, ved at skabe åbninger i bygningskroppen, og der er arbejdet med begrønning af facader og kantzoner. Facaderne udføres i forskellige farver og med store vinduespartier, for at skabe variation frem for monotoni.

Det vil vi gøre...

I den fremtidige planlægning for arealer ved Roskildevej, stilles der særlige krav til både boliger og virksomheder.

Boliger skal trækkes så tæt ud mod Roskildevej som muligt, og indrettes så både indendørs- og udendørs opholdsrum er orienteret mod den stille bagside.

Erhvervsbygninger (herunder detailhandel) skal udføres, så de bidrager til at skabe et grønt og overskueligt vejrum, og kan også fungere som støjskærme for de bagvedliggende områder.

Ovenstående principper indarbejdes i en temalokalplan.



Tema 3: Fremkommelighed

- *"Visionen er at sikre fortsat god fremkommelighed"*

Analyse

Roskildevej er en kommunal vej, og en vigtig forbindelse for både ind- og ud- pendlere og for gennemkørende trafik, og foruden Holbækmotorvejen, er det kommunens mest trafikerede vej, med en årsdøgntrafik (ÅDT) målt til mellem 20.000 og 30.000. Med sin centrale placering i Albertslund, og kobling til mange stikveje er det også en vigtig fordelingsvej for byen. Hastigheden på Roskildevej er i dag mellem 60 og 70 km/t. Roskildevej har fortov og cykelstier langs vejkanterne, og er ca. 30 meter bred.

Kombinationen af den brede vej og den høje hastighed medfører god kapacitet og fremkommeligheden på den del af Roskildevej, der ligger i Albertslund Kommune. Roskildevej adskiller sig dermed fra mange af de øvrige tætbe-færdede indfaldsveje i hovedstadsområdet, og for at undgå kødannelser, er visionen, at bibeholde fremkommeligheden. På den anden side betyder det, at støjniveauet ved vejen er meget højt og, at Roskildevej giver en markant barriereeffekt, der deler Albertslund Kommune i to. Sidstnævnte er allerede behandlet i en række af kommunens strategier.

I både kommunens cykelstrategi og planerne for udvikling af Albertslund Centrum, fremgår det, at der kan arbejdes på at skabe en ny forbindelse på tværs af Roskildevej. I cykelstrategien nævnes det som en vision, at der fra alle dele af kommunen skal være god adgang til store knudepunkter som Albertslund Station, og at der i kommende byudviklingsprojekter skal være fokus på bløde trafikanters muligheder for at bevæge sig rundt i kommunen. Derfor skal kommunens cykelstinet gennemgås for 'missing links'. Kommunens støjhandlingsplan formulerer endvidere en række visioner for støjdæmpende foranstaltninger (se Tema 2).

Gennem Supercykelstisamarbejdet har Albertslund Kommune søgt og fået medfinansiering til etablering af en supercykelsti langs Roskildevej. Denne nye 'Roskilderute' vil forbinde Roskilde med København, og vil komme alle kommuner og erhvervs- og boligområder på strækningen til gode. Den forventes færdig i år 2020.

Kommunens trafiksikkerhedsplan viser, at Roskildevej er blandt kommunens mere uheldsbelastede veje, hvilket kan skyldes, at vejrummet flere steder fremtræder rodet og derved svært at orientere sig i – se Tema 1.

Anbefalinger

Arbejdet med fremkommelighed på Roskildevej udgør et dilemma, da flere internt afhængige faktorer må balance-res. På den ene side er den gode fremkommelighed vigtig for både Albertslund Kommune, og de mange pendlere. På den anden side er vejen meget støjende og udgør en markant barriere, der deler Albertslund i to.

I efteråret 2018 nedsatte Bolig og Transportministeriet et fremkommelighedsudvalg, der skulle komme med forslag til en forbedring af transporttiden i hovedstadsområdet. I dette arbejde er der stor fokus på hvordan lyskrydsene på Roskildevej kan samkoordineres med henblik på at få trafikken hurtigere til København. Der er derfor grænser for den selvbestemmelse Albertslund Kommune har for tiltag som fx nedsættelse af hastigheden, indsnævring af vejbanen mv.

Mobilitetsmodel

Det anbefales, at der udarbejdes en mobilitetsmodel, der afvejer faktorerne: hastighed, støj, fremkommelighed, trafiksikkerhed mv. over for hinanden, og fastlægger hvilken løsning der er mest hensigtsmæssig at samarbejde med nabokommunerne om. Mobilitetsmodellen skal vise:

1. Den nuværende kapacitet og fremkommelighed.
2. Hvordan de tre signalregulerede kryds i Albertslund kan samkoordineres med nabokommunernes lyskryds, med henblik på en forbedret fremkommelighed for den øst/vest gående trafik, uden at forringe serviceniveauet (ventetiden) og derved fremkommeligheden for den nord/sydgående trafik.
3. Om der kan skabes flere og/eller bedre nord/sydgående forbindelser, uden at forringe den øst/vestgående fremkommelighed og trafiksikkerheden.
4. Hvilken betydning nedjustering af hastighedsgrænsen vil have for både fremkommeligheden og støjniveauet på Roskildevej.

Figur 21 og 22 er referencebilleder til inspiration. Anlægsprojekter som i eksemplerne, må forventes at være en større investering for Albertslund Kommune. Derfor anbefales det, at der i første omgang blot udarbejdes et skitseprojekt for hvordan Roskildevej kan forskønnes, og gives et overslag på de forventede anlægsomkostninger.

Referencebillede: Rødovrevej



Figur 21: Rødovrevej, omdannet i 2008-2009. Brede, grønne midterrabatter etableret og vejbaner indsnævret for at give plads. Omlægnin-
gerne indbyder til lavere hastighed (og derved mindre støj) og sænker vejens barriereffekt. I øvrigt fremstår det også pænt og grønt.

Referencebillede: Viborgvej, Skive



Figur 22: Forslag til modernisering af Viborgvej, Skive. Midterrabatten be-
plantes og begrønnes. Såfremt vejbanerne på Roskildevej indsnævres, kan en
lignende løsning overvejes. Illustration af Møller og Grønborg.

Det vil vi gøre...

Der udarbejdes en mobilitetsmodel, med beregninger der afvejer fakto-
rerne:

- hastighed
- fremkommelighed
- trafiksikkerhed og
- støj.

Der udarbejdes derefter et skitse-
projekt, med forslag til en ny vejpro-
fil. Forslaget skal forholde sig til,
hvordan der gøres plads til både vej-
banen, fortov, beplantning og en ny
supercykkelsti.

Tema 4: Kantzoner (Belysning, hegn og skilte)

- "Visionen er at bruge belysning, hegn og skilte som et aktiv"

Analyse

Der findes ingen samlede regler for hvordan kantzonerne ud mod Roskildevej skal udformes. Som nævnt i Tema 1 (Det grønne vejrum), er nogle strækninger meget åbne, se fx Figur 23, imens bygninger og træer på andre strækninger er trukket helt ud mod vejen, og danner et lukket vejrum.



Figur 23: På billedet t.v. er bygningerne iht. vejbyggelinjen tilbagetrukket fra Roskildevej, og der er etableret en grøn zone mellem bygningen og vejen. På billedet t.h. er bygningen rykket tættere frem mod Roskildevej, og dens kantzoner bidrager til et grønt Roskildevej.

Forskellene på hvordan kantzonerne ser ud skyldes blandt andet, at der i år 1965 er tinglyst en vejbyggelinje på 25 m fra Roskildevejs vejmidte, som også er indarbejdet i de fleste lokalplaner. Vejbyggelinjens formål har været, at give mulighed for en evt. fremtidig udvidelse af Roskildevej, men dette forventes aldrig realiseret. Vejbyggelinjen gør, at mange bygninger er trukket væk fra vejen, med et åbent græsareal eller lign. mellem bygningen og vejen. Andre bebyggelser er opført før denne blev lyst, og er derfor placeret længere mod vejkannten, og i de seneste boliglokalplaner, er der set bort fra denne vejbyggelinje.

Forskellene i kantzonerne kommer til udtryk ved, at der er stor forskel på hvordan hegn, skilte og belysning langs Roskildevej fremstår. Forholdene reguleres af mange forskellige lokalplaner, der er udarbejdet over en lang årrække og derfor fastsætter forskellige regler.

Hegn

Reglerne for hegning langs vejen er forskellige, og derfor er de hegn, der er etableret, det også. Figur 24, viser to forskellige eksempler på hegn mod Roskildevej



Figur 24: Her ses to eksempler på det eksisterende hegn mod Roskildevej. På billedet t.v. bidrager beplantningen til at skabe et grønt og velafgrænset vejrum. Bræddehegnet t.h. bidrager ikke i samme grad til vejrummets kvalitet.

Generelt vurderes hegningen mod Roskildevej mange steder at være pæn og grøn, men der er også dårlige eksempler. Der er for nyligt set eksempler på, at beplantningen ud mod Roskildevej er blevet fjernet, og hvis ikke der stilles krav til beplantning i kantzonen, er det vanskeligt at skabe det grønne vejrum.

Skilte

Ligesom for hegning, er reglerne for skiltning langs Roskildevej forskellige. Foretages der ikke ordentlig regulering af skiltningen, kan den udvikle sig kaotisk. Dette giver et forstyrrende vejbillende, og kommer heller ikke nødvendigvis virksomhederne til gode, da skiltene forsvinder i mængden

Til forskel fra hvad der ses på andre veje med kommercielt skiltning, er skiltningen dog reguleret på de fleste strækninger af Roskildevej. Udfordringen er, at der ikke findes et samlet regelsæt for hvordan skiltning bør indarbejdes i planlægningen. De regler, der gælder, er derfor unikke for vejens forskellige delstrækninger, og spørgsmålet om skiltning vil igen blive aktuelt, når der skal planlægges for nye butikker/erhverv.



Figur 25: Eksisterende skiltning langs Roskildevej. Selvom der reklameres, brydes der ikke med det grønne vejrum, det ønskes at skabe, fordi lokalplanen indeholder en detaljeret regulering af skiltningen, der tager hensyn til ønsket om et grønt vejrum. Lignende bør gøres for fremtidig planlægning mod Roskildevej.

Belysning

Belysningen på Roskildevej består af en tosidet wireophængt belysning. Da belysningen førhen har været udført med højtryksnatriumlyskilder, som gav et gulorange lys og havde en ringe farvegengivelse, blev belysningsarmaturerne i 2016 udskiftet til ny LED belysning. Belysningen er med til at skabe et pænt oplyst vejrum.



Figur 26: Eksisterende vejbelysning på Roskildevej.



Anbefalinger

Det anbefales, at der udarbejdes en temalokalplan med retningslinjer for, hvordan kantzonerne ud mod Roskildevej skal udformes. Det anbefales, at vejbyggelinjen på 25 m fjernes, og at bygningerne placeres direkte mod Roskildevej, både for at støjskærme og for at anvende bygningerne aktivt til, at skabe pæne kantzoner. Temalokalplanen skal endvidere forholde sig til hvordan hegning, skiltning og belysning langs Roskildevej må udformes, så det ikke fastlægges fra sag til sag.

Skiltning: Reglerne for skiltning skal gøres ensartede og forståelige. Der kan arbejdes med forskellige principper langs de forskellige strækninger. Fx vil den samme type skiltning ikke nødvendigvis være hensigtsmæssig langs strækning 1, som domineres af træer i begge vejsider og strækning 2, der har et mere urbant udtryk. Der skal findes den rette balance mellem hensynet til virksomhedernes eksponering og ønsket om et grønt og overskueligt vejrum. Temalokalplanen skal regulere hvordan der kan skiltes til Albertslund Centrum, trafikskiltning, henvisningsskilte og kommerciel/erhvervsmæssig skiltning, ved at fastsætte regler for skiltens størrelse, højde, omfang mv.

Referencebillede: Eksempler på reguleret skiltning, Hovedvejen Glostrup.



Figur 27: Billedet t.v. er fra vejsiden på Hovedvejen i Glostrup. Der står enkelte større skilte langs vejen, men kommunens retningslinjer for skiltning sikrer, at de holdes i et begrænset omfang, og der derfor er længere grønne strækninger uden markant skiltning.

Belysning:

Lys kan virke dominerende i et vejebillede, men brugt rigtigt, kan det også bidrage til at give et vejrum karakter. Derfor er der i kommunens belysningsplan fra 2012 beskrevet et ønske om, at belysningsanlæggene i Albertslund skal skabe identitet og sammenhæng i de varierende arkitektoniske udtryk og styrke forbindelser mellem de forskellige bymæssige områder, samt sikre at kommunens identitet står stærkt frem, når man ankommer hertil. Dette ønske er gradvist blevet indfriet, via en løbende modernisering af kommunens vejbelysning, og også den nye vejbelysning på Roskildevej, der blev opsat i 2016, følger op på dette ønske – se Figur 26, der viser den nuværende vejbelysning på Roskildevej.

Vejbelysningen vurderes at være særligt identitetsskabende på strækninger med mange træer og beplantning, og derfor bør beplantningsplanen forholde sig til samspillet med den eksisterende vejbelysning. Planter der fortsat flere træer langs vejen, i overensstemmelse med denne vision, vil det pænt oplyste vejrum, der kendetegner den østlige del af Roskildevej, kunne udbredes til en længere del af Roskildevejs strækning.

Ønskes en særlig markering af Roskildevejs grønne profil, er det også en mulighed at oplyse enkelte solitærtræer, så de fremstår som særlige identitetsmarkører, som det bl.a. også ses på Roskildevejs forløb i Glostrup (Hovedvejen). Denne idé videregives til det fremtidige arbejde med en beplantningsplan og en temalokalplan for vejsiderne.

Referencebillede



Figur 28: Belysning af enkelte solitærtræer, kan indtænkes i beplantningsplanen, som en markering af Roskildevejs grønne profil

Det anbefales at temalokalplanen også forholder sig til, i hvilken udstrækning, vejsidens kantzoner kan belyses. Særligt ved etablering af erhverv langs vejkannten, kan dette blive relevant, da belysning af skilte kan fremhæve en butik eller virksomhed. Det anbefales, at vejsidebelysning reguleres i temalokalplanen, således at der ikke vil kunne etableres lystavler, men i stedet må findes løsninger, der bidrager til at skabe et pænt vejrum – se bl.a. Figur 29, hvor nedadrettede spots giver en rolig belysning af en virksomheds facade.



Hegning: Ligesom for skiltning, bør temalokalplanen indeholde retningslinjer for hegning mod Roskildevej. Retningslinjerne skal sikre, at fremtidig hegning udføres som enten træerækker, levende hegn, begrønnede hegn eller med en tilsvarende løsning, der forstærker Roskildevejs grønne udtryk. Buske eller træer kan ikke skærme ejendommene for støj, og derfor bør temalokalplanen give mulighed for, at der kan etableres støjskærmende hegning, men at det skal udføres med beplantning, og i en højde, der gør, at bagvedliggende bygninger ikke lukkes helt af.

Temalokalplanen vil sikre, at de retningslinjer der udarbejdes for kantzonerne, herunder hegning, skiltning og belysning får virkning for både eksisterende bebyggelse og fremtidigt byggeri langs Roskildevej. Den vil dog ikke medføre handlepligt.

Det vil vi gøre...

Der udarbejdes en temalokalplan, med retningslinjer for kantzonernes udtryk mod Roskildevej. Temalokalplanen skal forholde sig til vejbyggelinjen og hvordan hegn og skiltning kan harmonere med ønsket om et grønt og overskueligt vejrum.

Belysning indtænkes i temalokalplanen.

