

Kunde
Albertslund Kommune

Dokumenttype
Rapport

Dato
Juli 2024

TRAFIKPLAN VRIDSLØSE

HÆNGSLET



TRAFIKPLAN VRIDSLØSE HÆNGSLET (TIDLIGERE BINDELEDDET)

Project name **Trafikanalyse Vridsløse**
Project no. **1100056175**
Recipient **Stig Andersen, Enggaard A/S**
Document type **Rapport**
Document name **VLL_K17_C05_Trafikplan Vridsløse - Hængslet (LP2) N001**
Version **3**
Date **27-06-2024**
Prepared by **MAP**
Checked by **Stig Andersen, Enggaard**
Approved by **MAP**

Ramboll
Hannemanns Allé 53
DK-2300 Copenhagen S
Denmark

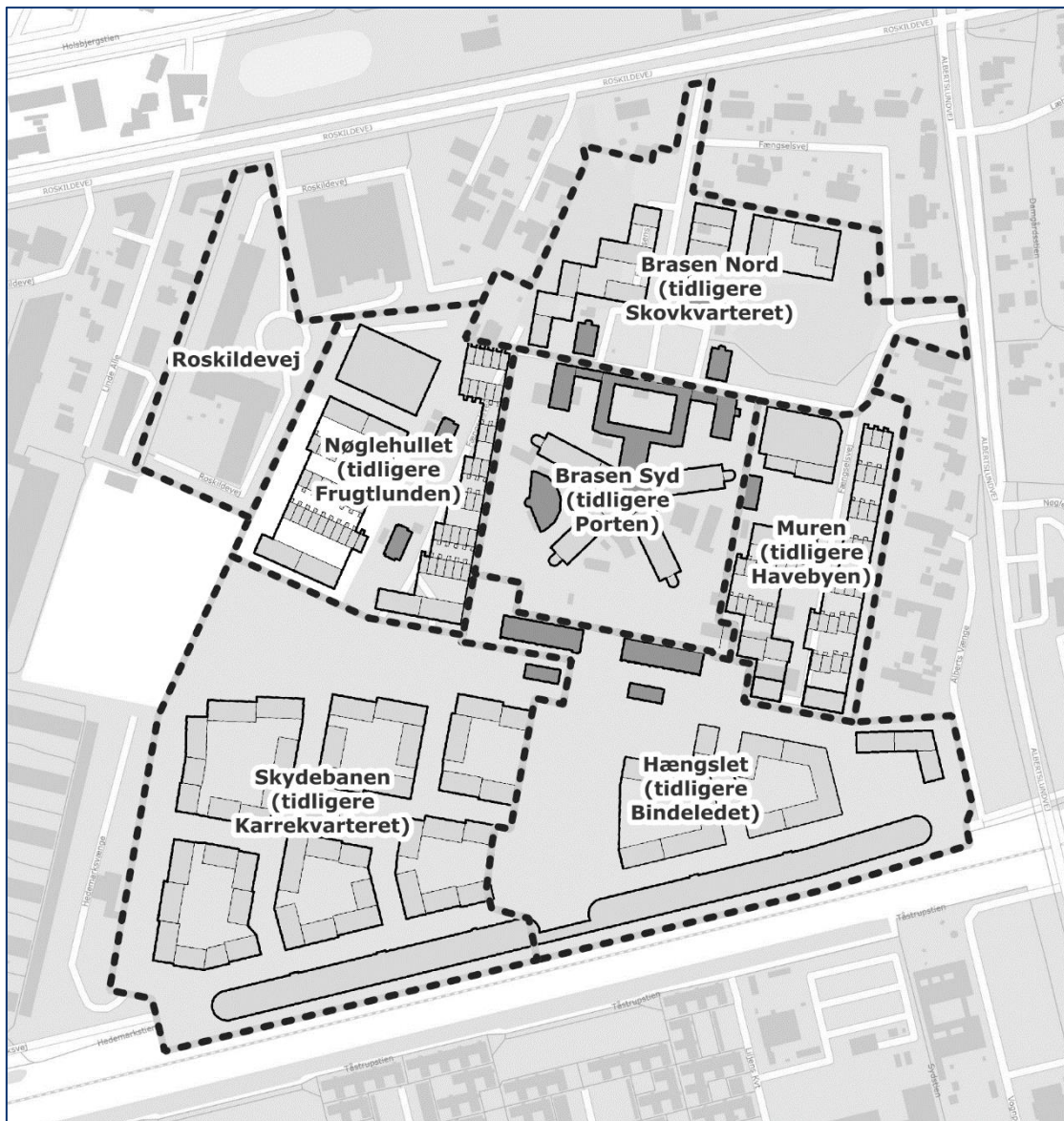
T +45 5161 1000
F +45 5161 1001
<https://ramboll.com>

INDHOLD

1.	Indledning	3
2.	Trafikskabende aktiviteter i Hængslet (tidligere Bindeleddet)	5
2.1	Trafikskabende funktioner	5
2.2	Parkeringsforsyning	6
2.2.1	<i>Bilparkering</i>	6
2.2.2	<i>Eventuel styring af bilparkering</i>	7
2.2.3	<i>Cykelparkering</i>	8
3.	Forventet genereret trafik	9
4.	Trafikbelastning på vejnettet i og omkring Hængslet	10
5.	Forbindelserne til de omgivende trafiknet	14
5.1	Vejnettet	14
5.1.1	<i>Udformning af krydset ved Nøglesvinget (tidligere Hedemarksvej)</i>	15
5.1.2	<i>Trafikafviklingen på det omkringliggende vejnet</i>	16
5.1.3	<i>Nøglesvinget (tidligere Hedemarksvej)</i>	17
5.1.4	<i>Krydset Nøglesvinget (tidligere Hedemarksvej) – Albertslundvej</i>	18
5.1.5	<i>Roskildevej</i>	21
5.2	Stinettet	23
5.3	Forbindelser til det kollektive trafiknet	23
5.3.1	<i>Albertslund Station</i>	23
5.3.2	<i>Nord/sydgående busser på Albertslundvej</i>	24
5.3.3	<i>Øst/vestgående busser på Roskildevej</i>	25
6.	Trafiksikkerhed internt i Hængslet (tidligere Bindeleddet)	25
7.	Sammenfatning	26

1. INDLEDNING

Denne rapport opsummerer trafikforholdene i Hængslet (tidligere Bindeleddet) i Vridsløse. Trafikforholdene for hele Vridsløse som helhed og for det omkringliggende vejnet er beskrevet i dokument nr. VLL_K17_C08 Trafikplan Vridsløse_N030, udgave pr. Januar 2023.



Figur 1: Bydelsoversigt.

Ifølge masterplanen vil Vridsløse vil blive koblet op til det omkringliggende vejnet via Egon Olsen Vej mod Roskildevej, Fængselsvej mod Albertslundvej og Hedemarksvej/Nøglesvinget mod hhv. Albertslundvej og Vridsløsevej.

I forbindelse med udvikling af Vridsløse har A. Enggaard erhvervet sig naboejendommen Roskildevej 163-165. I den forbindelse ønsker A. Enggaard at flytte det i masterplanen skitserede signalregulerede kryds ved Roskildevej/Egon Olsens Vej til Roskildevej 163-165 og der er udført trafikale

analyser af denne nye adgangsvej, Den nye adgangsvej har dog ingen betydning for trafikken til/fra Hængslet (tidligere Bindeleddet).

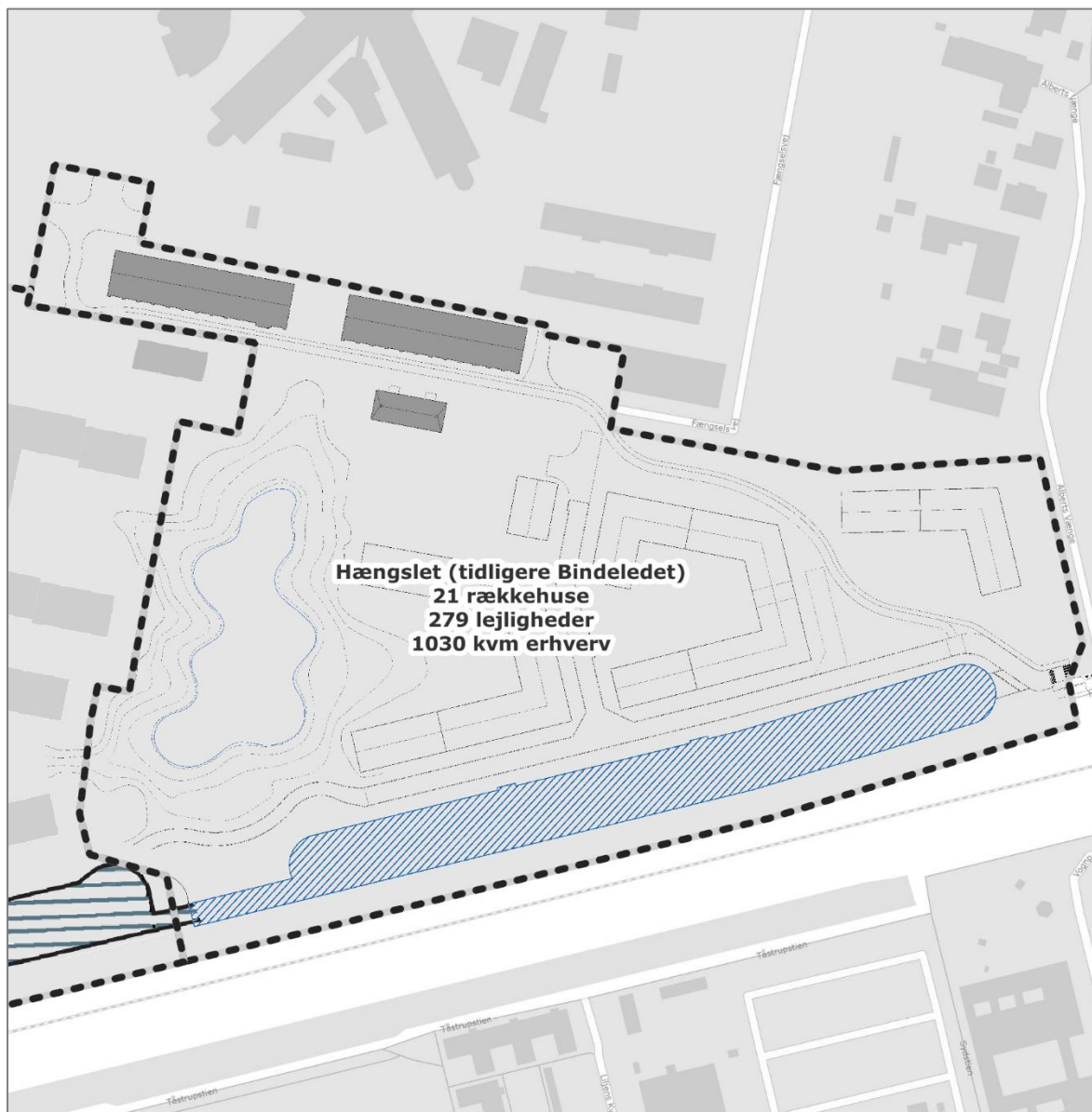
De generelle retningslinjer for trafikdesignet, samt den trafikmodel, der er benyttet til beregning af biltrafikmængder på Vridsløses vejnet, er beskrevet i "TRAFIKPLAN VRIDSLØSE - SAMLET RAPPORT", Januar 2023.

2. TRAFIKSKABENDE AKTIVITETER I HÆNGSLET (TIDLIGERE BINDELEDDET)

I dette afsnit er de forventede trafikmængder til Hængslet (tidligere Bindeleddet) vurderet.

2.1 Trafikskabende funktioner

Sammensætningen af boliger i Hængslet (tidligere Bindeleddet) som dimensioneringsgrundlag for trafikale vurderinger er vist i Tabel 1.



Figur 2. Dimensioneringsgrundlag trafik

Tabel 1: Antal boliger – dimensioneringsgrundlag for trafikale vurderinger

	Lejligheder	Rækkehuse	Boliger i alt
Hængslet (tidligere Bindeleddet)	279	21	300

Trafikken til/fra Hængslet (tidligere Bindeleddet) dimensioneres således efter 300 boliger. Derudover forventes der 1030 m² erhverv.

2.2 Parkeringsforsyning

I dette afsnit beskrives den beregnede nødvendige bil- og cykelparkering baseret på de dimensionsgivende boligantal.

2.2.1 Bilparkering

Albertslund Kommune stiller normalt disse krav til parkeringsforsyning:

- Etageboliger: 1,5 p-plads pr. bolig
- Rækkehuse: 2,0 p-pladser pr. bolig
- Erhverv og fællesfunktioner: 1 p-plads pr. 100 etagemeter

Da Vridsløse er betragtet som stationsnært kerneområde er kravene til parkeringsforsyning her det halve af de ovenstående tal.

Der påregnes ikke etableret parkering til andre behov som fx delebiler. P-pladser skal forberedes for ladestandere jf. Ladestanderbekendtgørelsen¹.

Samlet set giver det anledning til disse parkeringsbehov og tilhørende parkeringsforsyning ud fra de dimensionsgivende boligantal:

Tabel 2 Parkeringsbehov og -forsyning ift. dimensionsgivende aktiviteter

Antal p-pladser	Albertslund Kommunes p-norm		Pladser til fællesfunktioner	Pladser til øvrigt behov	Pladsbehov i alt	Parkeringsforsyning			Forsyning ift. behov
	Pladser til boenheder	Pladser til erhverv				I konstruktion	På terræn	I alt	
Hængslet (tidligere Bindeleddet)	230	10	2	0	242	370	20	390	+148

Parkeringsbehovet beregnes således til i alt 242 p-pladser. I bydelen vil der blive etableret 390 pladser hvoraf 370 er i konstruktion og 12 p-pladser og 8 handicappladser er på terræn. Der etableres således et overskud af p-pladser på 148, som bla. vil tilgodese en del af underskuddet af p-pladser i Skydebanen (tidligere Karrékvarteret), og som i princippet skal tinglyses for anvendelse af beboere bosiddende i Skydebanen jf. lokalplan 13.10 – Skydebanen. Der skal således tinglyses 148 stk. parkeringspladser i Hængslet til brug for beboere i Skydebanen.

Brugen af de 148 p-pladser for parkerende med mål i Skydebanen er noget, der kun vil ske i spidsbelastningssituationer, når bilister ankommer til et fyldt Mobilitetshus Vest. Hvor der til en p-plads måske normalt vil være tre ture i døgnet, vurderes der derfor kun at ville være 1 parkering i døgnet af denne type for hver af de 148 p-pladser. Det skønnes at 25% af disse parkerende allerede fra start vil køre direkte til Mobilitetshus Øst, mens de resterende 75% først vil forsøge sig i Mobilitetshus Vest. Når denne type parkerende forlader Mobilitetshus Øst forventes det, at de kører direkte ud via Nøglesvinget og ikke tilbage igennem Mobilitetshus Vest. Trafikken på forbindelsesvejen imellem de to mobilitetshuse vurderes således at blive $0,75 \times 148 \sim 110$ personbiler pr. døgn.

¹ <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2020/181>

Det er som udgangspunkt ønskeligt med en balance imellem parkeringsbehov og -udbud indenfor hver bydel, men med de overordnede principper bla. om at koncentrere parkeringen i områdets udkant er dette ikke muligt. Det vurderes, at ovenstående parkeringsforsyning samlet set med de planlagte gangforbindelser vil være en attraktiv løsning for områdets beboere.

Som det fremgår af ovenstående tabel, er langt de fleste parkeringspladser placeret i bygninger i et princip om, at parkeringspladser primært placeres decentralt for at friholde byrummene for parkerede biler.



Figur 3: Placering af bilparkeringspladser – 370 i konstruktion i Mobilitetshus Øst, 8 handicappladser på terræn, samt 12 pladser på terræn til erhverv og fællesfunktioner.

Samlet set skal der etableres 8 handicap-parkeringspladser - heraf 4 almindelige og 4 buspladser - i Hængslet (tidligere Bindeleddet). Parkering foregår som udgangspunkt i mobilitetshusene i udkanten af området, mens handicap-pladser til beboere og/eller besøgende tillades placeret inde i området.

2.2.2 Eventuel styring af bilparkering

Det vurderes, at der naturligt vil opstå en ligevægt over tid i hvor de enkelte beboere vælger at parkere i forhold til belastningen i de enkelte p-anlæg. Som nævnt i forrige afsnit er det dog nødvendigt, at en mindre del af trafikken med mål i Skydebanen (tidligere Karrékvarteret) parkerer i Mobilitetshus Øst i Hængslet (tidligere Bindeleddet).

Der kan også ske uforudsete ændringer fx i antallet af familier med flere biler eller fx eksterne brug af parkeringspladser mv. Alt efter problemernes natur kan der indføres en række styrende og regulerende tiltag for bilparkeringen.

Foruden almen information til beboerne om anviste p-pladser, mængden af tilgængelige P-pladser, retningslinjer for parkering mv. findes der både drastiske tiltag, som kræver store investeringsomkostninger, men også mindre tiltag som kan være med til at styre udnyttelsen af p-pladserne:

- Beboerlicens & gæstekort
 - Opleves det at eksterne benytter P-arealerne og derved optager mange beboerpladser, kan det være en ide at indføre parkeringslicenser.
 - Licenserne kræver administration og håndhævelse, men der behøves ikke nødvendigvis at blive opkrævet betaling for licenserne. I tillæg kan licenserne anvises til bestemte parkeringszoner i planområdet.
- Afgiftsbelagt parkering
 - Opleves det at beboerne anskaffer for mange biler, kan det være en mulighed at indføre betaling for licenserne for på den måde at regulere tilgangen.
- Tidsdifferentiering af parkeringspladser
 - Opstår der problemer i forbindelse med de aktiviteter, der kun har behov for korte ophold, så som aflevering i daginstitution, kan der for enkelte pladser indføres tidsbegrænset parkering i bestemte tidsrum.
- Automatisk P-information baseret på mobil applikations løsning
 - Opleves det, at der generelt er meget få ledige pladser og at de er svære at finde, vil det medføre en del p-søgning og derfor kan det være en mulighed at indføre en digital løsning. Løsningen kræver registrering af parkeringspladserne i området og kan skaleres til enten kun at dække parkeringshusene eller at dække hele området. Registreres alle parkeringspladser vil dette være en kostbar løsning. Vælges det kun at registrere parkanter i p-husene vil løsningen kunne indføres for et langt mere beskedent beløb. Det er Rambølls overbevisning at der allerede findes applikationer som kan kobles med registrering af ind og udkørende i p-faciliteter.

2.2.3 Cykelparkering

I Vridsløse planlægges det, at der skal være

- 2 cykelparkeringer pr. bolig anlagt, desuden disponeres for yderligere en 1 cykelparkering pr. bolig
- 2 cykelparkeringer pr. 100 etagemeter erhverv

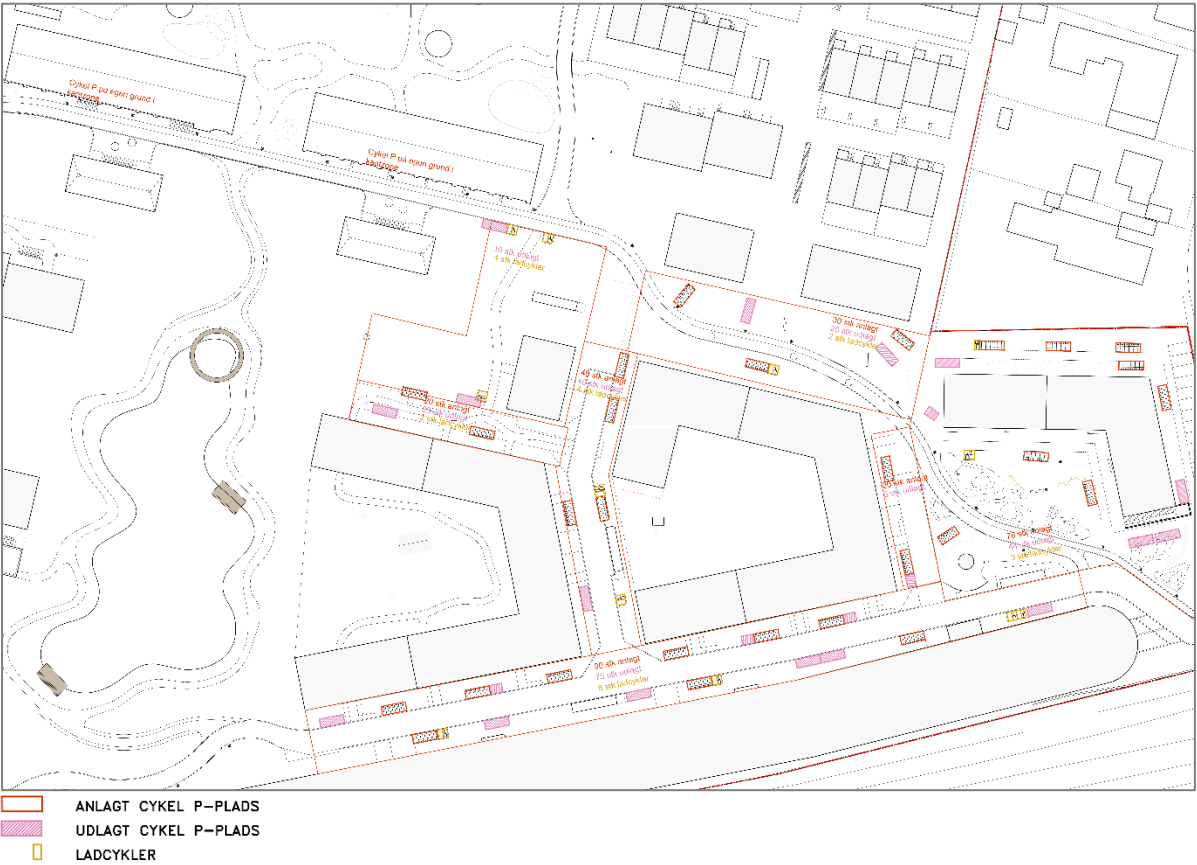
Samlet set leder det til, at der skal etableres 600 cykelparkeringspladser til boliger i Hængslet (tidligere Bindeleddet), og 20 cykelparkeringspladser til erhverv

Cykelparkering til rækkehuse anlægges på egen grund i forbindelse med disse.

Som udgangspunkt vil der pr. etagebolig blive anlagt:

- 1 plads i kælder
- 1 på terræn

Den 3. udlagte cykelparkeringsplads pr. bolig vil kunne etableres i kældre i det omfang de ikke kan etableres på terræn (ved at benytte cykelparkering i to niveauer).



Figur 4: Mulig placering af 50% af cykelparkeringspladser på terræn i Hængslet (tidligere Bindeleddet)

3. FORVENTET GENERERET TRAFIK

Antallet af ture til/fra de trafikgenererende funktioner er som udgangspunkt baseret på turrater fra Vejdirektoratets turrate-katalog (sept. 2020).

I turkataloget er der foruden de gennemsnitlige turrater angivet en række faktorer, der kan have indflydelse på den faktiske turrate. I beregningerne for Vridsløse er stationsnærhed, bystørrelse og forventet parkeringsbelastning inkluderet i beregningen af den endelige turrate. I turrate-kataloget understreges, at der ved brug af reduktionsfaktorer bør være forsigtighed ved at lade flere faktorer indgå samtidigt på grund af indbyrdes korrelation, men da Albertslund Kommune i forbindelse med arbejdet omkring Hersted Industripark er blevet enige med Glostrup Kommune om at lade de nævnte faktorer indgå der, er en vægtning af disse faktorer benyttet også for Vridsløse.

Der er således benyttet disse antal genererede bilture pr. bolig:

Tabel 3: Turrater

Turrate pr. bolig	Lejligheder	Rækkehuse
Genererede bilture (sum af begge retninger)	3,05	3,4

For erhverv er regnet med 8 bilture pr. 100 m² erhvervsareal.

Baseret på ovenstående data er antallet af bilture til/fra Hængslet (tidligere Bindeleddet) udført af beboere i Hængslet opgjort som vist i tabellen nedenfor:

Tabel 4: Turgeneration baseret på boligantal og øvrige trafikskabende aktiviteter

	Lejligheder	Rækkehuse	Erhverv	I alt
Antal enheder	279	21	1030 m ²	-
Antal bilture (sum af begge retninger)	851	71	82	1005

I alt beregnes der altså pr. årsdøgn at være en trafik på 1005 køretøjer relateret til beboere og erhverv i Hængslet.

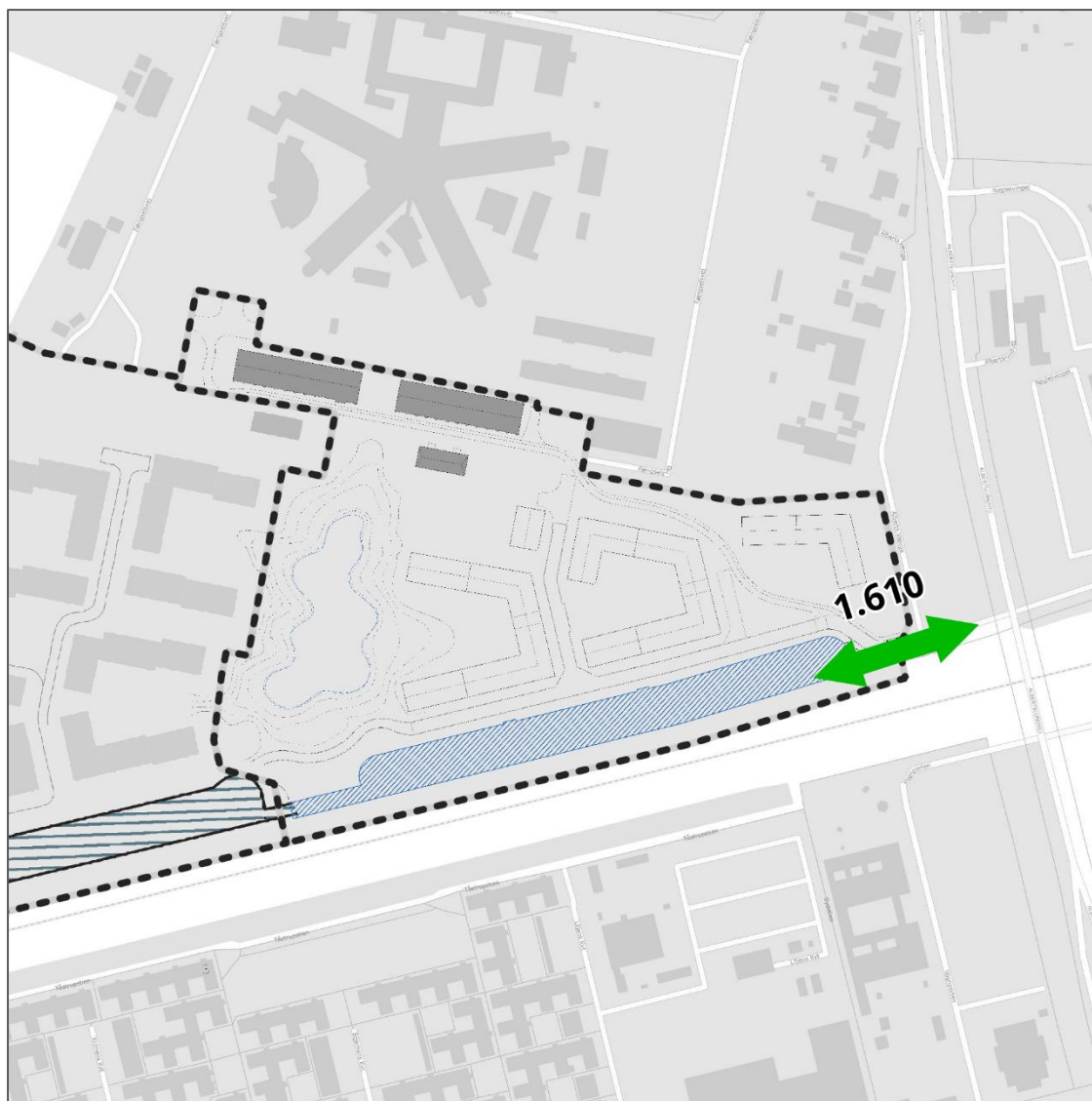
Dertil kommer trafik af beboere i Skydebanen, som må parkere i Mobilitetshus Øst. De vurderes som tidligere nævnt at generere en trafik på forbindelsen imellem de to mobilitetshuse på 110 biler pr. døgn og på Nøglesvinget vurderes de at ville give en trafik på ca. 230 køretøjer pr. døgn.

4. TRAFIKBELASTNING PÅ VEJNETTET I OG OMKRING HÆNGSLET

I det følgende er vist resultater for trafikmængder på vejstrækninger baseret på resultater fra Albertslund Kommunes trafikmodel.

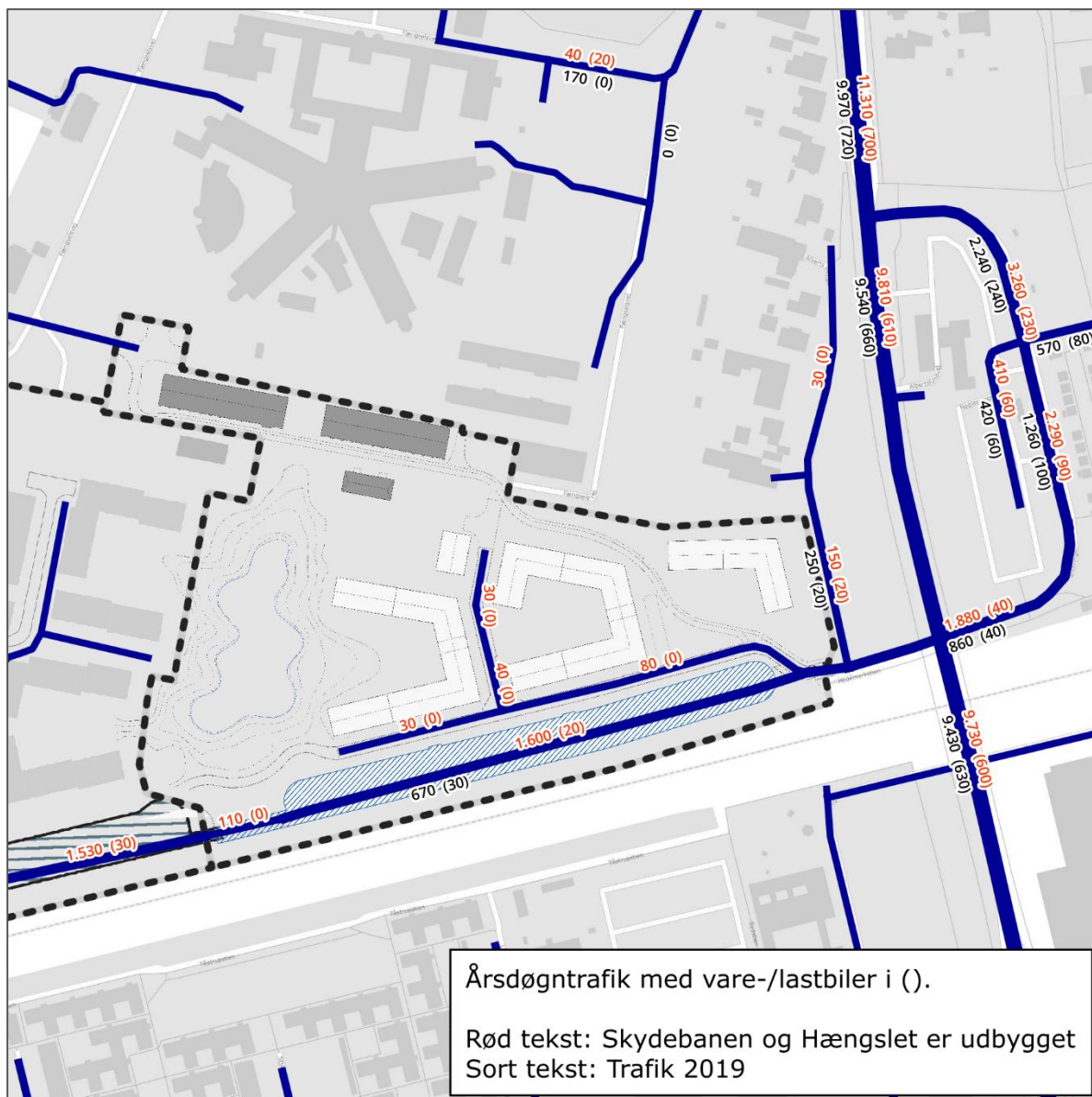
Da der er et underskud af p-pladser i Skydebanen (tidligere Karrékvarteret) vil det østlige mobilitetshus som tidligere nævnt også blive benyttet af beboere/besøgende i Skydebanen. Trafikken på Nøglesvinget (tidligere Hedemarksvej), som er den eneste adgangsvej til Hængslet (tidligere Bindeleddet) beregnes af trafikmodellen at blive på 1.610 køretøjer pr. døgn, hvoraf 605 er beboere/besøgende i Skydebanen.

Trafikmodellen tager ikke højde for, at de 148 ekstra p-pladser kun vil blive benyttet ved spidsbelastninger og anvender derfor et gennemsnitligt antal parkeringer pr. p-plads og ikke kun 1 som jf. afsnit 2.3 vurderes at være det realistiske antal. Det er dog valgt i de efterfølgende vurderinger at gå videre med trafikmodellens tal, som således indeholder en vis sikkerhedsmargin.



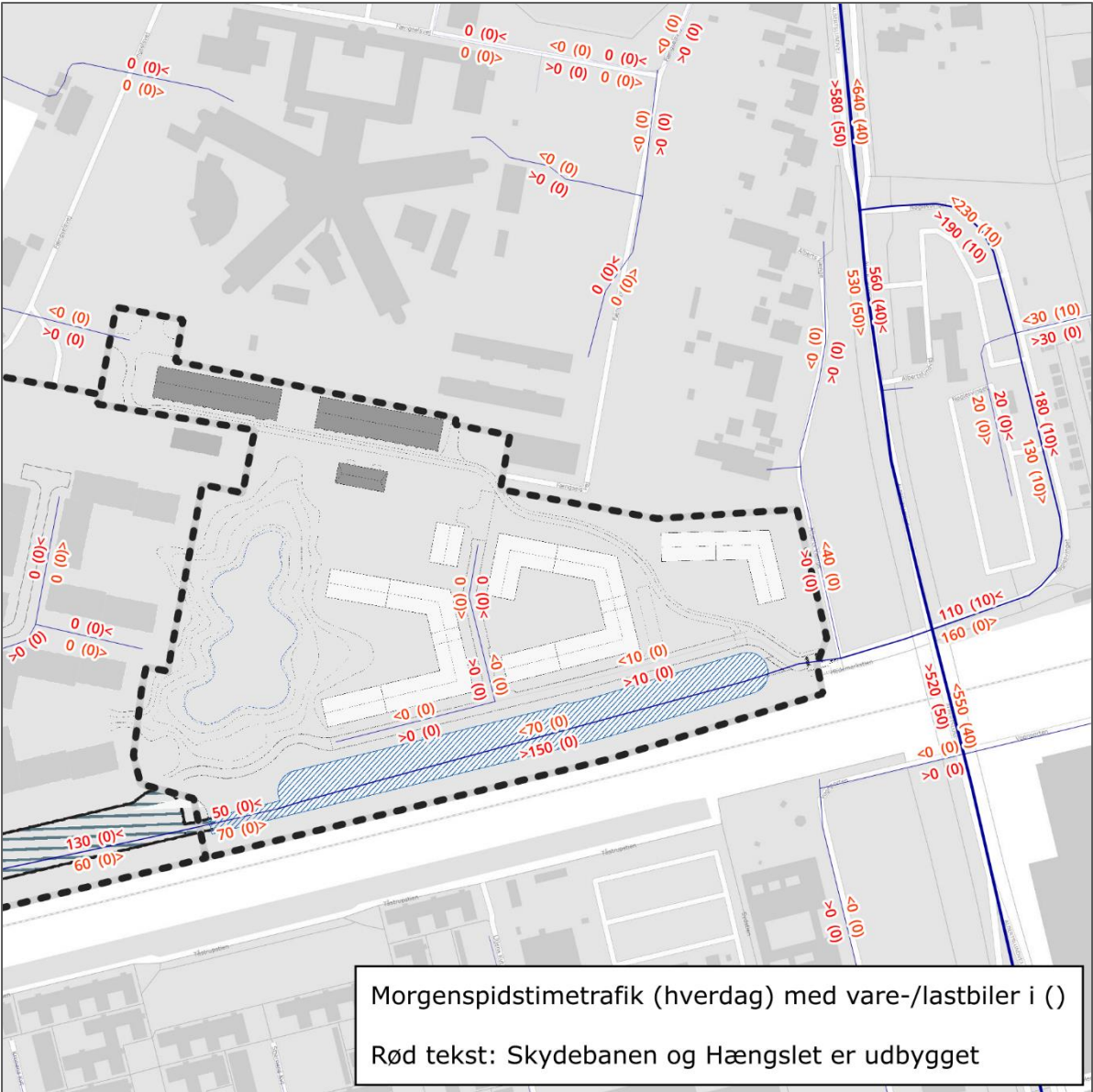
Figur 5: Trafik på adgangsveje - bilture pr. døgn

På de følgende figurer vises i detaljer den fremtidige trafik for døgn, morgenspidstid og eftermiddagsspidstid.

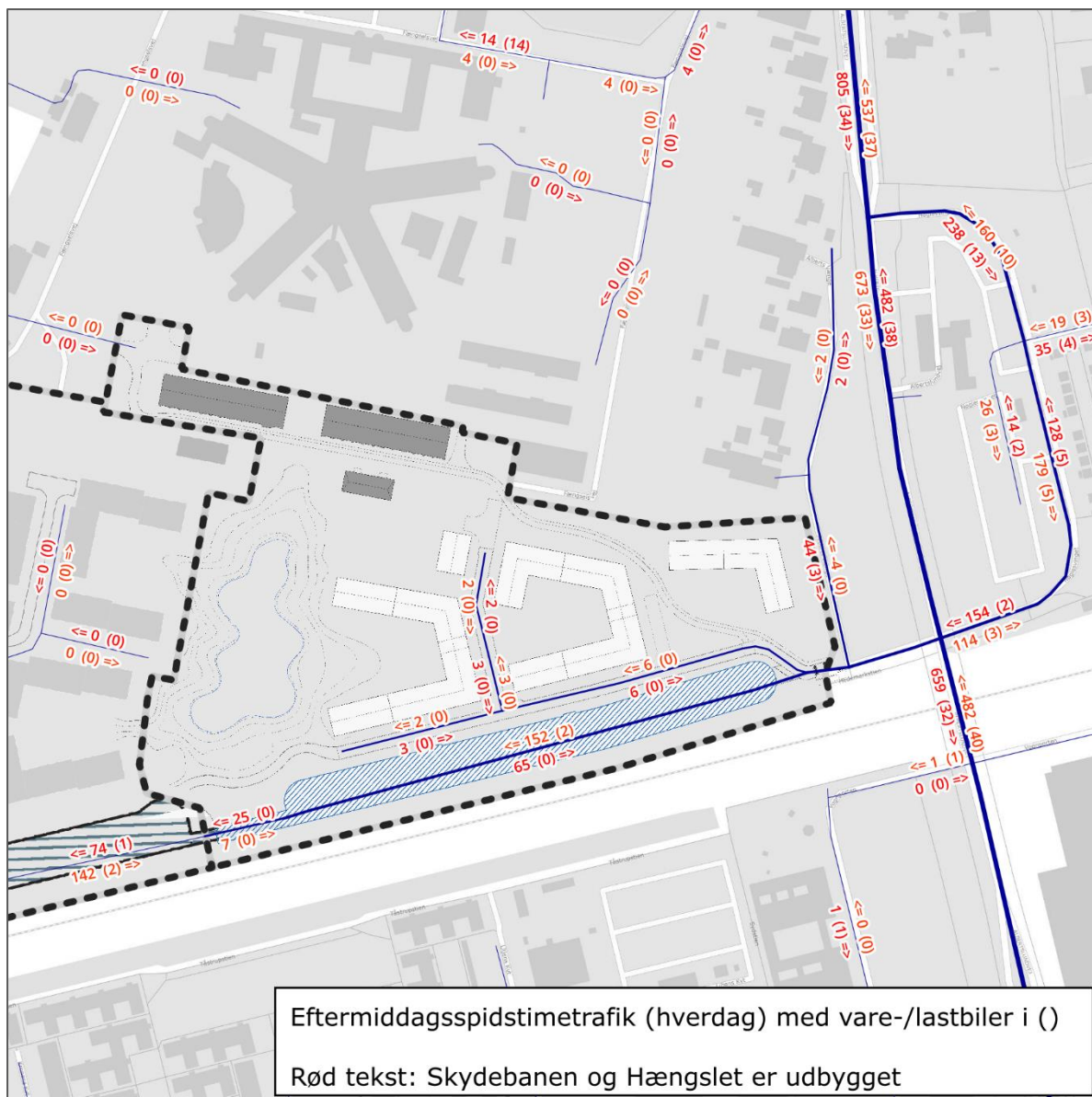


Figur 6: Fremtidig døgntrafik

Mobilitetshuset mod syd sikrer med sin placering helt i områdets udkant, at trafikken bliver begrænset på vejene inde i Hængslet (tidligere Bindeleddet) da denne trafik udelukkende er trafik til afsætning, varelevering mv. og til de 8 handicappladser.



Figur 7: Fremtidig trafik i morgenspidstimen



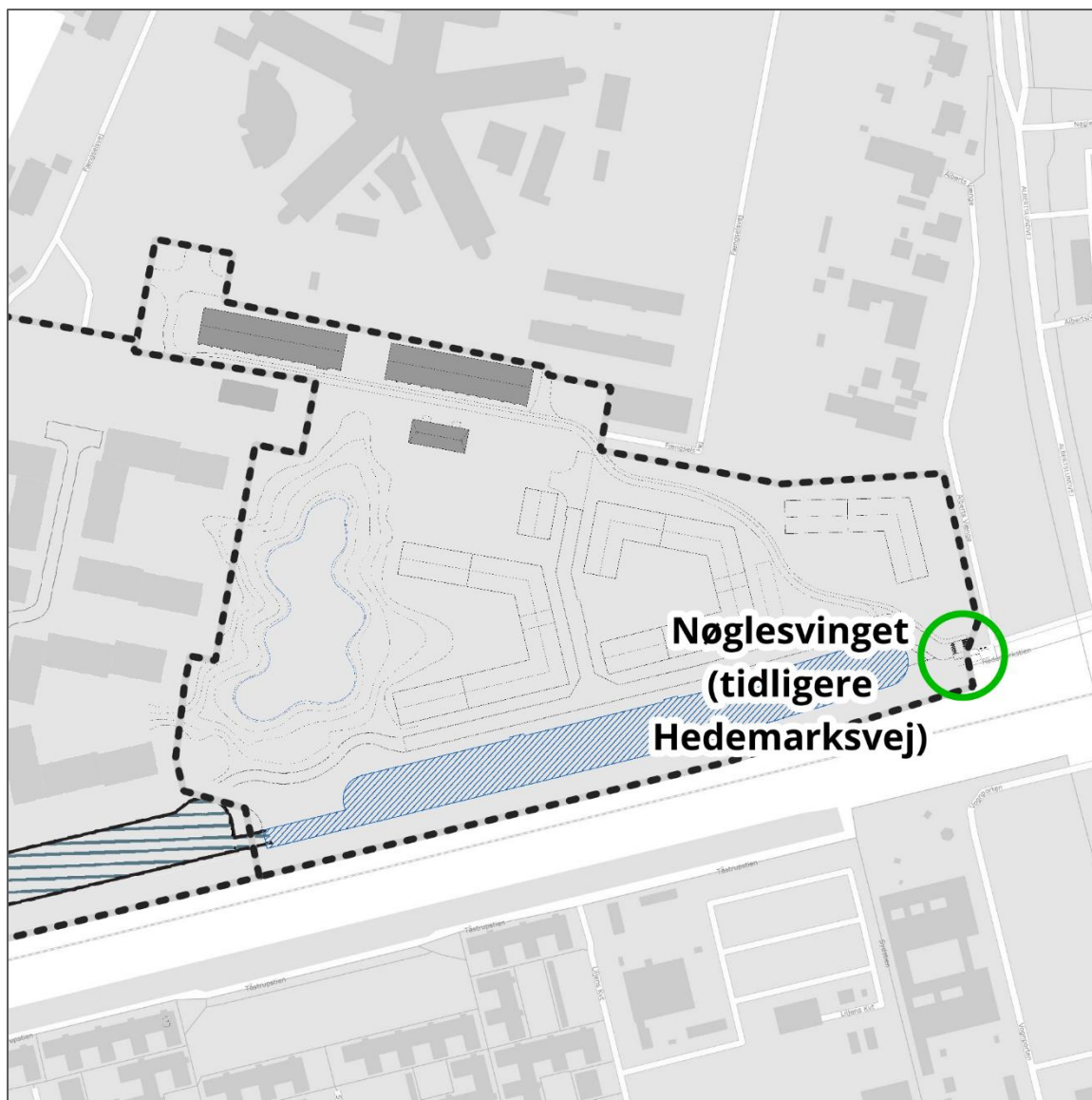
Figur 8: Fremtidig trafik i eftermiddagsspidstimen

5. FORBINDELSERNE TIL DE OMGIVENDE TRAFIKNET

I dette afsnit beskrives Hængslets (tidligere Bindeledet) opkobling til det omgivende vejnet, stinet og kollektivnet.

5.1 Vejnettet

Hængslet (tidligere Bindeledet) er koblet op på det omkringliggende vejnet via Nøglesvinget (tidligere Hedemarksvej). Vejene i Hængslet (tidligere Bindeledet) har ikke internt forbindelse til andre bydele i Vridsløse.



Figur 9: Oversigtskort med eksterne tilslutninger.

5.1.1 Udformning af krydset ved Nøglesvinget (tidligere Hedemarksvej)

Krydset ved Nøglesvinget (tidligere Hedemarksvej) består af adgang til og fra mobilitetshuset og vejadgang til og fra Hængslet (tidligere Bindeledet). Tillige er det vejadgang til Alberts Vænge.

Adgangen etableres via en hævet flade ved Alberts Vænge. Den eksisterende dobbelttreppede cykelsti på sydsiden af Nøglesvinget (Hedemarksstien) afbrydes efter Alberts Vænge og lette trafikanter ledes ud på eller over Nøglesvinget til videre færdsel enten ad lokalvejen langs Mobilitetshus Øst eller stien mod nordvest.

For cyklister der kommer ad den eksisterende sti langs Nøglesvinget fra øst, skal det sikres, at de kan holde og afvente ift. deres vigepligt vinkelret på den hævede flade uden at genere cyklister i modgående retning. Fortovet syd for fodgængerovergangen skal udformes, så cyklister der kommer ad lokalvejen vestfra langs Mobilitetshuset ikke fristes til at overkøre fortovet for at komme

ind på Hedemarksstien. Det kan fx gøres ved etablering af et kantstensopspring imellem fortov og cykelsti på delen syd for fodgængerfeltet.

Biltrafikken på vejen nord om mobilitetshuset vurderes at blive så beskeden, at cyklister til/fra Flugtruten vurderes at kunne køre via tilslutningen til vejen nord om mobilitetshuset som vist i Figur 10 uden problemer.

De eksisterende indsnævringer på den eksisterende hævede flade ved Alberts Vænge fjernes og der etableres ubetinget vigepligt fra Alberts Vænge bla. aht. krav om stopsigt ved udkørsel derfra.



Figur 10 Principiel udformning af krydset Nøglesvinget (tidligere Hedemarksvej)

Biltrafik har adgang til mobilitetshuset via en overkørsel i direkte forlængelse af Nøglesvinget. Det skal særligt ved udkørslen sikres, at der er tilstrækkelig oversigt for de udkørende til at de kan se både cyklister og biler, som kommer fra vest langs mobilitetshuset. Overvejelser om oversigten bør inddrages i udformningen af den halvcirkelformede rampe, så der om muligt er oversigt under denne og beplantningen bør begrænses til opstammede træer.

5.1.2 Trafikafviklingen på det omkringliggende vejnet

I dette afsnit gives en kvalitativ beskrivelse af trafikafviklingen på det omgivende vejnet.

Trafikmængder vises for en situation hvor det øvrige Albertslund forventes udbygget som i 2026 og hvor Skydebanen (tidligere Karrekvarteret) og Hængslet (tidligere Bindeledet) forventes at være færdigudbygget. I forhold til boligbyggeprogrammet forventer Albertslund Kommune, at disse andele af projekternes boliger at være færdigbyggede i 2026:

Tabel 5: Forventede udbygninger i kommunens øvrige udbygningsområder i 2026

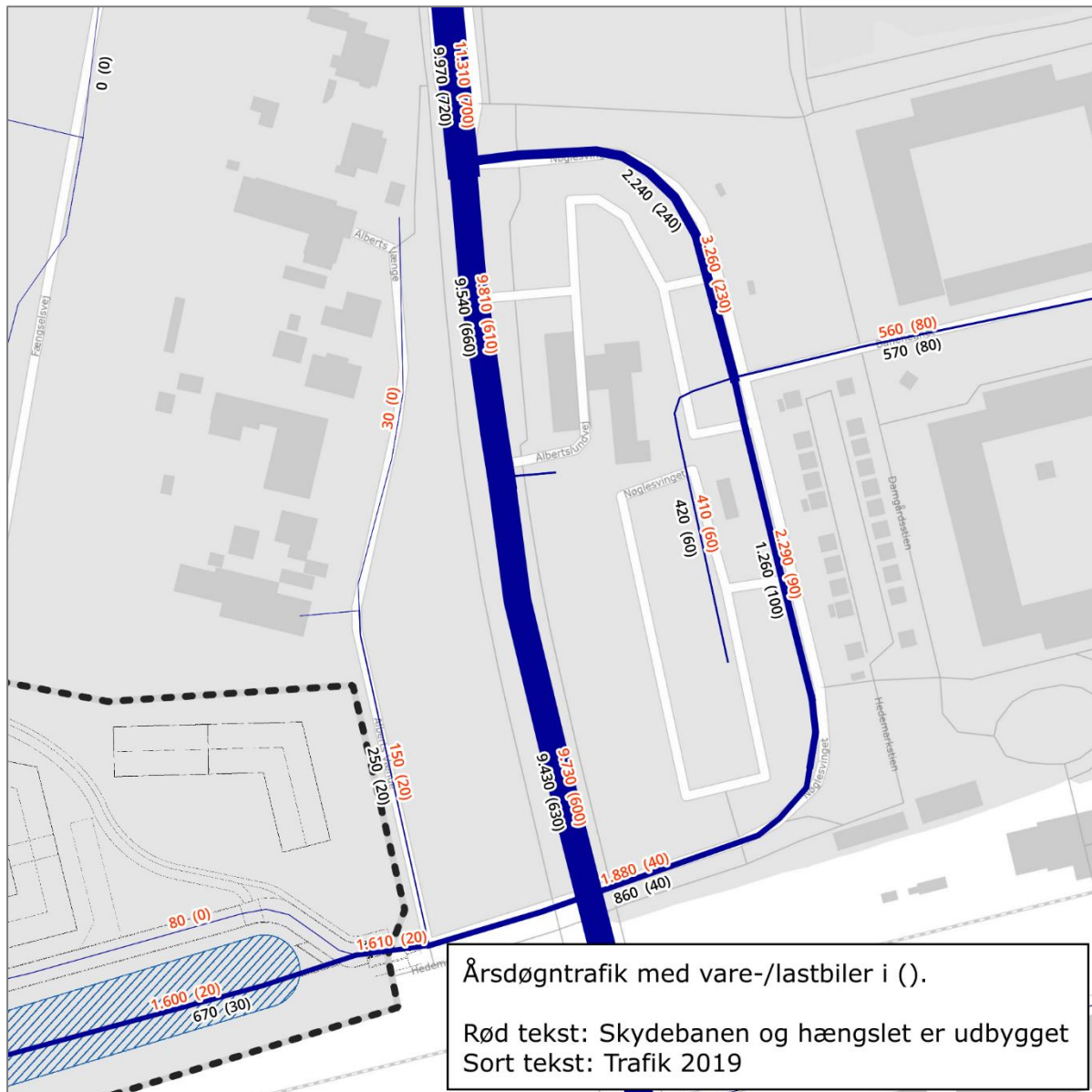
Område	Antal boliger forventet opført i 2026	Andel af total
Lokalplanlagte områder (med byggetilladelse)	269	100%
Hersted	4649	26%
COOP	1540	22%
Albertslund Bymidte	505	14%
Hyldagerkvarteret	200	100%

Desuden vises trafikmængder for 2019 fra basisscenariet i Albertslund Kommunes trafikmodel.

5.1.3 Nøglesvinget (tidligere Hedemarksvej)

De 2 mobilitetshuse lukker den tidligere Hedemarksvej på midten og den østlige tilbageværende del er omdøbt til Nøglesvinget.

Trafikken til/fra det østlige mobilitetshus og Hængslet i øvrigt benytter Nøglesvinget som adgangsvej. Hængslet (tidligere Bindeledet) og beboere/besøgende til Skydebanen (tidligere Karrékvartret) som parkerer i Mobilitetshus Øst beregnes at generere en ny trafik på 1.610 køretøjer pr. døgn.

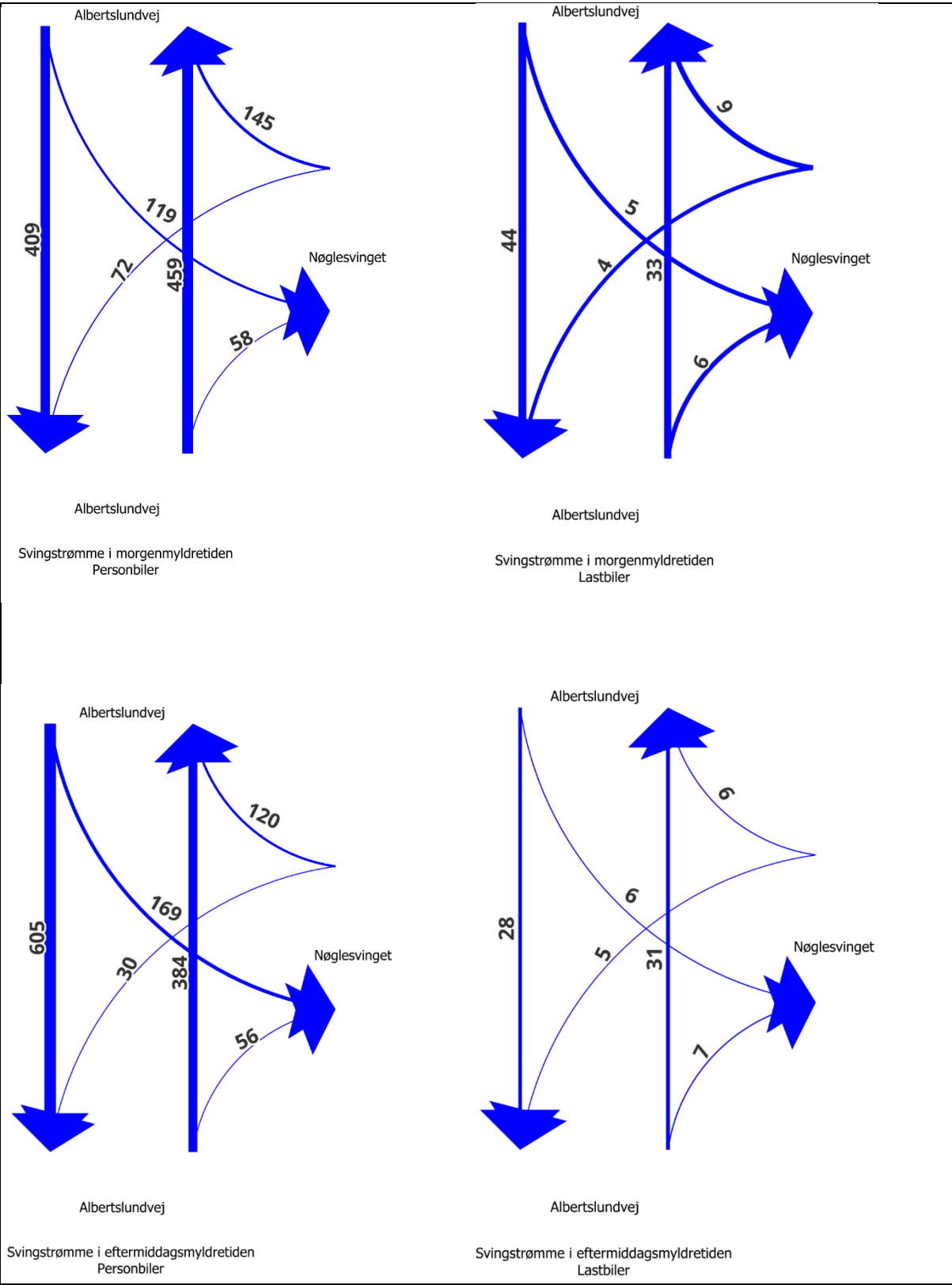


Figur 11: Fremtidig årsdøgntrafik på Nøglesvinget (tidligere Hedemarksvej)

Ved Albertslundvej forventes den fremtidige trafik på Nøglesvinget (tidligere Hedemarksvej) at være 3.260 køretøjer pr. årsdøgn. Dagens trafikbelastning er 2.240 køretøjer pr. døgn og trafikken forventes således at stige med 46%.

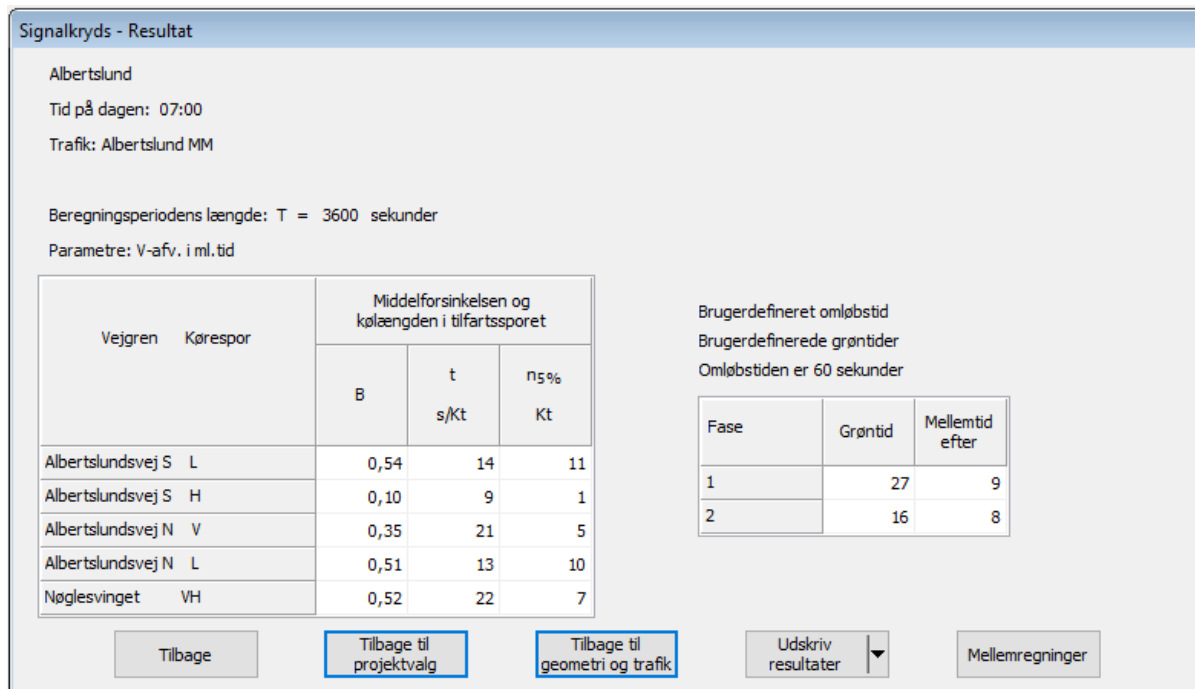
5.1.4 Krydset Nøglesvinget (tidligere Hedemarksvej) – Albertslundvej

Trafikken i de to spidstimer i dette kryds forventes at blive som anført i nedenstående figurer:

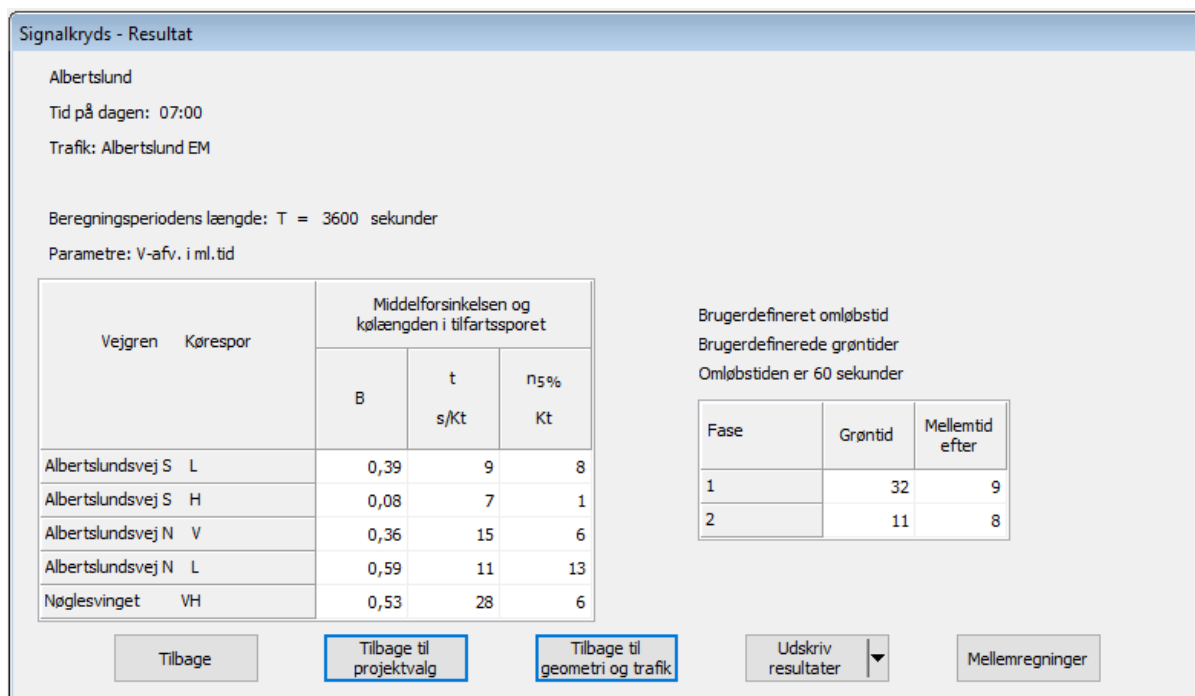


Figur 12 Svingstrømme i krydset Albertslundvej/Nøglesvinget

En simpel beregning af den fremtidige trafikafvikling i krydset med Vejdirektoratets Dankap-program, viser at trafikken vil kunne afvikles uden problemer, med gennemsnitlig forsinkelse på maksimalt 28 sekunder og kølængden fra Nøglesvinget vil være under 7< køretøjer i 95% af omløbene jf. Figur 13 og Figur 14 nedenfor. Der er regnet med 60 sekunders omløbstid.



Figur 13 Trafikafvikling i morgenmyldretiden. B er belastningsgraden (et tal i intervallet 0 til 1), t er den gennemsnitlige forsinkelse i sekunder og n_{5%} er en kølængde, som vil blive overskredet i 5% af omløbene

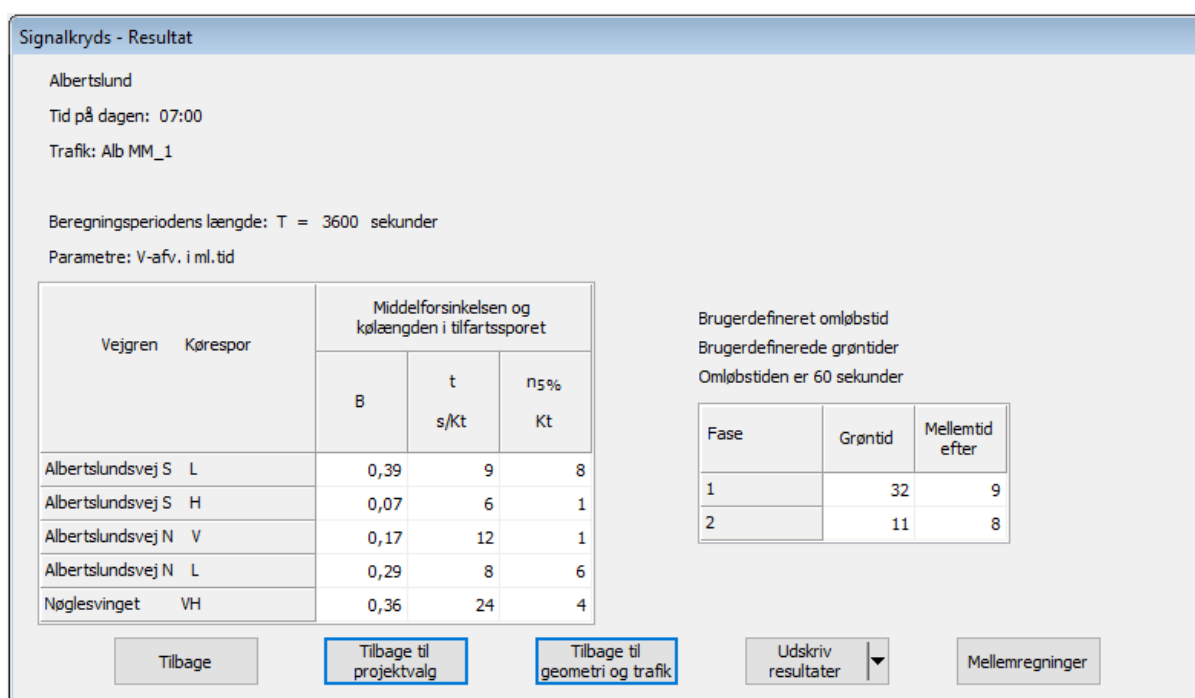


Figur 14 Trafikafvikling i eftermiddagsmyldretiden. B er belastningsgraden (et tal i intervallet 0 til 1), t er den gennemsnitlige forsinkelse i sekunder og n_{5%} er en kølængde, som vil blive overskredet i 5% af omløbene

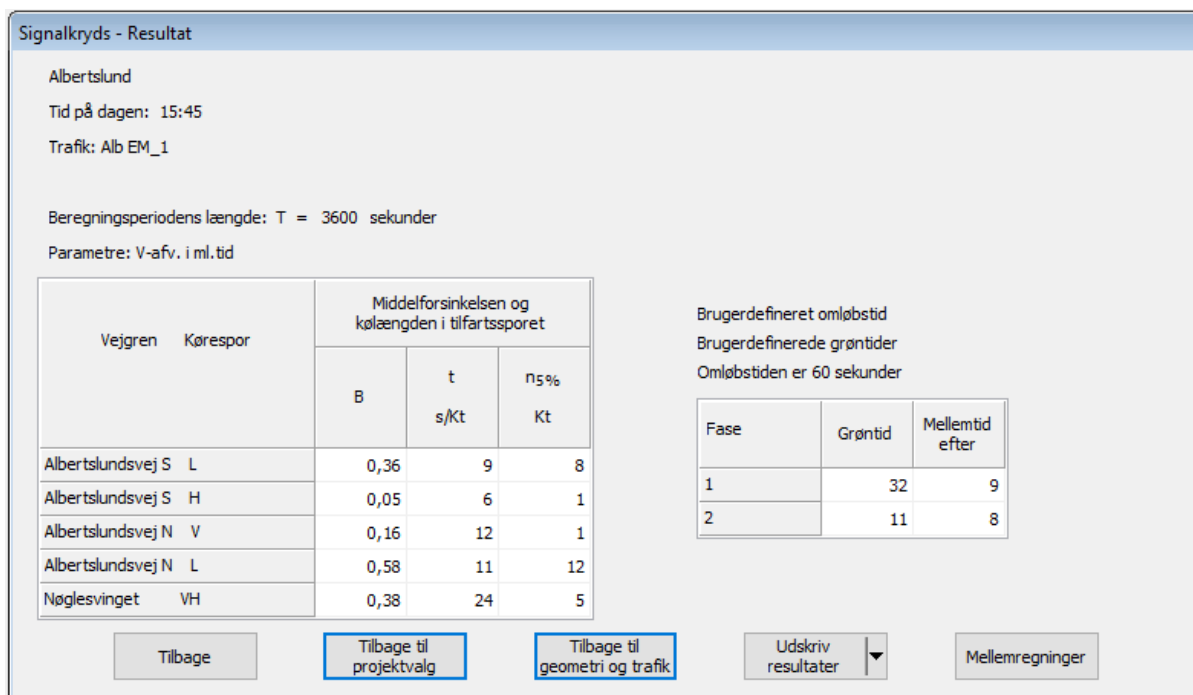
Krydset betjener busserne til/fra Albertslund Station og det er vigtigt at trafikken til/fra Hængslet (tidligere Bindeleddet) ikke forsinker busserne, som i dag normalt kan forlade Nøglesvinget i samme omløb som de ankommer til signalanlægget.

I morgenmyldretiden vil kølængden som nævnt blive mindre end 7 køretøjer i 95% af omløbene og denne kø har 16 sekunders grøntid og i eftermiddagsmyldretiden vil kølængden blive 6 køretøjer, som har 11 sekunders grøntid. I morgenmyldretiden vil køen fint kunne afvikles indenfor de 16 sekunder, mens situationen om eftermiddagen er lige på grænsen. Men det er trods alt 95%-fraktilen af kølængden, der er set på, så det er ganske sjældent at køen er så lang. Med andre ord er det sjældent at trafikken ikke vil kunne afvikles i ét omløb.

For yderligere at belyse udbygningen af Hængslets betydning for trafikafviklingen i krydset er der tillige udført en DanKap beregning med de trafikstrømme, som fremgår af Albertslund Kommunes trafikmodels basis 2019 scenarie:



Figur 15 Trafikafvikling i morgenmyldretiden 2019. B er belastningsgraden (et tal i intervallet 0 til 1), t er den gennemsnitlige forsinkelse i sekunder og n5% er en kølængde, som vil blive overskredet i 5% af omløbene



Figur 16 Trafikafvikling i eftermiddagsmyldretiden 2019. B er belastningsgraden (et tal i intervallet 0 til 1), t er den gennemsnitlige forsinkelse i sekunder og n5% er en kølængde, som vil blive overskredet i 5% af omløbene

Som det ses, er den gennemsnitlige forsinkelse fra Nøglesvinget 24 sekunder i 2019 i både morgen- og eftermiddagsmyldretid, hvilket ændres til hhv. 22 og 28 sekunder ved etableringen af Hængslet. Altså maksimalt 4 sekunders forøget forsinkelse.

Det må således konkluderes, at udbygningen af Hængslet ikke skaber problemer for afviklingen af bustrafikken eller øvrig trafik i krydset Nøglesvinget/Albertslundvej.

Når der senere i anlægsfasen vil blive adgang til Vridsløse også via Fængselsvej kan trafikken i dette kryds dog komme til også at påvirke trafikken i krydset Nøglesvinget/Albertslundvej og det må sikres, at der stadigvæk er en tilfredsstillende afvikling for busserne og øvrig trafik i krydset Nøglesvinget/Albertslundvej.

5.1.5 Roskildevej

Roskildevej afgrænser den nordlige side af Vridsløse og er udformet med 4 kørespor adskilt af en midterrabat med autoværn. På begge sider findes asfalterede fortove og brede cykelstier som er del af hovedstadens Supercykelstier. Der er forbindelse til Motorring 4 i vest, hvor Roskildevej fortsætter mod Taastrup og Roskilde.

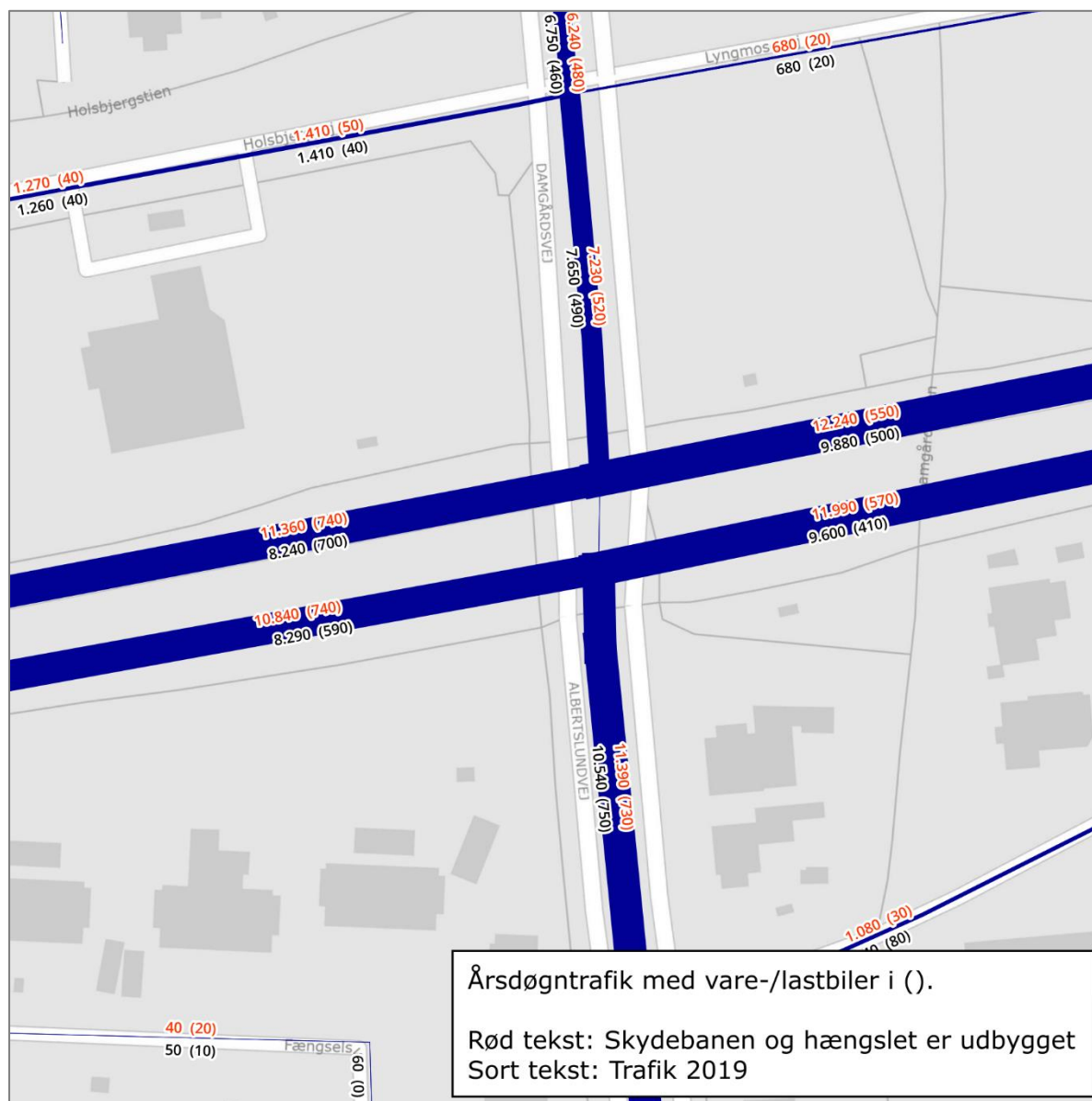
Den gennemkørende trafik på Roskildevej er prioriteret og afvikles i dag uden nævneværdige forsinkelser, mens svingtrafikken og trafikken fra sideretningerne i spidstimerne påføres varierende grad af forsinkelse og kødannelse.

Trafikmodelberegningerne estimerer, at der med et fuldt udbygget Skydebanen (tidligere Karré-kvarter) og Hængslet (tidligere Bindeleddet) og samtidige øvrige udbygninger i kommunen (jf. Tabel 5) vil forekomme en trafikstigning på Roskildevej ved Albertslundvej på 4.700-5.700 køretøjer (sum af begge retninger). Dette svarer til en trafikstigning på 34% i forhold til 2019.

Som tidligere beskrevet genererer Skydebanen (tidligere Karré-kvarter) og Hængslet (tidligere Bindeleddet) en samlet trafik ad Nøglesvinget på 1.370 køretøjer. En del af disse vil formentlig benytte Albertslundvej mod syd for forbindelse til motorvejene og ved Roskildevej vil nogle svinge mod øst og andre mod vest. Svinger fx 2/3 mod nord ad Albertslundvej og svinger fx 2/3 mod vest

ad Roskildevej, så vil disse to bydele i Vridsløse bidrage med en trafikstigning på Roskildevej på omkring 600 køretøjer pr. døgn svarende til en stigning på 4%.

Ud af den samlede forventede trafikstigning på 34% står Skydebanen (tidligere Karrékvarter) og Hængslet (tidligere Bindeleddet) altså for omkring 4%-point, mens øvrig byudvikling står for de resterende 30%-point.



Figur 17: Fremtidig årdsdøgntrafik på Roskildevej

Krydset Albertslundvej – Roskildevej

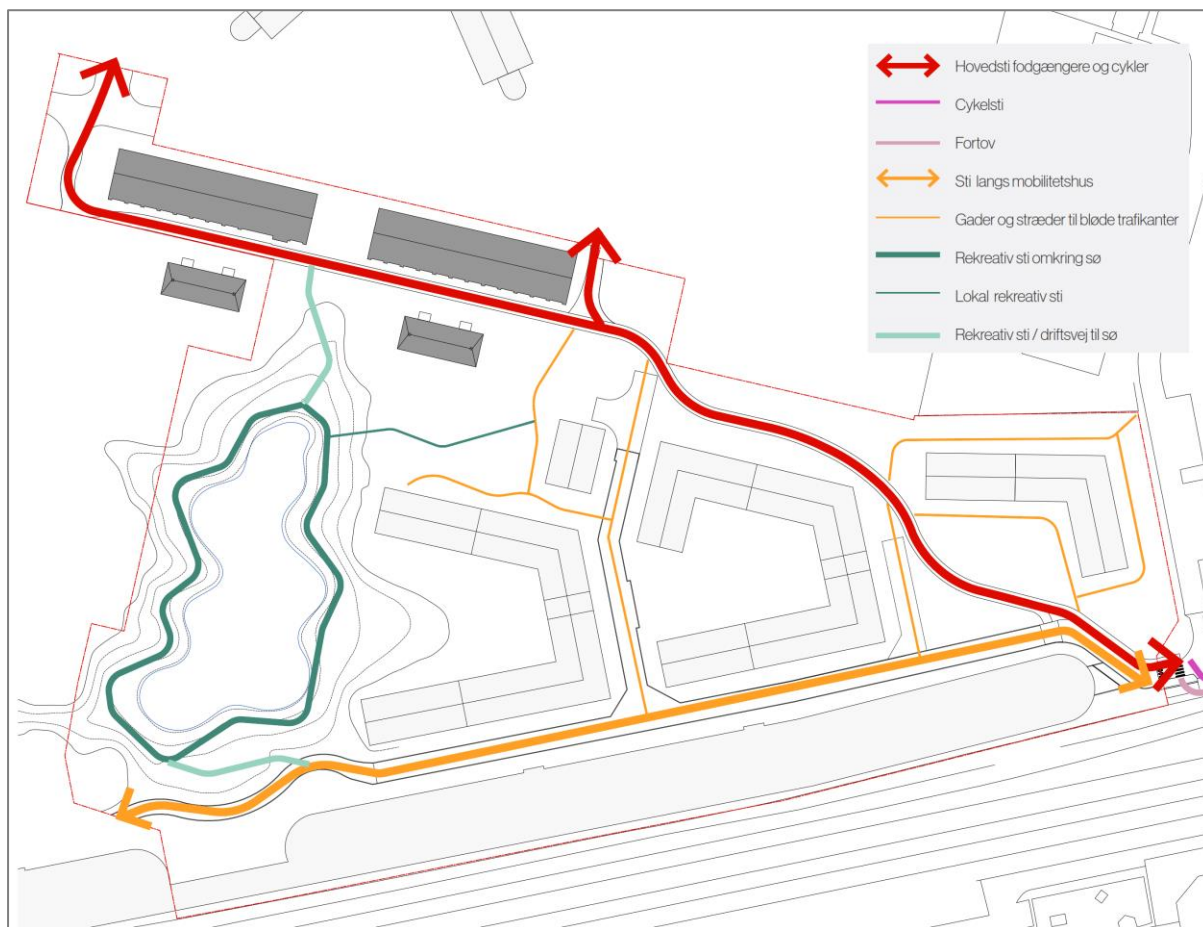
Både lukningen af Hedemarksvej, hvor trafikken før benyttede Albertslundvej i retning mod byen, den nygenererede trafik fra Vridsløse og den generelle trafikstigning for øvrige udbygninger vil påvirke trafikafviklingen. Som beskrevet ovenfor er trafikvæksten genereret af Skydebanen (tidligere Karrékvarter) og Hængslet (tidligere Bindeleddet) ganske lille i forhold til den trafikvækst, som øvrig byudvikling genererer.

Rambøll har tidligere ved simuleringer² påvist at, der vil være trafikafviklingsproblemer i krydset i 2030 også i en tænkt situation uden udbygning af Vridsløse.

Med udsigten til, at den generelle trafikudvikling frem mod 2030 vil føre til afviklingsproblemer i krydset vil det formentlig være gavnligt allerede nu – upåvirket af udbygningen af Vridsløse – at se på muligheder for at forbedre trafikafviklingen i krydset.

5.2 Stinettet

Bebyggelsen i Hængslet (tidligere Bindeledet) er omkranset af stier og inde i bebyggelsen vil let trafik foregå på lokalvejene. I det sydøstlige hjørne giver Banestien en god forbindelse til stationen og Albertslund Centrum.



Figur 18: Færdselsarealer for let trafik i og omkring Hængslet (tidligere Bindeledet)

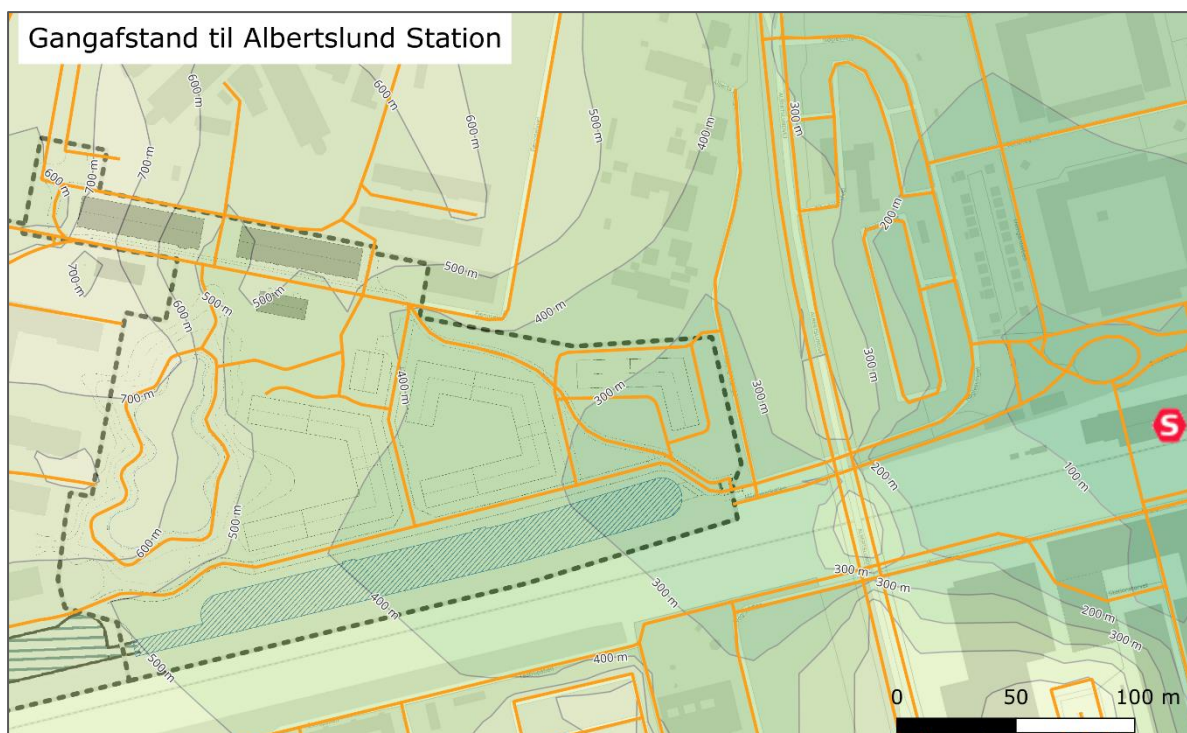
5.3 Forbindelser til det kollektive trafiknet

I de efterfølgende afsnit er Vridsløses opkobling til det kollektive trafiksystem analyseret i form af gangafstande til stop og stationer. Hele Vridsløse er udpeget som stationsnært kerneområde af Albertslund Kommune.

5.3.1 Albertslund Station

Forløbet af især de primære stier sikrer en god og relativt direkte adgang til Albertslund Station. Boligerne i Hængslet (tidligere Bindeledet) vil have maksimalt 700 meters gangafstand til stationen.

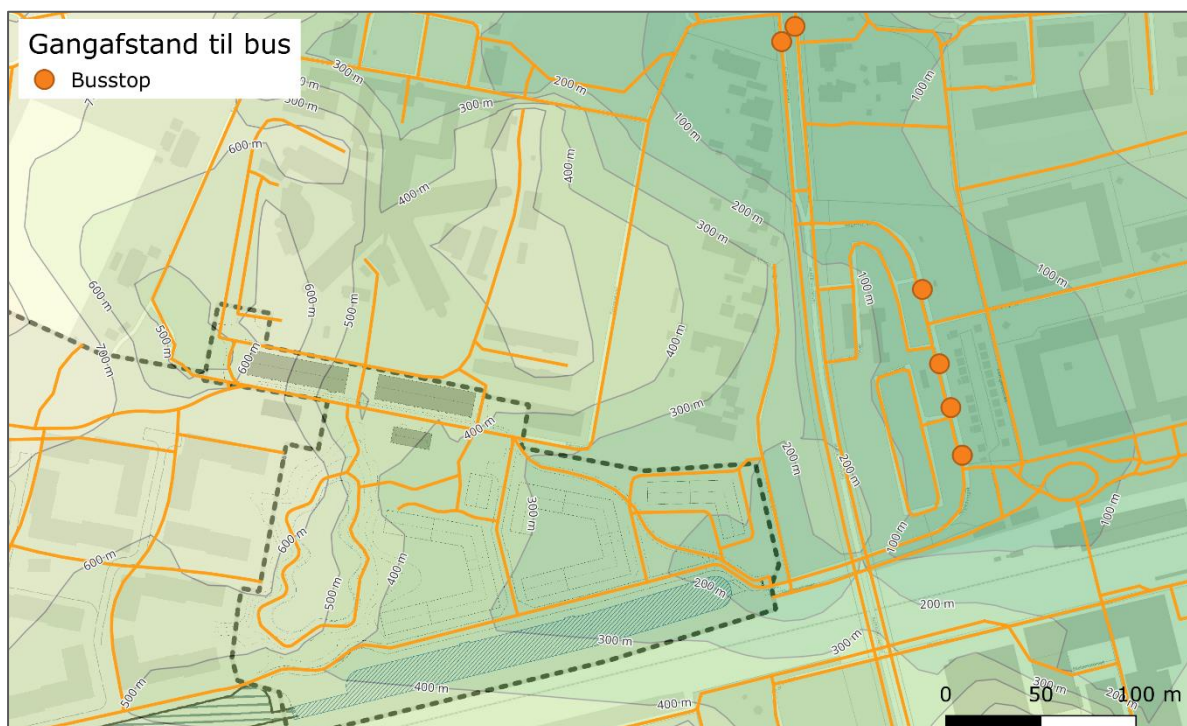
² jf. Rambølls notat "Trafiksimulering Vridsløse", 27-04-23, tabel 6 (VLL_K42_C08_Vridsløse - Simulering omkringliggende kryds 270423.docx))



Figur 19 Gangafstande til Albertslund Station

5.3.2 Nord/sydgående busser på Albertslundvej

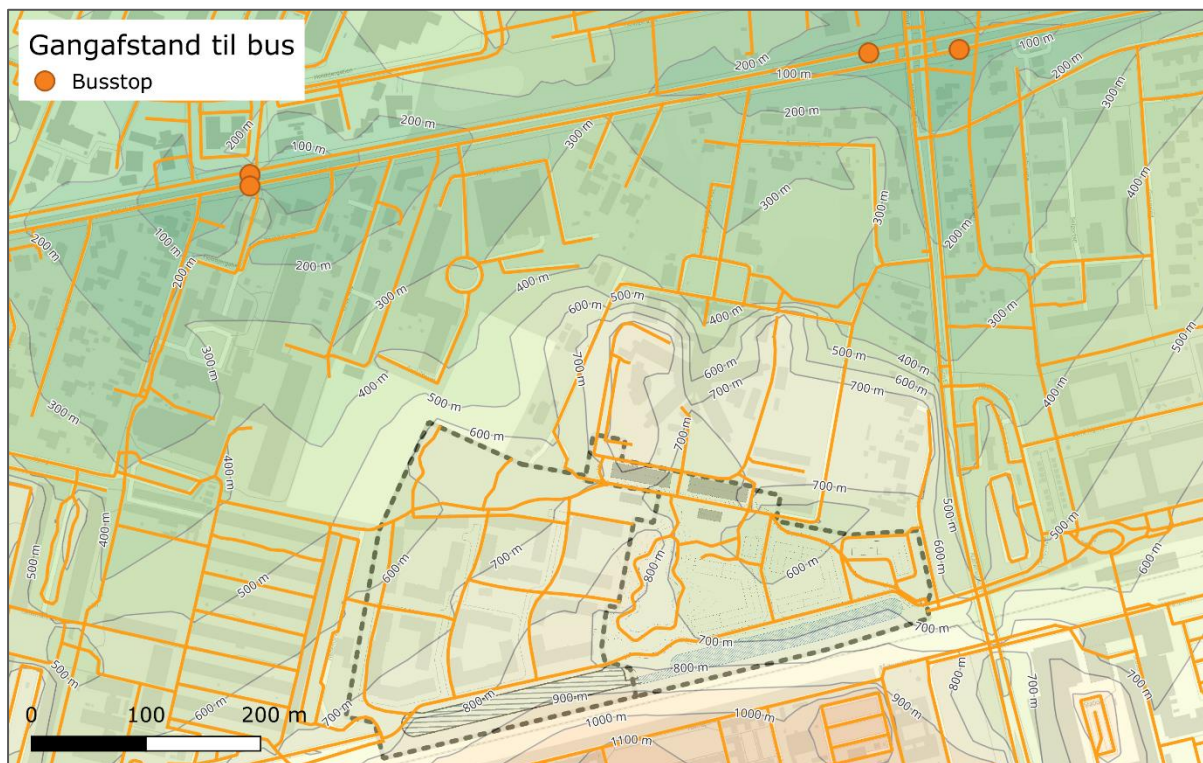
De planlagte stier sikrer, at der fra Hængslet (tidligere Bindeledet) maksimalt er 600 meters gangafstand til de nord/sydgående busser på Albertslundvej.



Figur 20 Gangafstande til nord/sydgående busser langs Albertslundvej

5.3.3 Øst/vestgående busser på Roskildevej

Tilsvarende sikrer stisystemet, at der fra Hængslet (tidligere Bindeledet) maksimalt er 700 m gang til et af busstoppestederne på den øst/vestgående bus på Roskildevej.



Figur 21 Gangafstande til øst/vestgående busser på Roskildevej

6. TRAFIKSIKKERHED INTERNT I HÆNGSLET (TIDLIGERE BINDELEDDET)

Trafikarealerne inde i området vil være udformet jf. beskrivelserne i "TRAFIKPLAN VRIDSLØSE - SAMLET RAPPORT", Januar 2023.

Samtlige interne veje i området er boligveje. Vejnettet i området projekteres derfor med en kørebanebredde på 5,5 m for veje med dobbeltrettet kørsel og 4 m for blinde dele med adgang for renovationskørsel.

Vejene udformes som udgangspunkt i overensstemmelse med krav til en hastighedszone med 40 km/t hastighedsbegrænsning. Kørebane i området for sættes og indrettes som udgangspunkt med integrerede fartdæmpende foranstaltninger, fx vil der være hævede flader ved indgangene til mobilitetshuset så hastigheden for biler og cykler reduceres og opmærksomheden øges.



Alle vejanlæg er mht. kørekurver dimensioneret efter en 12 m lastbil, som sikrer adgang for brand og redning alle steder. Dette sikrer tillige adgangen for renovationskøretøjer.

Boligveje ved f.eks. karréer og generelt strækninger med ønske om ophold kan udformes og indrettes som f.eks. opholds- og legeområde til hastighedsklasse 'Meget Lav' (20-30 km/t).

Lukkede veje er udformet med hammerhoved-udformede vendepladser. Vendepladserne er med til at forebygge bakkemanøvre over større afstande. Dette er også medvirkende til at opfylde

kommunens forudsætninger for renovationskøretøjer, som kun må foretage bakkemanøvre i forbindelse med vendinger på vendepladsen.

På blinde veje uden affalds-molokker anlægges der ikke vendepladser. Disse veje er gennemgående korte og overvejende kun befærdet af beboerne langs vejen. Det vurderes sikkert, at en sjælden flyttebil er nødt til at bakke ud.

Der projekteres et net dobbeltrettede gang- og cykelstier i området, som skaber adgang til de grønne områder og forbinder disse med vejnettet og omgivelserne.

Med udgangspunkt i den lokale hastighedsbegrænsning på 40 km/t og beregnede trafikmængder vurderes det at være trafiksikkert, at cykeltrafik i øvrigt foregår på kørebanerne i området.

Parkering foregår i mobilitetshuset i udkanten af området, kun med handicap-pladser til beboere placeret inde i området. Dette betyder både en lav biltrafik internt i området og et fravær af parkerede biler og deraf manglende oversigt for lette trafikanter i området – begge dele til fordel for trafiksikkerheden.

Trafikarealer, herunder fodgængerområder bliver af hensyn til trafiksikkerheden og trygheden belyst iht. de gældende vejregler. I forhold til trygheden holdes beplantning langs stier og i krydsområderne uden for sigtelinjen og uden at de danner utrygge skyggehjørner.

Trafiksikkerheden ved områdets opkobling til det omgivende vejnet er beskrevet i afsnit 5.1.

7. SAMMENFATNING

Det fuldt udbyggede Hængslet (tidligere Bindeleddet) vurderes at ville generere en samlet biltrafik på ca. 1.600 køretøjer pr. årsdøgn (sum af begge retninger).

Afviklingen af denne biltrafik vurderes at kunne foregå uproblematisk og med god forbindelse til det omgivende vejnet via krydset Albertslundvej/Nøglesvinget.

Bebyggelsen i Hængslet (tidligere Bindeleddet) er omkranset af stier og inde i bebyggelsen vil let trafik tillige kunne foregå på lokalvejene. I det sydøstlige hjørne giver Banestien en god forbindelse til stationen og Albertslund Centrum.

Hele Vridsløse er udpeget som stationsnært kerneområde af Albertslund Kommune og ingen dele af Hængslet (tidligere Bindeleddet) har mere end 700 meters gangafstand til Albertslund Station. Der er således tale om en særdeles god kollektiv tilgængelighed.

Samtlige interne veje i området er boligveje udformet i overensstemmelse med krav til en hastighedszone med 40 km/t hastighedsbegrænsning. Kørebanen i området forsættes og indrettes som udgangspunkt med integrerede fartdæmpende foranstaltninger. Boligveje ved f.eks. karréer og generelt strækninger med ønske om ophold og kan udformes og indrettes som f.eks. opholds- og legeområde til hastighedsklasse 'Meget Lav' (20-30 km/t). Lukkede veje er udformet med hamnerhoved-udformede vendepladser. Med udgangspunkt i den lokale hastighedsbegrænsning på 40 km/t og vurderede trafikmængder vurderes det at være trafiksikkert, at gang- og cykeltrafik også foregår på kørebanerne i området.