

BO-VEST

BOTILBUD PÅ SKALLERNE

TRAFIKVURDERING

ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Indledning og sammenfatning	1
1.1	Hovedresultater	2
2	Området	2
3	Nygenereret trafik	3
4	Parkering	6
4.1	Bilparkering	6
4.2	Cykelparkering	7
5	Trafiksikkerhed	7

1 Indledning og sammenfatning

Boligselskabet BO-VEST planlægger at etablere 40 nye boliger for udviklingshæmmede voksne i et område ved Skallerne i den vestlige del af kommunen. Beboerne har ikke selv bil, men boligerne vil alligevel generere biltrafik med besøgende, behandlere, servicekørsel mv., og BO-VEST ønsker derfor en vurdering af den nygenererede biltrafik til og fra det nye område. Der ønskes også en vurdering af kapacitets- og sikkerhedsforhold i forbindelse med den nygenererede trafik.

Vurderingerne i dette notat vedrører forhold for biltrafik. Cyklister og fodgængere færdes i et separat stisystem, som ikke er vurderet nærmere i denne sammenhæng.

PROJEKTNR.

A275451

DOKUMENTNR.

A275451-TR-001

VERSION

2.0

UDGIVELSES DATO

9. dec. 2025

BESKRIVELSE

Trafikvurdering

UDARBEJDET

HEK / TSRD

KONTROLLERET

AZS

GODKENDT

AZS

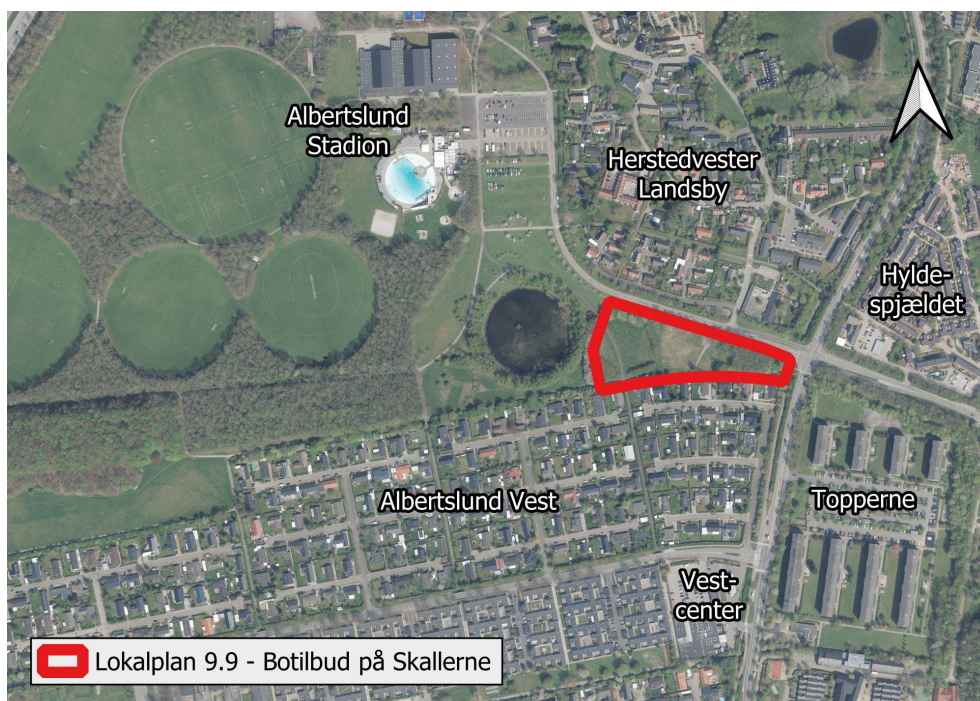
1.1 Hovedresultater

De væsentligste resultater af analysen er:

- › Bebyggelsen vurderes at generere 92 bilture pr. dag (summen af ind- og ud-kørende)
- › De planlagte 26 bilparkeringspladser vurderes at være tilstrækkeligt
- › Der vurderes at være behov for 50 cykelparkeringspladser, heraf 5 til trehjulede cykler og 1 til side by side cykel.

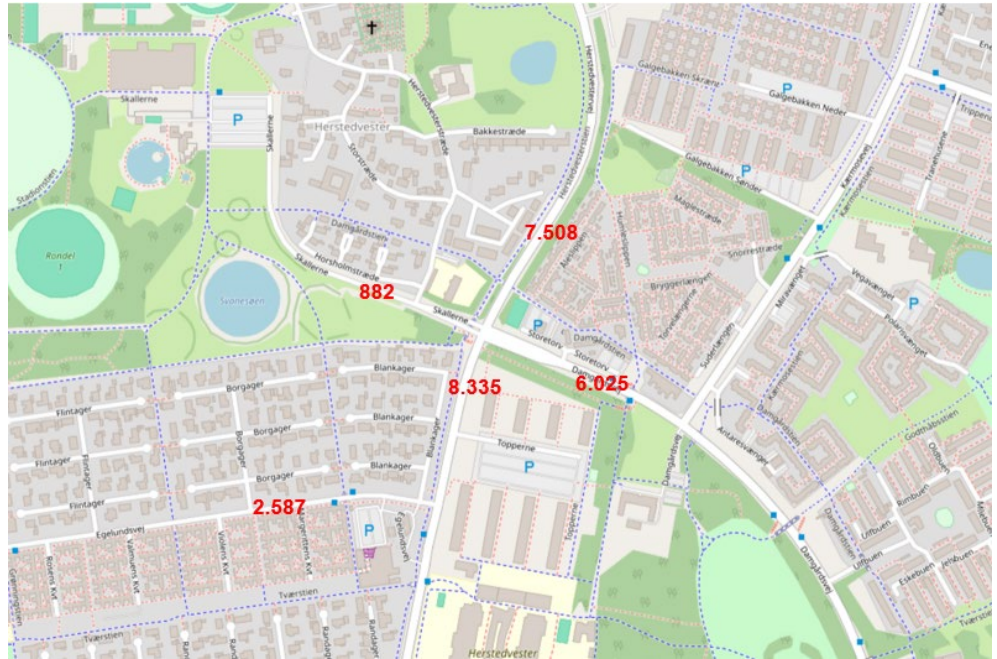
2 Området

Vejen Skallerne ligger i Herstedvester i den nordvestlige del af Albertslund Kommune. Skallerne er en sidevej til Herstedvestervej, som den er tilknyttet i et signalreguleret kryds. Skallerne er adgangsvej til Albertslund Stadion samt til boliger i Herstedvester Landsby. Området ses i Figur 1.



Figur 1 Projektområdet for botilbuddet på Skallerne, markeret med rødt

Fra Albertslund Kommune er der fremskaffet trafiktal for de lokale veje i området. Tallene ses i Figur 2.



Figur 2 Biltrafik i området, fremskrevet til 2035 (motorkøretøjer pr. døgn i begge retninger tilsammen)

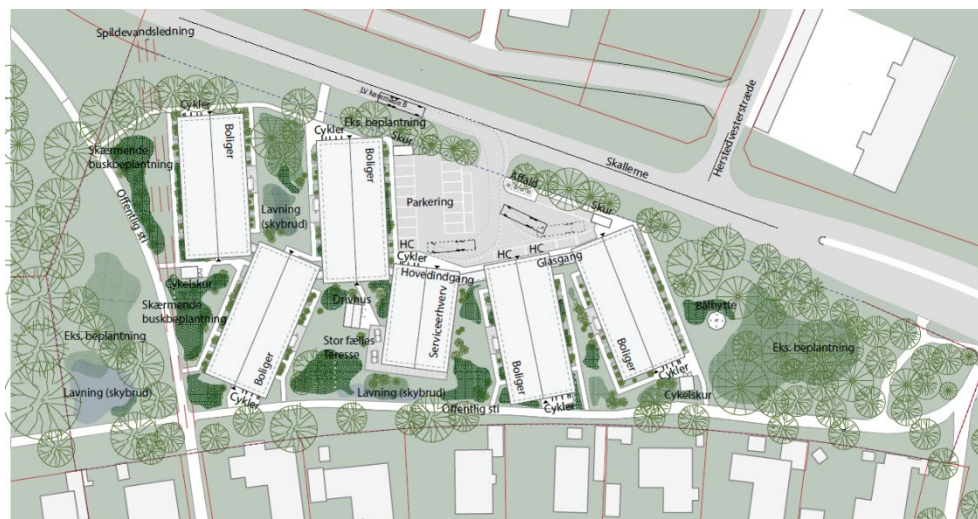
Tallene på Damgårdsvej og Herstedvestervej Syd er baseret på forholdsvis gamle tællinger fra hhv. 2014 og 2013. Der findes nyere tællinger (fra 2022) på begge veje, men det er med tællesteder som ligger henholdsvis øst for Kærmossevej og syd for Egelundsvej. Begge de nævnte veje betjener store boligområder, og de nyere tællinger giver derfor ikke et retvisende billede af trafikken tættere på krydset ved Skallerne, så derfor er de ældre tællinger benyttet til fremskrivningen.

Som det ses, er der en beskeden trafik på under 1.000 biler/døgn på Skallerne, men der er en relativt høj andel af tung trafik på 9,1 %, hvoraf cirka halvdelen er busser. Da Skallerne betjener Albertslund Stadion, må det formodes, at der lejlighedsvis kan være stor biltrafik i forbindelse med arrangementer på stadion.

Tallene tyder ikke på kapacitetsproblemer på vejene eller i krydset mellem Skallerne og Herstedvestervej/Damgårdsvej.

3 Nygenereret trafik

Den nye bebyggelse vil bestå af seks huse, hvoraf de fem udgør boenheder med 8 lejligheder pr. hus. Lejlighederne er med et eller to værelser og udstyret med bad og toilet.



Figur 3 Planlagt nyt byggeri i området

Trafikken fra forskellige områder kan vurderes ud fra såkaldte turrater i Vejdirektoratets Turratekatalog¹ fra september 2020, som indeholder erfaringstal fra forskellige typer af byggeri (boliger, erhverv, butikker mv.), og som også beskriver effekterne af forhold som stationsnærhed og lignende.

Kataloget indeholder følgende turrater for de mest almindelige boligtyper:

- › Fritliggende parcelhus: 5,9 ture/hverdagsdøgn pr. bolig
- › Kædehus/rækkehus: 4,2 ture/hverdagsdøgn pr. bolig
- › Etagebolig: 3,4 ture/hverdagsdøgn pr. bolig

Tallene er summen af ture til og fra boligen. En beboer, der kører på arbejde om morgenen og kommer hjem om eftermiddag, genererer dermed to ture.

Disse turrater er beregnet ud fra maskinelle tællinger i konkrete områder med tilsammen 11.400 boliger. Der er en vis variation fra ét område til et andet, men størstedelen af registreringerne ligger indenfor de nævnte tal +/- 10 %.

Derudover indeholder turratekataloget tal fra Transportvaneundersøgelsen, som er en stor interviewundersøgelse, hvor 25.000 personer er blevet spurgt om deres transportvaner. Baseret på denne undersøgelse er der fundet følgende turrater for beboernes egne bilture (men ikke øvrig kørsel til og fra boligen):

- › Fritliggende parcelhus: 4,1 bilture pr. bolig pr. hverdagsdøgn
- › Kædehus/rækkehus: 2,6 bilture pr. bolig pr. hverdagsdøgn
- › Etagebolig: 1,3 bilture pr. bolig pr. hverdagsdøgn
- › Landejendom: 5,3 bilture pr. bolig pr. hverdagsdøgn
- › Kollegium: 0,2 bilture pr. bolig pr. hverdagsdøgn

Tallene er generelt lidt lavere end de tidligere nævnte, og det skyldes, at tallene fra Transportvaneundersøgelsen kun omfatter beboernes egne ture.

¹ [Katalog Turrater](#)

I Turratekataloget er det vurderet, at "øvrige ture" (besøgende, håndværkere, renovation, service osv.) udgør følgende andele af det samlede antal ture:

- › Fritliggende parcelhus: 30 %
- › Kædehus/rækkehus: 40 %
- › Etagebolig: 60 %

Den relativt høje andel øvrige ture til etageboliger (60 %) vurderes i Turratekataloget at hænge sammen med at etageboliger især bebos af yngre mennesker, som antages at være mere aktive mht. internethandel, takeaway og andre transportskabende aktiviteter. En direkte sammenligning af tallene viser, at øvrige ture til etageboliger kan skønnes til 2,1 bilture pr. dag.

Som det fremgår af ovenstående, beskriver Turratekataloget kun de mest almindelige boligtyper og ikke den her betragtede type, som er boliger til personer med nedsat funktionsevne.

Den umiddelbart mest sammenlignelige boligtype er kollegieværelser, som også er små boliger med én beboer og et meget lavt bilejerskab.

Kollegiebeboere har dog ikke samme behov for pleje og service som funktionshæmmede beboere, og sidstnævnte gruppe vil derfor generere mere trafik til disse ydelser. På den anden side genererer funktionshæmmede beboere mindre trafik med internethandel mv. end kollegiebeboere.

Endelig skal det tages i betragtning, at der etableres 40 boliger i et sammenhængende område, hvilket giver mulighed for at koordinere transporterne. Én hjemmehjælper i bil kan f.eks. besøge flere beboere samme dag og dermed kun generere én biltur hver vej.

På baggrund af disse overvejelser skønnes følgende turrater for de nye boliger:

- › Beboernes egne bilture: 0,2 ture pr. døgn pr. bolig (beboerne har ikke selv bil, men kan blive kørt af venner og familie)
- › Øvrige ture: 2,1 bilture pr. døgn pr. bolig, svarende til Turratekatalogets øvrige ture til etageboliger
- › I alt: 2,3 bilture pr. bolig

De 40 nye boliger vil dermed generere:

$$40 * 2,3 = \mathbf{92 \text{ bilture pr. døgn}} \text{ i begge retninger tilsammen}$$

svarende til en trafikstigning på Skallerne på lidt over 10 %.

Ved almindelige boliger er der markante spidstimer om morgenen og om eftermiddagen, når beboerne kører til og fra arbejde. I de nye boliger på Skallerne vurderes trafikken at være mere jævnt fordelt hen over dagen, da trafikken især udgøres af besøgende og plejepersonale, som ikke er knyttet til spidstimerne.

I de fleste dagtimer vil der derfor næppe være mere end 8-10 bilture/time ind og ud af boligområdet.

4 Parkering

4.1 Bilparkering

I startredegårelsen for boligprojektet er der foretaget en vurdering, som tager udgangspunkt i, at beboerne ikke selv har bil, men at der er behov for parkeringspladser til personale og besøgende. Det vurderes i startredegårelsen, at der er behov for 26 bilparkeringspladser i området, heraf 2 til minibusser, men der er ikke redegjort nærmere for vurderingen.

I det følgende gives derfor en vurdering af estimatet ud fra diverse normer og erfaringstal:

Albertslund Kommune har i sin kommuneplan 2022-2034 bilparkeringsnormer for flere forskellige funktioner. For etageboliger, som ikke er stationsnære, nævnes f.eks. en norm på 1,5 plads pr. bolig.

Ved funktioner, der ikke er nævnt i kommuneplanens oversigt, anføres det, at parkeringsnormen skal fastlægges efter en konkret vurdering, og som eksempler nævnes senior- og ældreboliger samt bofællesskaber. Normen kan reduceres, hvis området er stationsnært, hvilket dog ikke er tilfældet på Skallerne, der ligger over 2 km fra Albertslund Station.

I Vejdirektoratets Vejregler for parkering² (oktober 2023) er der anført registrerede parkeringsbehov for en række funktioner (bolig, kontor, butikker mv.) Der er ikke medtaget boliger for personer med funktionsnedsættelse, men de mest sammenlignelige funktioner er:

- › Kollegier: 0,7 plads pr. bolig
- › Daghjem/plejehjem: 1,1-1,3 plads pr. 100 m² etageareal

Med normen for kollegier benyttes, fås et behov på 28 pladser (40 boliger gange 0,7).

Normen for daghjem/plejehjem tager udgangspunkt i etagearealet. Det samlede etageareal for botilbuddet på Skallerne er ca. 3.100 m², men det inkluderer også fælleshuset. De 40 boliger har et samlet areal på ca. 2.700 m².

Med disse arealer og med normen for daghjem/plejehjem fås et parkeringsbehov mellem 30 og 40 pladser. Hertil skal dog bemærkes, at de enkelte boligheder på et plejehjem er mindre.

På baggrund af disse overvejelser vurderes de planlagte 26 parkeringspladser at være passende. Antallet er stort set på niveau med det beregnede tal ud fra normen for kollegier. Tallet er lidt mindre end det beregnede tal ud fra normen for plejehjem, men det skal ses i lyset af, at bolighederne i Skallerne er større end plejehjemsboliger, og der er derfor færre boliger i forhold til etagearealet end på et plejehjem.

² [Anlæg for parkering og standsning i byer](#)

Botilbuddets parkeringsdisponering kan ses i Figur 3 tidligere i notatet. Der er 16 båse med vinkelret parkering i den vestlige del af parkeringsområdet og derudover er der 10 båse med parallelparkering i den østlige del.

4.2 Cykelparkering

I udkastet til lokalplan er kravet, at der udlægges 1 cykelparkeringsplads pr. bolig plus 10 pladser til besøgende og personale, dvs. i alt 50 pladser.

I botilbuddet på Skallerne vil der hovedsageligt være én beboer pr. lejlighed, hvilket taler for at benytte en cykelparkeringsnorm på 1 plads pr. bolig. Det må formodes, at nogle af beboerne ikke er i stand til at cykle på grund af deres funktionsnedsættelse, hvorfor der kan anvendes en lavere norm, men i den modsatte retning trækker, at der skal være parkering til personale og besøgende, og derfor er normen defineret som ovenfor.

Afhængigt af beboernes grad og type af funktionsnedsættelse kan der være behov for, at 5-6 af pladserne dimensioneres til specialcykler, f.eks. trehjulede cykler.

Cykelparkeringsbehovet er mere end opfyldt i projektet, idet der er planlagt 60 uoverdækkede pladser (10 ved hver bygning) samt to mindre cykelskure.

5 Trafiksikkerhed

Der er ikke sket politiregistrerede trafikulykker på Skallerne i den seneste 5-årige periode fra 2020 til 2024. Der er dog sket en registreret materielskadeulykke i det signalregulerede kryds Skallerne/Herstedvestervej i 2023. Trafikulykken er registreret som bagendekollision.

Skallerne ligger i byzone med en hastighedsgrænse på 50 km/t. Hastighedsmålinger viser en gennemsnitshastighed på 44,3 km/t, mens 85%-fraktilhastigheden er målt til 51,7 km/t.

Skallerne er udstyret med pudebump på tre lokaliteter på strækningen. Disse bump ligger dog ikke i hele kørebanens bredde, men forskudt, så de ikke ligger i samme snit på tværs af hele kørebanen.

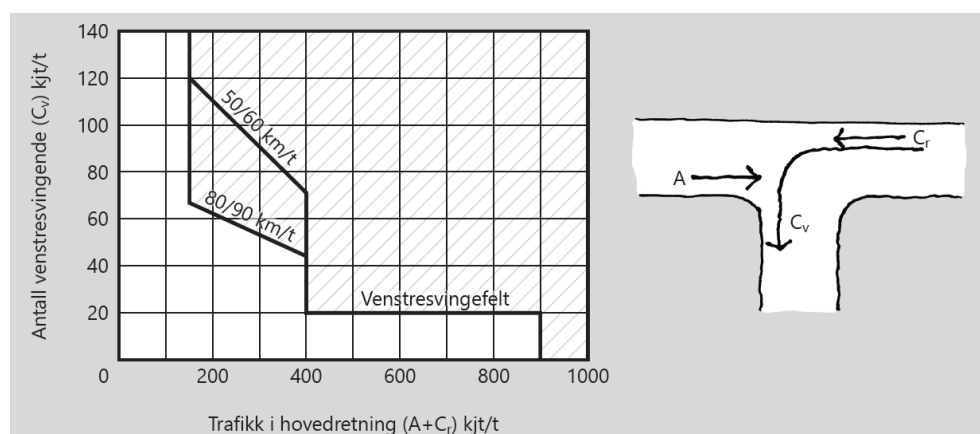


Figur 4 Placering af bump på Skallerne. Danmarks Digitale Gadefotos.

Skallerne har en relativ skarp kurve, hvor der er beplantning i indersiden af kurven. Stopsigtelængden ved 50 km/t, som er den gældende hastighed på vejen, er 57 meter i kurven. Denne afstand er ikke mulig at se frem pga. beplantningen.

Adgangen til botilbuddet kommer jf. projektskitzen til at ligge i god afstand til både den skarpe kurve og det signalregulerede kryds, hvilket dermed ikke medfører problemer for trafiksikkerheden.

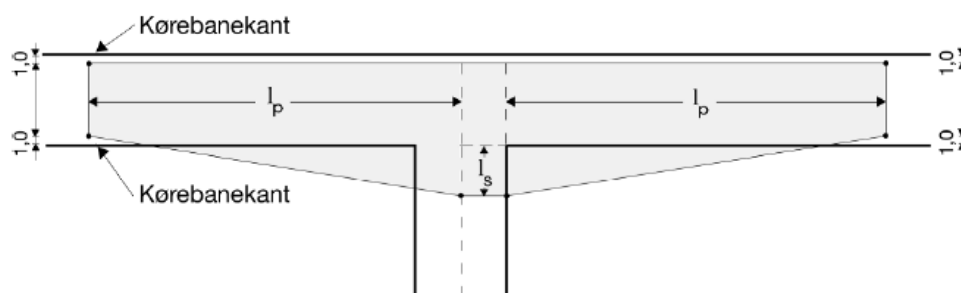
Baseret på trafiktal vil der af hensyn til trafiksikkerheden ikke være behov for kanalisering på Skallerne. Jf. norsk standard, som også kan anvendes i dansk kontekst, vil en venstresvingsbane ikke være relevant.



Figur 5 Norsk standard for, hvornår kanalisering med venstresvingsbane er relevant.

Da cykel- og gangtrafik færdes på stier i eget tracé omkring Skallerne og ikke på kørebanen, vil hensynet til biltrafikken ved udveksling ved adgangsvejen ikke kræve geometriske ændringer.

Det skal sikres, at der er oversigtsforhold til begge sider fra adgangsvejen til botilbuddets parkeringsanlæg målt 2,5 meter bag kørebanekant og 95 meter ad Skallerne.



Figur 6 Oversigtsareal, kryds uden midterhelle og uden cykelsti på primærvejen. Håndbog om Vekryds i byer. $L_p = 95$ m, $l_s = 2,5$ m.