

Intended for  
**Albertslund Kommune**

Document type  
**Rapport**

Date  
**November 2021**

# MASTERPLAN VRIDSLØSE TRAFIKRAPPORT



# MASTERPLAN VRIDSLØSE TRAFIKRAPPORT

Project name **Trafikanalyse af Masterplan for Vridsløse**  
Project no. **PW230\_1100047312**  
Recipient **Kim Leo Jensen, Enggaard**  
Document type **Rapport**  
Document name **VLL\_K17\_C05\_Trafiknotat Vridsløse\_N004**  
Version **3.0**  
Date **25-11-2021**  
Prepared by **RAHH, SAKP**  
Checked by **RAHH, SAKP, Stig Andersen, Enggaard**  
Approved by **RAHH**

Ramboll  
Hannemanns Allé 53  
DK-2300 Copenhagen S  
Denmark

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

Rambøll Danmark A/S  
DK reg.no. 35128417

## CONTENTS

<b>1.</b>	<b>Indledning</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>Retningslinjer for trafikdesign</b>	<b>4</b>
2.1	Fokuspunkter i planen	4
2.2	Vejdesign	5
2.3	Oversigtsforhold	6
2.4	Frihøjde og -bredde	6
2.5	Arealbehov og kørekurver	6
2.6	Krydsudformning	7
2.7	Cykeltrafik	7
2.8	Parkering	8
2.9	Cykelparkering	9
2.10	Tilgængelighed	10
<b>3.</b>	<b>Intern trafik</b>	<b>11</b>
3.1	Trafikal belastning	11
3.2	Bebyggelse - turopgørelse	15
3.3	Øvrige formål (institution, musikskole, café, bryggeri)	15
3.4	Parkering	16
3.4.1	Håndtering af parkering	19
3.5	Turrater	20
<b>4.</b>	<b>Forbindelse til det kommunale vej- og stinet</b>	<b>21</b>
4.1	Vejnettet	21
4.1.1	Egon Olsens Vej	21
4.1.2	Fængselsvej	23
4.1.3	Hedemarksvej Øst	24
4.1.4	Hedemarksvej Vest	25
4.2	Stinettet	26
<b>5.</b>	<b>Trafikafviklingen på det omkringliggende vejnet</b>	<b>27</b>
5.1	Hedemarksvej	28
5.2	Vridsløsevej	28
5.3	Albertslundvej	29
5.4	Roskildevej	30
<b>6.</b>	<b>Anlægsfasen for Karré kvarteret</b>	<b>32</b>
6.1	Omlægning af sti og vej	32
6.2	Byggepladstrafik	32
<b>7.</b>	<b>Trafikmodel forudsætninger</b>	<b>33</b>
7.1	Udbygninger	34
<b>8.</b>	<b>Appendix 1</b>	<b>36</b>
8.1	Trafikkort – internt vejnet	36
8.2	Trafikkort – Omkringliggende vejnet	38

## 1. INDLEDNING

Rapporten beskriver den trafikale side af masterplanen for Vridsløse, samt danner grundlag for den byggeretsgivende lokalplan for Karrékvarteret.

Rapporten er disponeret således at der først fokuseres på masterplanens udformning indenfor matrikelgrænsen, for derefter at se på sammenkoblingen til de omkringliggende veje og stier og endelig vurderes konsekvenserne for det omkringliggende vejnet. I rapportens appendix findes en samling af rapportens trafik kort.

Rapporten forholder sig til Vridsløses 6 boligområder: Portkvarteret placeres centralt i masterplanen og indeholder de eksisterende fængselsbygninger, Karrékvarteret i det sydvestlige hjørne, Frugtunden mod vest, Skovkvarteret mod nord, Havebyen mod øst og Bindeledet og Hængslet mod sydøst.



Figur 1: Bydelsoversigt.

Området er koblet op til det omkringliggende vejnet via Egon Olsen Vej mod Roskildevej, Fængselsvej mod Albertslundvej og Hedemarksvej mod hhv. Albertslundvej og Vridsløsevej.

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. Roskildevej er den største kommunale gennemfartsvej og den har en skiltet hastighed på mellem 60 og 70 km/t. Der kører i dag ca. 18.000 køretøjer/døgn på Roskildevej ud for Egon Olsens Vej, hvor af ca. 8 % er lastbiler. Der er forbindelse til Motorring 4 i vest, hvor Roskildevej fortsætter mod Taastrup og Roskilde. Mod øst fører Roskildevej til Ring 3, hvor letbanen er under opførelse, Motorring 3, samt de indre ringkommuner, Frederiksberg og København.

Foruden en række mindre tilslutninger er der 3 større kryds på Roskildevej ved Vridsløsevej/Herstedvestervej, Albertslundvej/Damgårdvej og Vallensbæk Torvevej/Roholmsvej. Den gennemkørende trafik på Roskildevej er prioriteret og afvikles uden nævneværdige forsinkelser, mens svingtrafikken og trafikken fra sideretningerne i spidstimerne påføres varierende grad af forsinkelse og kødannelse.

Trafikmodelberegningerne estimerer, at der i år 2026 vil forekomme en mindre trafikstigning på Roskildevej til ca. 20.000 køretøjer. Vridsløses bidrag til trafikstigningen varierer alt efter hvilken delstrækning der observeres. Ud af en nettoforøgelse på ca. 2.000 køretøjer, bidrager Vridsløse med ca. 1.500 køretøjer, ud for Egon Olsens Vej. Det samlede trafikbillede på Roskildevej vil være påvirket af Letbanen som vil være med til at reducere den gennemkørende trafik, mens COOP Byen og enkelte udvidelser i Glostrup Kommune vil være med til at øge trafikmængden. Flere faktorer er medvirkende til at påvirke den trafikale situation på Roskildevej i fremtiden og der er følgende nogle usikkerheder forbundet med prognosetallene.

Albertslundvej afgrænser Vridsløses østlige side. Vejen er udformet med 2 kørespor, parkeringsbane, cykelbane og smalle flisebelagte fortove i hver side, som er separeret med en beplantet midterrabat. Albertslundvej forbinder Roskildevej og Damgårdvej i nord med stationen, Albertslund Centrum og Vallensbæk i syd. Der kører i dag ca. 9.800 køretøjer/døgn på Albertslundvej. Trafikmodellen forudsiger at der frem mod 2026 vil være en samlet trafikforøgelse på ca. 1.700 køretøjer per døgn. Ca. 1.000 af disse køretøjer vurderes stamme fra Vridsløse. Den øvrige forøgelse stammer fra den generelle trafikudvikling på vejnettet.

Vridsløsevej er 2-sporet uden faciliteter for fodgængere og cyklister langs kørebanen. Der kører i dag ca. 5.750 køretøjer per døgn på Vridsløsevej. I fremtiden vil strækningen mellem Hedemarksvej og Roskildevej øges med ca. 2.500 køretøjer per døgn.

De trafikale analyser viser generelt, at det overordnede vejnet kan håndtere den fremtidige trafik. På Roskildevej vurderes den trafikale forøgelse ikke at påvirke trafikafviklingen. På Albertslundvej er der mulighed for, at kødannelsen i spidstimen på Albertslundvej i krydset med Roskildevej kan øge en smule i forhold til i dag. Udkørsel fra Læhegnet, vil sammenlignet med i dag, ikke vil blive nævneværdig påvirket. På Vridsløsevej vurderes den trafikale forøgelse at medføre et behov for en udvidelse af krydset ved Hedemarksvej og en justering af grøntider i krydset ved Roskildevej. En mere detaljeret beskrivelse findes i afsnit 5.

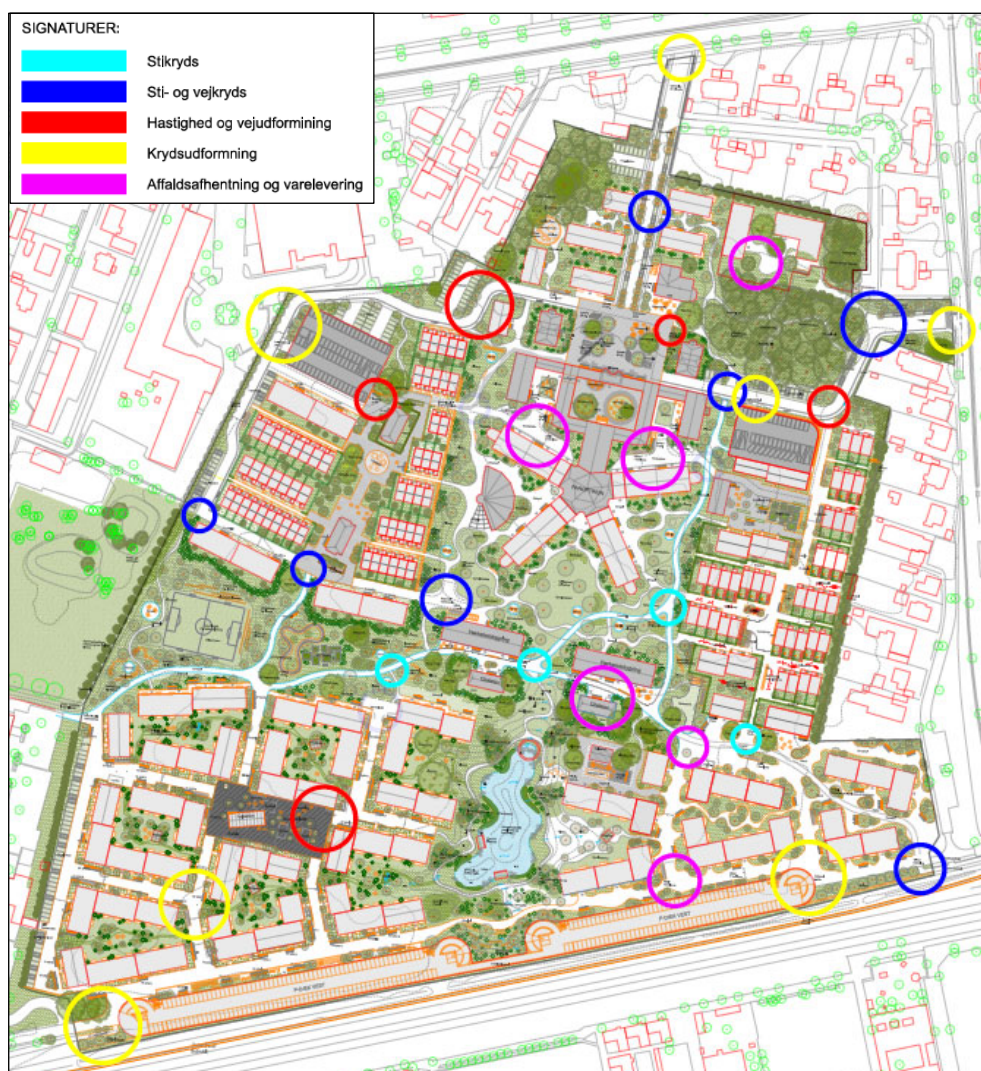
## 2. RETNINGSLINJER FOR TRAFIKDESIGN

I forbindelse med udarbejdelsen af masterplanen er der lagt en del forudsætninger til grund for designet af planen. I de følgende afsnit gives der et overblik over de retningslinjer der er lagt til grund og eksempler på hvor de er benyttet. I første afsnit kan læseren danne sig et overblik over de forskellige temaer og eksempler på hvor i planen de lægges til grund.

### 2.1 Fokuspunkter i planen

Rambøll har gennemgået masterplanen i dens nuværende udformning med det formål at udpege de steder hvor en eller flere opmærksomhedsfaktorer kommer i spil. Lokationerne er inddelt i 5 principielle kategorier alt efter hvilke trafiktekniske faktorer der indgår. I de enkelte lokationer er der flere faktorer så som udformning, tryghed, oversigtsforhold, vigepligter, tilgængelighed mfl. der medfører at lokationen fremhæves.

Udvalgte fokuspunkter er markeret på nedenstående oversigtskort. Det vil sige at det er forsøgt at begrænse gentagelse, hvorfor det forventes at der i de kommende faser ses nærmere på de 5 principielle kategorier i projektområdet.



Figur 2: Udvalgte fokuspunkter i masterplanen

## 2.2 Vejdesign

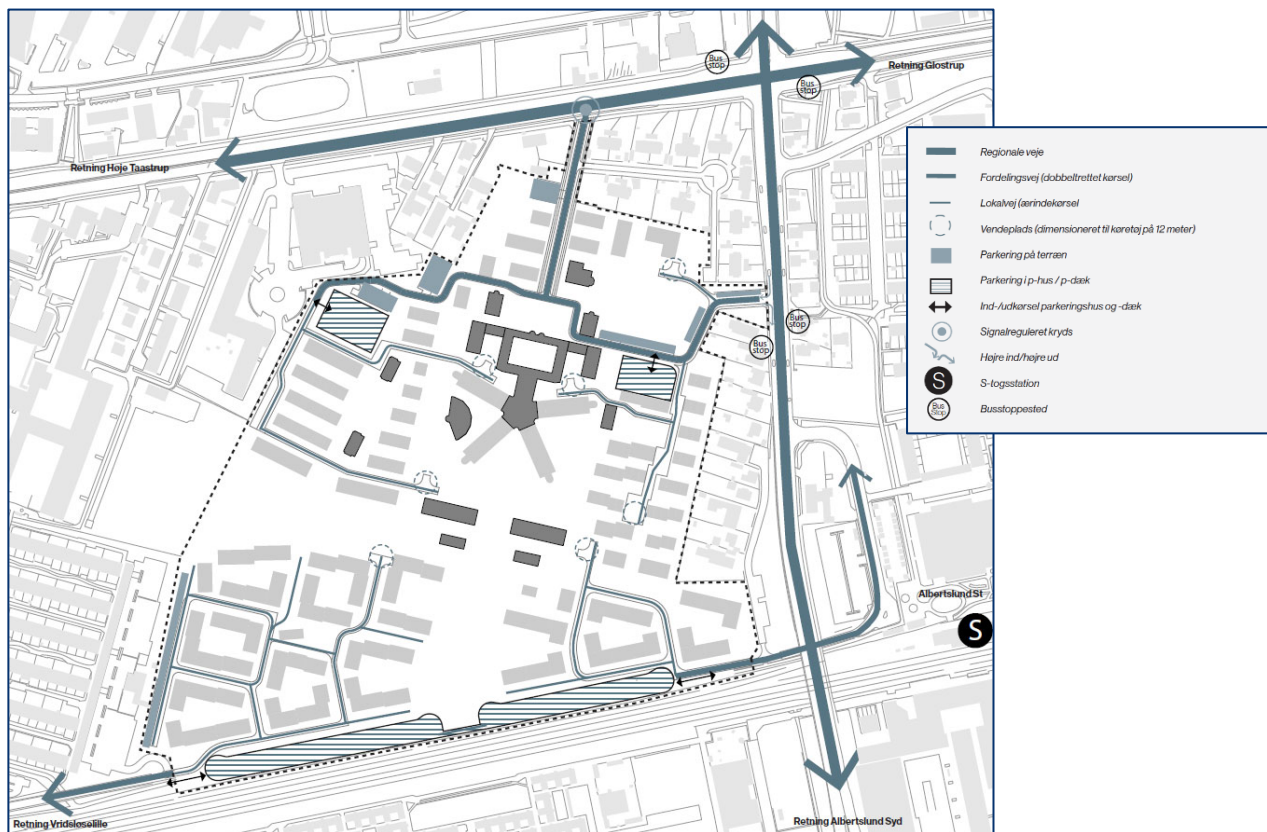
Det vurderes at samtlige interne veje i projektområdet er lokaleveje (i modsætning til trafikveje) og boligveje. Vejnettet i projektområdet projekteres derfor med en kørebanebredde på 5,5 m for veje med dobbeltrettet kørsel og 4 m for ensrettede veje. Vejene udformes som udgangspunkt i overensstemmelse med krav til en hastighedszone med 40 km/t hastighedsbegrænsning. Kørebanelen i området forsættes og indrettes som udgangspunkt med integrerede fardtæmpende foranstaltninger.



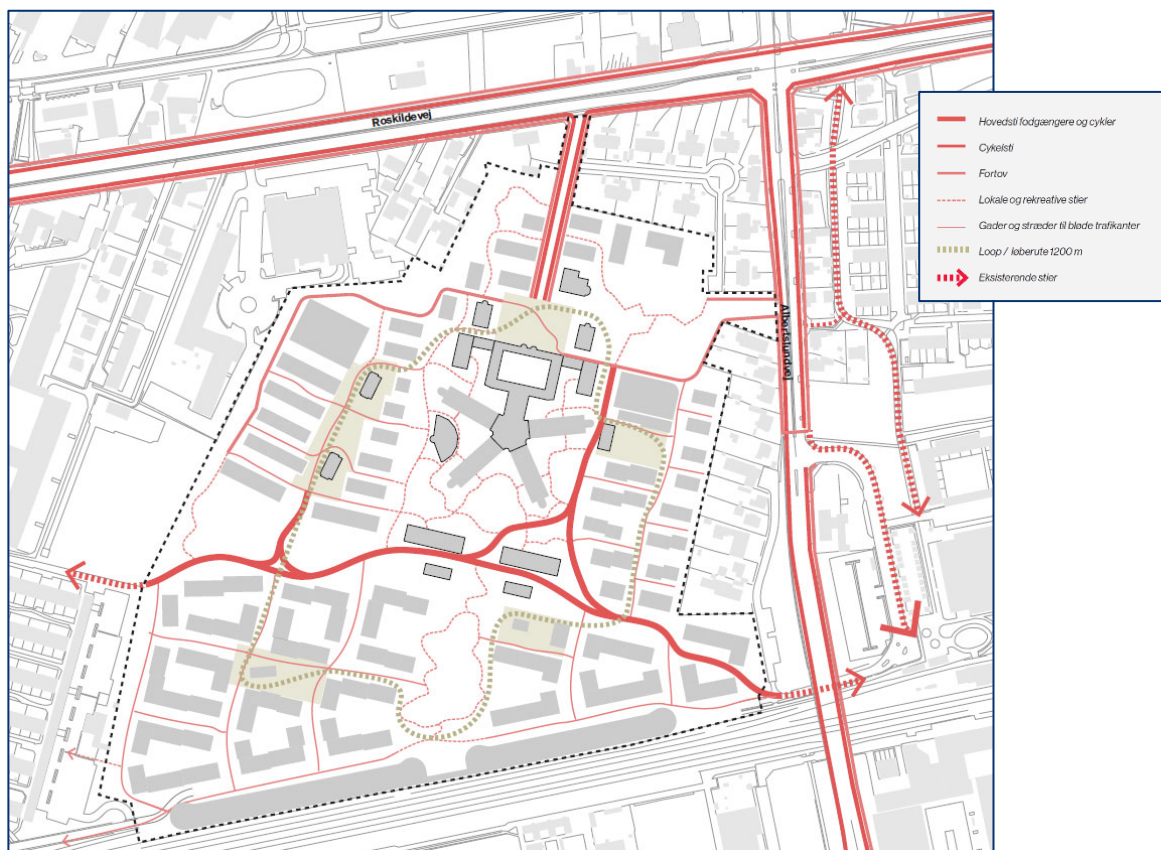
Lokaleveje forbinder de enkelte kvarter i området med omkringliggende vejnet, mens boligvejene er for lokal bolig samt servicekørsel. Boligveje ved f.eks. karréer og generelt strækninger med ønske om ophold og kan udformes og indrettes som f.eks. opholds- og legeområde til hastighedsklasse 'Meget Lav' (20-30 km/t).

Med 4 m brede ensrettede veje er det muligt at tillade cykling modsat kørselsretningen. Således vil det være muligt at cykle på samtlige veje i området. Ensrettede veje planlægges med særligt hensyn til forebyggelse af unødige omvejskørsel og gennemfartstrafik.

Lukkede veje er udformet med hammerhoved-udformede vendepladser, som er dimensioneret ift. Albertslund Kommunes designstandard. 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.



Figur 3: Vejstruktur i masterplanen.



Figur 4: Stistruktur i masterplanen.

### 2.3 Oversigtsforhold

Med henblik på at sikre trafikikkerheden på vej- og stinettet i området forsøges der tilvejebragt tilstrækkeligt oversigtslængde på strækninger og i kryds. Bygninger, inventarer og eventuelle parkeringspladser bliver derfor placeret således, at de ikke skæmmer sigtelinjen. Vejtræer bliver samtidig opstammede.

På steder med begrænset oversigt bliver hastigheden sænket gennem vejens design og indretning, herunder fardtæmpende foranstaltninger.

### 2.4 Frihøjde og -bredde

For at sikre jævn og sikker trafikafvikling bliver kørearealer, herunder veje og stier projekteret med tilstrækkelig frihøjde, og -bredde i forhold til trafikens art, størrelse og hastighed. Det betyder konkret, at inventarer langs kørebanen placeret med tilstrækkelig sikkerhedsafstand. Træer langs veje og stier bliver samtidig opstammede ift. oversigten og den nødvendige frihøjde.

### 2.5 Arealbehov og kørekurver

De mindre trafikerede boligveje planlægges med hensyn til arealbehov for en 12 m lang renovationsbil. Her bliver kørearealer, vejryds og vendepladser planlagt med tilstrækkeligt areal ift. vejens funktion, køreretning og arealbehov for en renovationsbil. Det betyder at renovationsbiler skal foretage 3-punkts vending på vendepladserne og dermed undgår bakkemanøvre over længere strækning på de lukkede boligvejene.



På det ensrettede vejnet er det i enkelte kryds vanskeligt at komme rundt med en 12 m lastbil (redningskøretøj) på grund af de snævre vejprofiler. Dette problem er løst ved at tillade kørsel i begge retninger på langt de fleste veje i området. Det sikres i øvrigt at inventarer placeres med tilstrækkelig afstand til kørebane og vendeplads, således at 12 m lange lastbilers arealbehov sikres.

Stierne i projektområdet er gang- og cykelstier og forventes primært at betjene den lokale gang- og cykeltrafik. Stierne i området er dermed ikke trafikstier. Stier og stikryds planlægges ift. arealbehov for cykler med anhænger og i øvrigt på baggrund af vejreglers anbefalinger for tracering, oversigt, vigepligt samt skiltning og afmærkning.

## **2.6 Krydsudformning**

Vejkryds og stikryds i projektområdet er primært som prioriteret kryds. Kryds udformes med simpel geometri, så princippet om genkendelighed og selvforklarende vej er til stede. Stikryds er Sti og vejkryds planlægges alt efter omgivelser og trafikmængder. Kryds mellem stier og mere trafikerede veje planlægges med vigepligt for cyklister. I kryds mellem stier og mindre befærdede veje, kan det overvejes at pålægge vejtrafikken vigepligten.

Tilslutning af projektområdet med omkringliggende vejnet sker via et signalreguleret kryds med Roskildevej og prioriteret kryds med Albertslundvej og Hedemarksvej. Det forventes at signalkrydset på Roskildevej samordnes med signalkrydset Roskildevej/Albertslundvej. Udformning af krydsende er med særligt hensyn til trafiksikkerhed, fremkommelighed og tilgængelighed.

## **2.7 Cykeltrafik**

Med udgangspunkt i den lokale hastighedsbegrænsning på 40 km/t og beregnede trafikmængder vurderes det at være trafiksikker at cykle på kørebanen i området.

Som supplement til vejnettet projekteres et net af 3 m brede dobbeltrettede gang- og cykelstier i området, som skaber adgang til de grønne områder og forbinder disse med vejnettet.

Klassificering af stierne sker i øvrigt på baggrund af vejreglers anbefalinger om brug af delte stier, fællesstier m.v.

## 2.8 Parkering

Området planlægges som en parkeringszone, hvor parkering uden for afmærkede båse vil være forbudt. Dermed vil parkering i området foregå i konstruktion og på afmærkede p-pladser på gadeplanerne i periferien af projektområdet.

Parkeringszonen betyder, at det ikke være tilladt at parkere på bolig-gaderne. Dog vil det være muligt for personer med nedsat gangmulighed (bevægelseshandicappede) at parkere på særlige afmærkede HC p-pladser. Der er i alt oprettet 39 handicapparkeringspladser, som er fordelt mellem P-huse, terræn p-pladser og bolig-gader. Således er der i hvert af kvartererne afsat HC p-pladser. Dette antal opfylder kommunens retningslinjer og samtidig følger vejledninger i SBI 230. Spredning af handicapparkeringspladserne sikrer god tilgængelighed i projektområdet.



Parkeringszonen tillader samtidig varelevering og af- og påstigning. Standsning på vejnettet i projektområdet forventes på baggrund af trafikmængden og kørebanebredden på dobbeltrettede veje ikke at skabe afviklingsproblemer.

Parkeringsmanagement på Vridsløse omfatter håndtering af standsnings- og parkeringsbehov ved de forskellige funktioner, stabil og troværdig information og letforståelig skiltning og afmærkning, herunder vejvisning til p-pladserne.

Bygningsreglement, vejreglers og lokalplanens parkeringsnorm bør holdes op mod hinanden ift. de enkelte funktioner i området, hvor behovene anerkendes og imødekommes i rimeligt omfang.

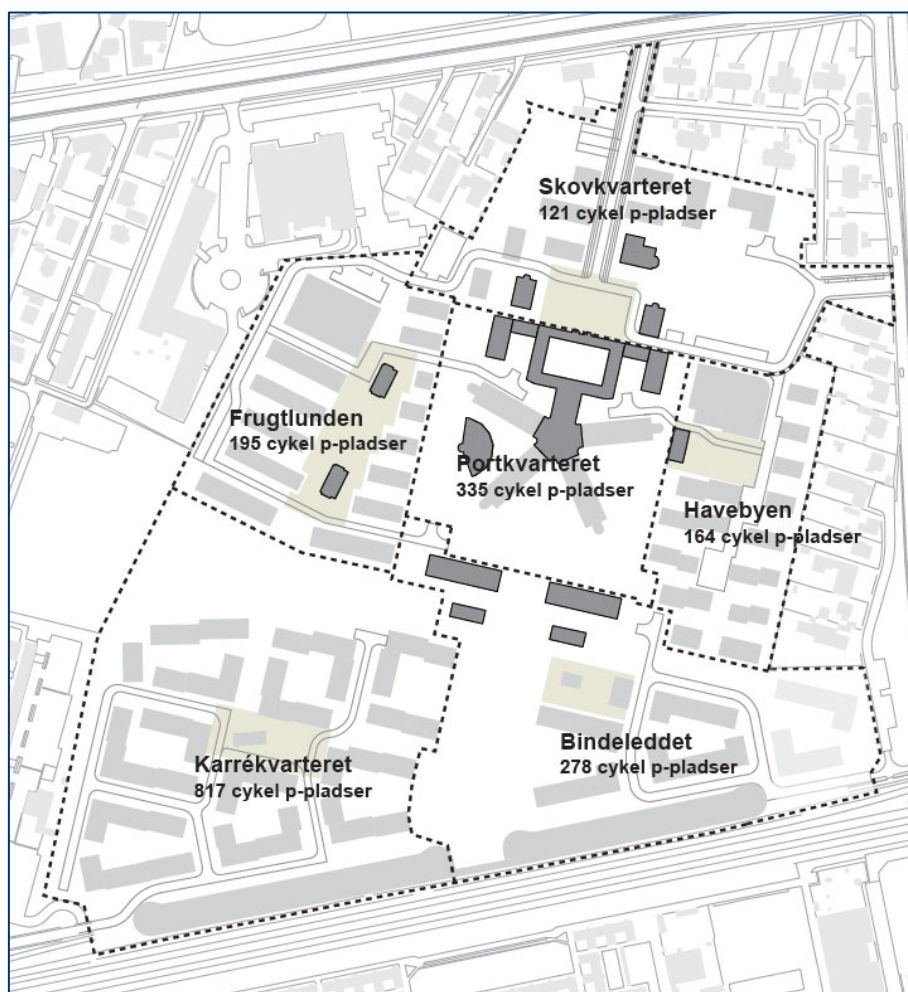
## 2.9 Cykelparkering

I projektområdet planlægges det at der skal være 2 cykelparkeringer per bolig og 1 per ungdomsbolig, men idet der planlægges efter en DGNB-screening på 2.300 cykelparkeringspladser fordelt på terræn og kældre. DGNB-screeningen medfører at der bliver planlagt flere cykelparkeringspladser end normen tilsiger. På nuværende tidspunkt er der fundet plads til størstedelen og der arbejdes fortsat på at få anvist de sidste.

Cykelparkeringspladserne er placeret i klynger med stativ, mens parkering i kældre primært forbeholdes ladcykler mv. I tillæg kan der etableres arealer afsat til støttebensparkering, som sikrer et fleksibelt brug af arealerne, herunder adgang som brand og redningsvej. Der følges en strategi hvor ca. halvdelen af cykelparkeringspladser placeres under tag, mens de resterende placeres i det fri.

For rækkehusene placeres cykelparkeringspladserne i forbindelse med boligerne, mens de for lejlighederne placeres ved indgange til boliger, fællesarealer, P-huse samt ved daginstitution og musikskole. Placering af cykelparkeringspladserne er med særligt hensyn til adgangsmuligheder til boliger og funktioner i området.

Cykelparkeringspladserne opføres i øvrigt på gangvenlige belægninger, som sikrer acceptabel tilgængelighed.

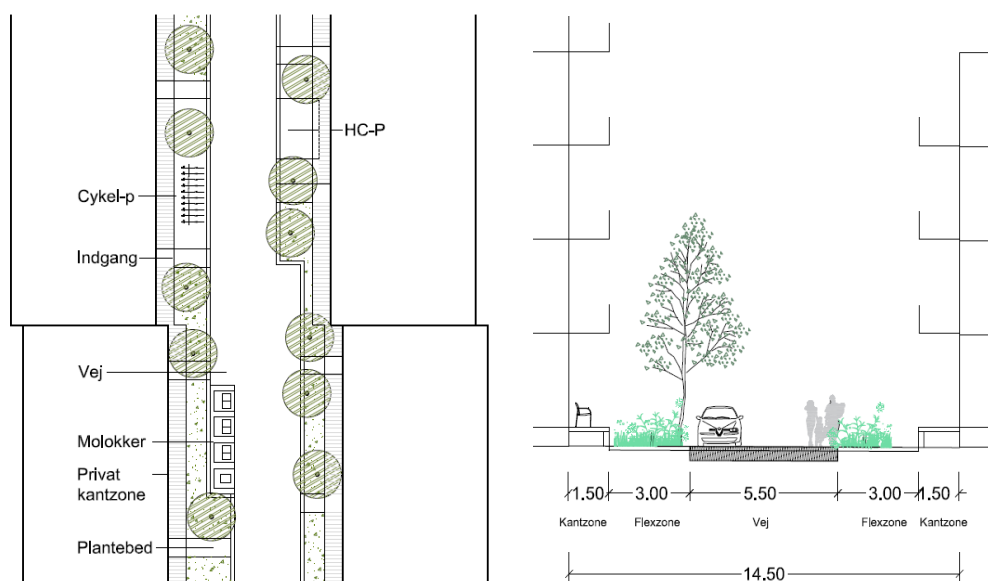


Figur 5: Placering af cykelparkering i terræn.

## 2.10 Tilgængelighed

Der skabes et sammenhængende net af fodgængerarealer, herunder gangbaner, gangstier og kantzoner langs med bygningerne. Fængselsvej og Egon Olsens Vej vil være med fortove, mens fodgængere mellem karréer og i mindre trafikerede boligveje forventes at kunne gå på vejen. Fortovene er med 1,5 m bredde, hvilken efterlader gangbaner svarende til smalleste anbefalede gangbane ved lav trafik. Derfor bør der indlægges mødepladser på 1,8 X 2,0 m pr. 25 m (ISO 21542).

Fodgængerarealer belægges med fast og skridsikker belægning. Der planlægges ledelinjer langs med gangbanerne. Det planlægges herudover tilgængelighedsmæssige acceptable længde- og tværfald, samt niveaufri overgange.



Figur 6: Vejprofil, boligveje.

I forbindelse med planlægning af de grønne områder vil der være opmærksomhed på allergifremkaldende beplantning.

Der vil planlægges hvilemuligheder for hver ca. 100 m i især de grønne områder.

Handicapparkeringspladser planlægges i p-huse, i nærheden boliger, musikskolen og i øvrigt på strategiske placeringer. Disse placeringer kan i de kommende faser, efter konkret behovsanalyse, om muligt flyttes eller reserveres. P-husene udstyres med handicapvenlige elevator samt gangbaner med maks. 40 ‰ længdefald og 25‰ tværfald.

For at sikre trygheden i p-husene vil de være med åben konstruktion samt god belysning.

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.

### 3. INTERN TRAFIK

Den interne trafik består primært af bolig-arbejdsstedstrafik, som belaster morgen og eftermiddagsspidstimerne. I tillæg er der mulighed for at området belastes af ture til og fra daginstitution, musikskole og andre fremtidige offentlige aktiviteter. Centralt på området er der planlagt aktiviteter i de gamle værkstedshaller, som kan bidrage med nogen trafik til de nærmeste parkeringsanlæg. Det vurderes dog at aktiviteterne vil være medvirkende til at skabe problemer når beboerne skal parkere.

#### 3.1 Trafikal belastning

Belastningen af det interne vejnet fokuserer umiddelbart på den nordlige del af området. Trafikken styres i stor grad af adgangsvejene og parkeringspladsernes placering, men også af turenes mål udenfor området og dermed krydsenes udformning. Krydset Egon Olsens Vej-Roskildevej er i planen udformet som et signalreguleret T-kryds med fuld udveksling, mens udformningen af krydset Fængselsvej-Albertslundvej fortsat afklares.

Udformes krydset på Albertslundvej som et højre-ind-højre-ud, vil trafikken ifølge modellen fordele trafikken fra Frugtlunden parkeringspladser med ca. 80% på Egon Olsens Vej og ca. 20% på Fængselsvej. Fordelingen er tilnærmet den samme både til og fra parkeringspladserne. For parkeringsarealerne der hører til Havebyen, er fordelingen omtrent den samme. 75% på Egon Olsens Vej og 25% på Fængselsvej. Døgnmodellen viser en lidt større andel indkørende på Fængselsvej, mens spidstimemodellerne viser det beskrevne mønster.

Dette betyder at hvis krydset Fængselsvej-Albertslundvej udformes som højre-ind-højre-ud, vil størstedelen af trafikken benytte Egon Olsens Vej.

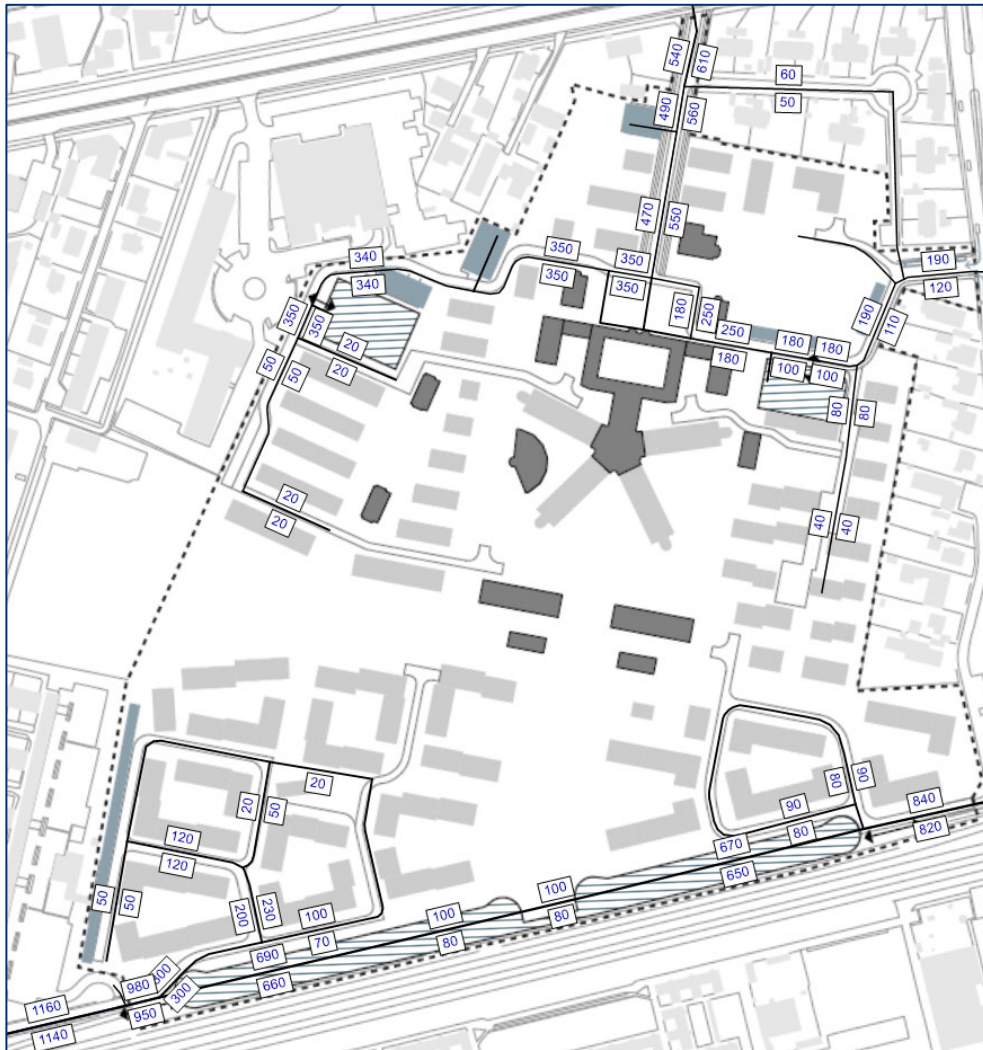
Udformes krydset på Albertslundvej som et T-kryds med fuld udveksling, vil modellen fordele trafikken fra Frugtlunden parkeringspladser med en lille overvægt på Egon Olsens Vej, mens trafikken fra parkeringsarealerne der hører til Havebyen primært, vil benytte Fængselsvej. Her viser døgnmodellen at der vil være flere der benytter Fængselsvej end Egon Olsens Vej, mens spidstimemodellerne, som i større grad tager hensyn til spidsbelastningen i krydsene, indikerer en mere ligelig fordeling.

Dette betyder at udformes krydset Fængselsvej-Albertslundvej som et T-kryds med fuld udveksling, kan der forventes en lille overvægt af trafikanter der benytter Fængselsvej.

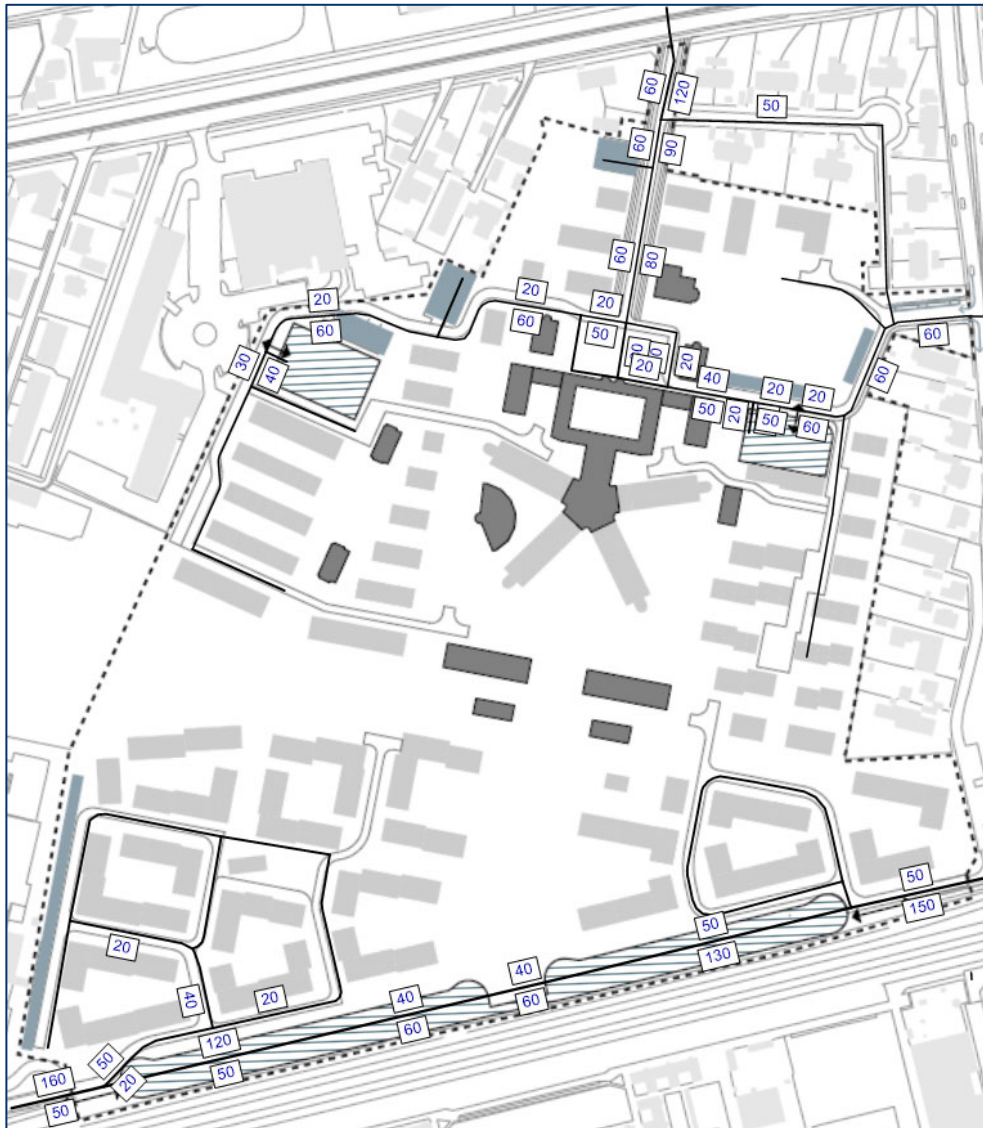
Det er Rambølls opfattelse at området er bedst tjent med at lede størstedelen af trafikken via Egon Olsens Vej, da en forøget trafikmængde på Albertslundvej vil øge belastningen i krydset Albertslundvej-Roskildevej, hvor Albertslundvej i forvejen er belastet. Ydermere viser simuleringerne at krydset Egon Olsens Vej-Roskildevej er i stand til at afvikle en betydelig trafikmængde uden at blive overbelastet.

Der er i modellen ikke observeret gennemkørende trafik mellem Albertslundvej og Roskildevej.

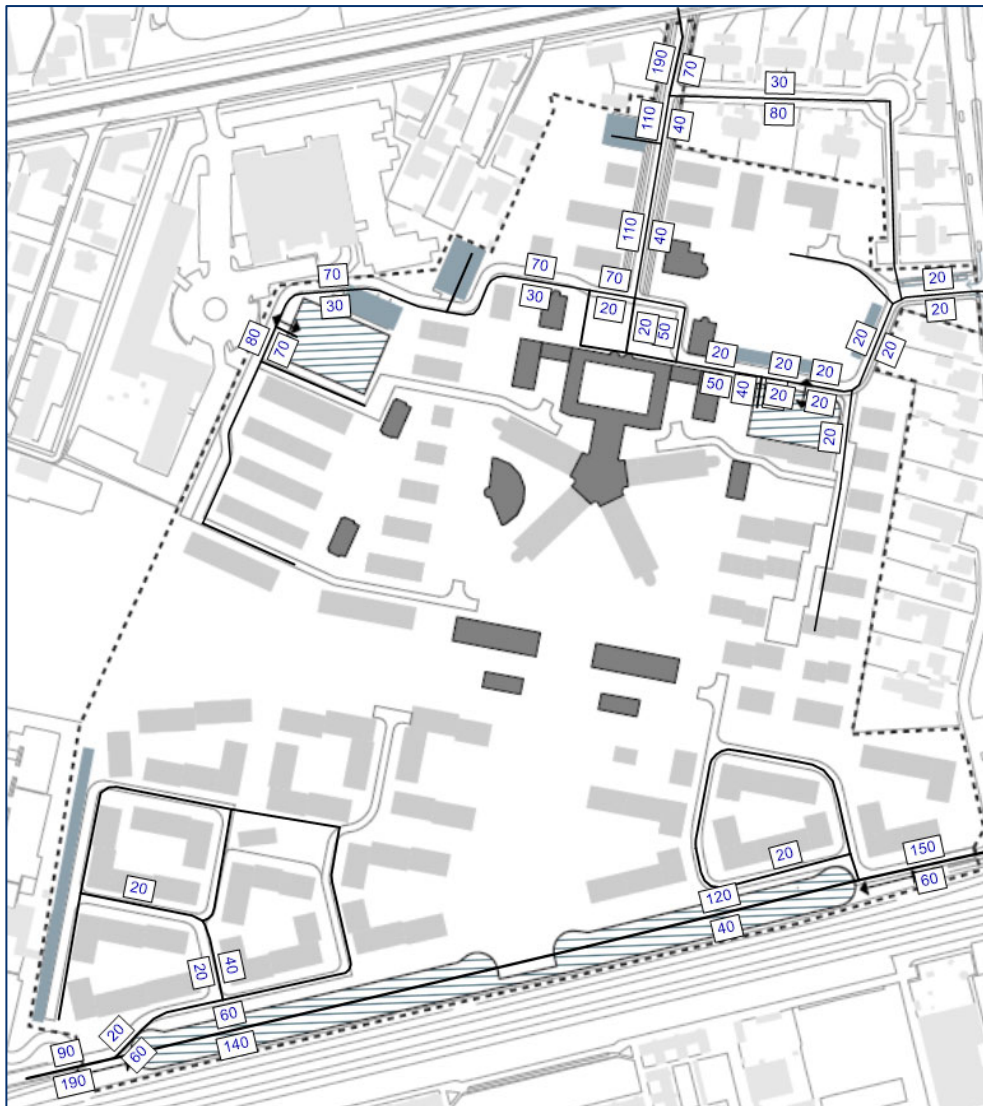
På de følgende figurer vises trafikken for døgnet, morgen og eftermiddagen i år 2026. Den viste trafikbelastning tager udgangspunkt i en et højre-ind-højre-ud løsning i krydset Albertslundvej – Fængselsvej.



Figur 7: Døgtrafik år 2026, ved højre-ind-højre-ud i krydset Fængselsvej-Albertslundvej.



**Figur 8: Morgentrafik år 2026, ved højre-ind-højre-ud i krydset Fængselsvej-Albertslundvej.**



Figur 9: Eftermiddagstrafik år 2026, ved højre-ind-højre-ud i krydset Fængselsvej-Albertslundvej.



### 3.2 Bebyggelse - turopgørelse

Masterplanen inddeler området i 6 mindre 'Byer' hvor sammensætningen af boliger er fordelt som vist under. I Tabel 1 er de eksisterende Chateaux registreret som rækkehuse idet turraten vil være tilnærmet den samme. Under ses den genererede døgntrafik fra boliger og institution. Turrater og antagelser er beskrevet i afsnit 0.

**Tabel 1: Summeret boligopgørelse.**

	Boliger			Institution
	Lejlighed	Unge lejlighed	Rækkehus	m <sup>2</sup>
Portkvarteret	68			
Karrékvarteret	584	285	4	
Frugtlunden	86		55	
Skovkvarteret	68		8	300
Havebyen	86		38	
Bindeleddet & Hængslet	287	105	4	
Delsum	1.179	390	109	300
Sum	1.978			

**Tabel 2: Turgeneration baseret på boligopgørelse**

Døgntrafik	Boliger			Institution
	Lejlighed	Unge lejlighed	Rækkehus	pr 100 m2
Portkvarteret	207			
Karrékvarteret	1.781	660	14	
Frugtlunden	262		187	
Skovkvarteret	207		27	60
Havebyen	262		129	
Bindeleddet & Hængslet	889	243	14	
Delsum	3.609	904	370	60
Sum	4.943			

### 3.3 Øvrige formål (institution, musikskole, café, bryggeri)

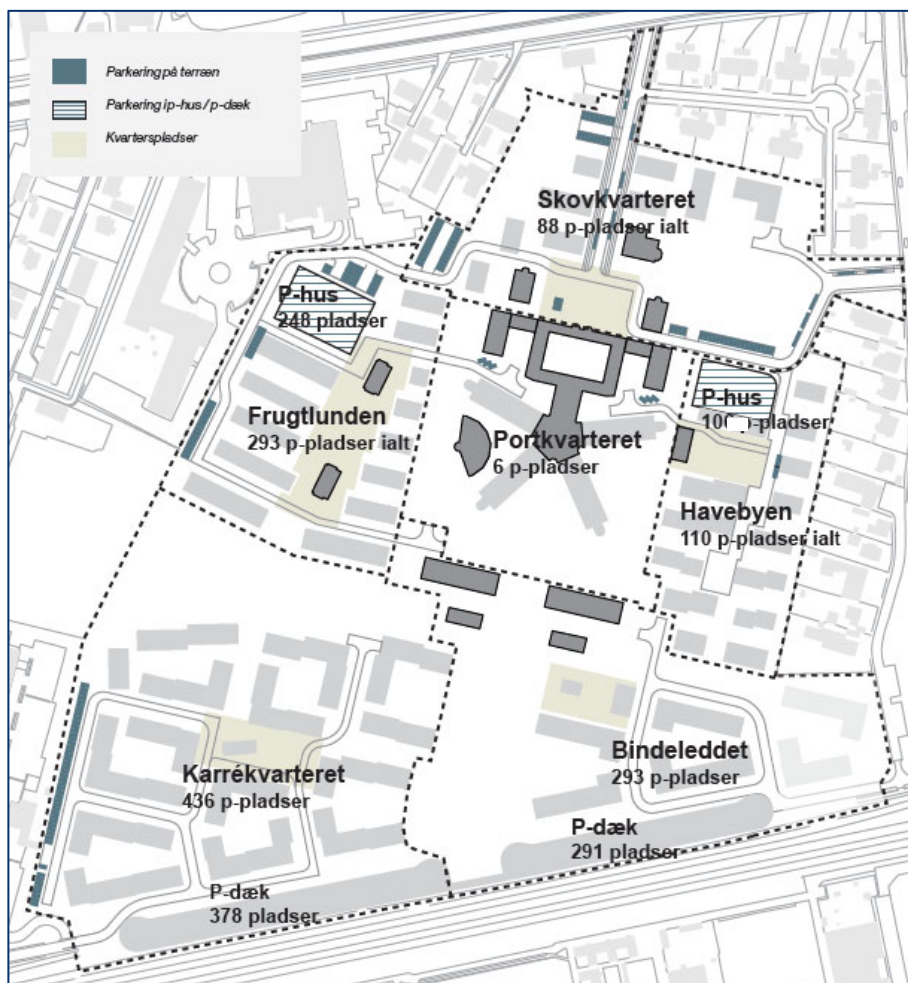
Børnehaver har øget bil- og cykeltrafik i perioden kl. 7 – 8 og 15 - 16, hvor børn i større grad bliver transporteret til og fra daginstitutionen. I forbindelse med aflevering og afhentning udnyttes p-pladserne langs Fængselsvej syd for skoven. P-pladserne vil fungere som afsætningspladser, dvs. korttids p-pladser, hvor standsning ikke er tilladt, men af- og påstigning i bestemte tidsrum er undtaget.

Trafik til musikskolen vil primært være spredt over eftermiddagstimerne, hvor elever til musikskolen ofte er selvtransporterende. Behovet for afsætningspladser er derfor begrænset og kan udnytte de samme afsætningspladser som daginstitutionen udnytter på andre tidspunkter. Herudover er der behov for varelevering og affaldsafhentning

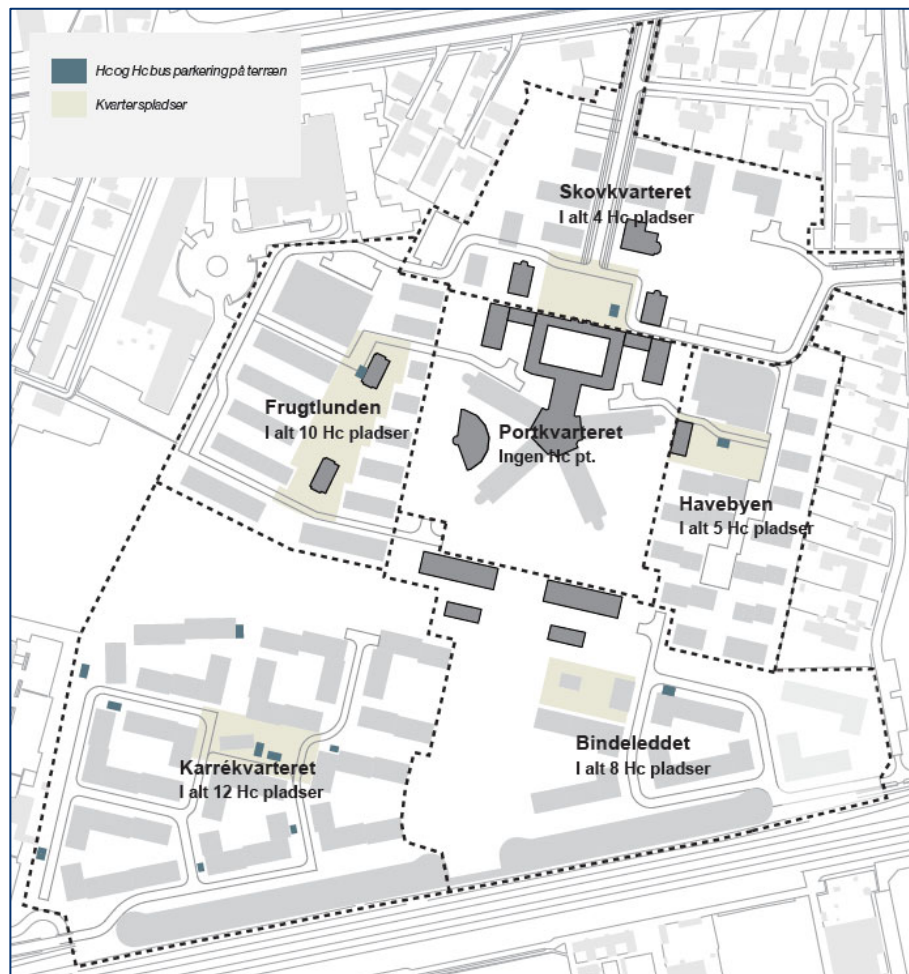
Cafeer, fælleshus og lignende servicefunktioner har behov for varelevering og affaldsafhentning, mens gæsterne kan parkere lidt længere væk og komme gående til stedet. Derfor er det mere afgørende at etablere en relativ kort og fast rute til aflæsningspladserne og affaldscontainere.

### 3.4 Parkering

Parkeringspladserne i planen er fordelt mellem parkeringshuse, P-kælder, P-dæk og overfladeparkering. Langt de fleste parkeringspladser er placeres i bygninger, mens de resterende er placeret på terræn. Der fastholdes et princip om at parkeringspladser primært placeres decentralt for at friholde byrummene for parkerede biler. I skovkvarteret er der i større grad placeret parkeringspladser langs vejene, samt på mindre parkeringspladser. Enkelte pladser har i tillæg til boligparkering også til formål at understøtte afsætning og kortere ophold i forbindelse med daginstitution og fritidsaktiviteter som f.eks. Musikskolen.



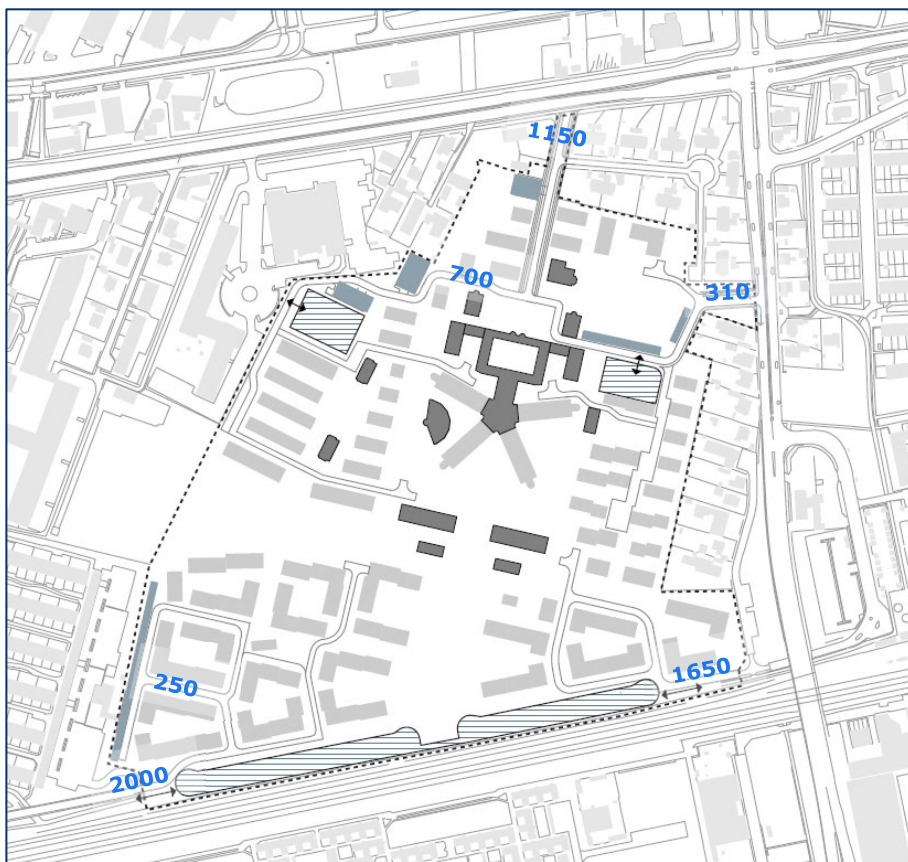
Figur 10: Placering og antal parkeringspladser.



Figur 11: Placering og antal handikapparkeringspladser følger SBI 230.

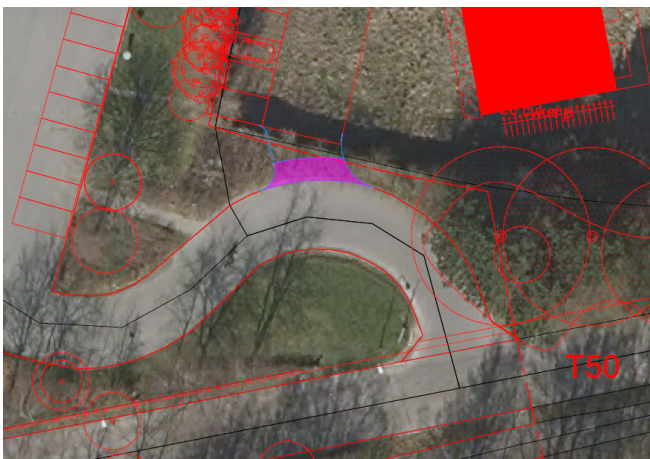
Samspillet mellem parkeringspladsernes placering og adgange til det omkringliggende vejnet efterlader et klart billede af den belastning der finder sted på vejnettet. Specielt det store P-hus i områdets nordvestlige hjørne er jf. Figur 12 med til at trække trafikken ind i området. Samtidig er der få andre egnede placeringer som samtidig opfylder både Frugtlundens og Portkvarterets parkeringsbehov.

I områdets sydlige del genereres belastningen af det interne vejnet udelukkende af parkeringspladserne langs den vestlige matrikelgrænse, mens de øvrige parkanter vil benytte parkeringsdækkene langs banen. De to parkeringsdæk er adskilt med adgang til hver side af Hedemarksvej, hvorfor det kan være en bekymring at der ved fuld udnyttelse vil opstå P-søgetrafik mellem de to P-dæk, hvilket vil belaste det kommunale vejnet.



Figur 12: Døgnbelastning (år 2026) af vejnet med højre ind højre ud i krydset Fængselsvej-Albertslundvej

For at reducere den gennemkørende trafik i Karrékvarteret, mellem Hedemarksvej og parkeringspladserne langs matrikelgrænsen, har der været skitseret en vejtilslutning hvor trafikken til og fra terrænparkeringspladsen får adgang via indkørslen til Hedemarksparken. Se Figur 13. Adgangen er ikke blevet implementeret i planen på nuværende tidspunkt, i det adgangen forudsætter en aftale med Hedemarksparken. Et af fokuspunkterne for denne tilslutning er regulering af trafikken i forhold til evt. utilsigtet brug af Hedemarksparkens parkeringspladser.



Figur 13: Skitse for forbindelse fra parkeringspladserne i Karrékvarteret til Hedemarksparkens adgangsvej.

### 3.4.1 Håndtering af parkering

Det vurderes at, hvis antallet af parkeringspladser følger P-normen under den gradvise udbygning af Vridsløse, vil beboerne uden større problemer finde en ligevægt i forhold til udnyttelsen af de tilgængelige parkeringspladser, hvilket vil medføre minimal daglig omvejskørsel. Under udbygningen af Vridsløse efter etableringen af Karrékvarteret er det planen at etablere overfladeparkering på de arealer, som i fremtiden udgør Frugtlunden.

For Karrékvarteret vurderes det at beboere med mål i østlig retning hurtigt vil finde ud af at udnytte parkeringspladser i det østlige p-dæk. Ligeledes gælder det for Portkvarteret at beboerne i stor grad skal finde parkeringspladser i p-husene og langs vejarealerne.

Så længe der er en minimalt overskud af parkeringspladser burde der opstå en ligevægt i forhold til hvor beboerne finder deres pladser, men alle ligevægte kan forskydes, hvilket der kan være mange årsager til. Det kan være familiers behov for mere end en bil, eksterne brug af parkeringspladser mv. Alt efter problemernes natur kan der indføres en række regulerende tiltag. 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 investerings omkostninger, men også mindre tiltag som vil 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 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 at 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 udgående i P-faciliteter.

### 3.5 Turrater

Turraterne for området tager udgangspunkt i Vejdirektoratets turrate katalog (sept. 2020) Bebyggelsen på området er i beregningerne inddelt i hhv. rækkehuse og lejligheder. Albertslund kommune forudsætter en P-norm for rækkehuse på 2 og lejligheder på 1,5. Vridsløse er placeret indenfor 600 m af Albertslund station og hele området ligger derfor i et stationsnært område. Følgende er P-normen reduceret til hhv. 1,0 for rækkehuse og 0,75 for lejligheder. Dette stemmer fint overens med antagelserne for de benyttede turrater.

I Karrékvarteret og Hængslet etableres der ungdomsboliger hvor P-normen er 1/6 af de øvrige lejligheder.

P-normen påvirker kun de ture som beboerne selv foretager med bil, turraten for ungdomsboligerne er således reduceret til 1/6 for de ture som genereres af beboerne selv. Dette stemmer fint overens med turratekatalogets værdi på 0,2 personture i bil for beboerne. I turratekataloget var der ikke tilstrækkeligt grundlag for at reducere de boligrelaterede ture (pakke, mad, håndværker... mv.). Det samme gør sig gældende for ungdomsboligerne.

I Skovkvarteret planlægges der en daginstitution og ifølge turratekataloget ligger gennemsnittet på 26,4 ture per 100 m<sup>2</sup>. Turratekataloget begrundet ikke konfidensintervallet, men da det vurderes at de fleste børn vil komme fra Vridsløse, forventes en reduceret turrate på 20,0 ture per 100 m<sup>2</sup> for daginstitutionen. Samlet er der afsat 1.600 m<sup>2</sup> til daginstitutionen, mens det turgenererende grundlag (bygningerne) er ca. 300 m<sup>2</sup>.

Der planlægges en musikskole i Portkvarteret. Det vurderes at langt de fleste brugere vil ankomme på cykel, hvorfor aktiviteten ikke vil bidrage væsentligt til det samlede antal ture på området.

Aktiviteterne i de to værkstedsbygninger vil i nogen grad tiltrække besøgende ude fra, men det vurderes ikke på nuværende tidspunkt at være muligt at sige noget om tiltrækningen af eksterne bilture.

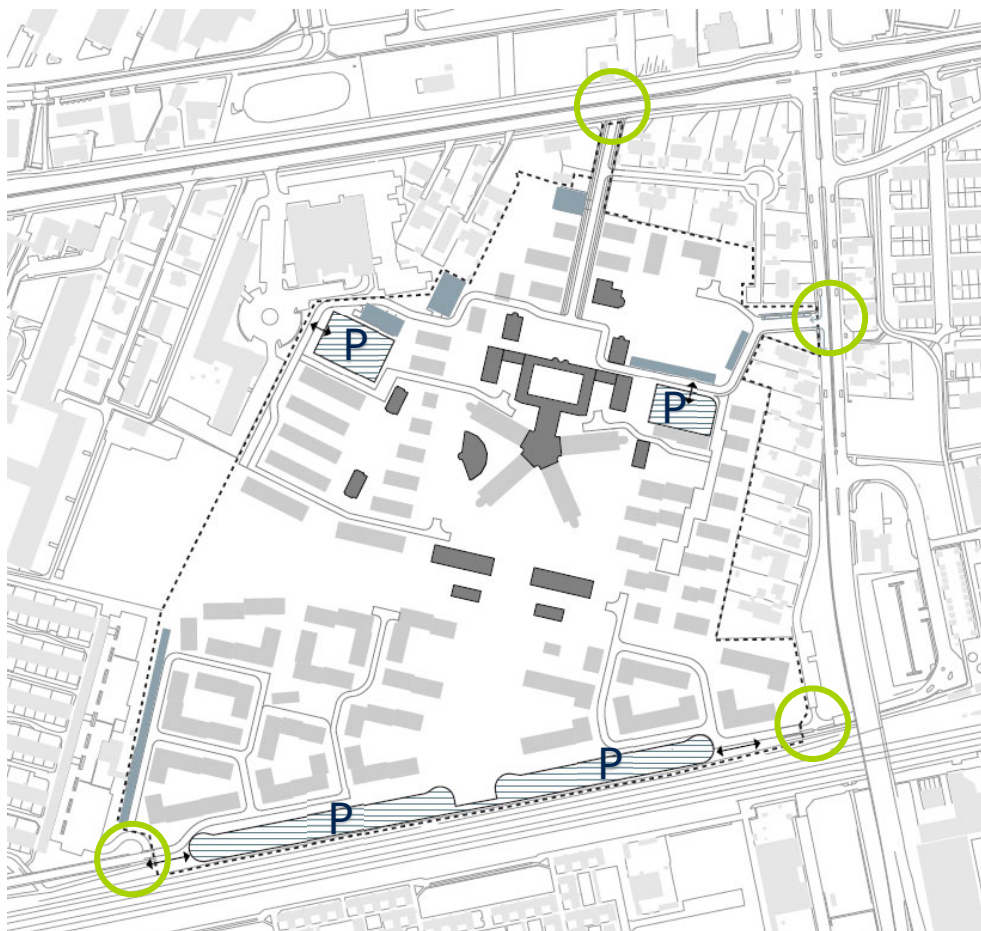
I turkataloget er der foruden de gennemsnitlige turrater angivet en række faktorer der kan have indflydelse på den faktiske turrate. I beregningerne for Vridsløse er stationsnærhed, bystørrelse og forventet parkeringsbelastning inkluderet i beregningen af den endelige turrate. Turrate projektet, under Vejdirektoratet, understreger at der ved brug af reduktionsfaktorer ikke bør indgå flere faktorer, på grund af indbyrdes korrelation, men da Albertslund Kommune er blevet enige med Glostrup Kommune om nævnte faktorer er en vægtning af disse benyttet.

**Tabel 3: Turrater.**

<b>Turrater</b>	<b>Boliger</b>			<b>Institution</b> pr 100 m <sup>2</sup>
	Lejlighed	Unge lejlighed	Rækkehus	
<i>Turrate</i>	3,40	3,40	4,20	26,4 (18,9-33,9)
<i>Korr. Turrate</i>	3,05	2,32	3,40	20,00

## 4. FORBINDELSE TIL DET KOMMUNALE VEJ- OG STINET

Vridsløse er koblet op på det omkringliggende vejnet på fire forskellige lokationer. Karrékvarteret forbindes med Hedemarksvej vest, Bindeleddet & Hængslet forbindes med Hedemarksvej øst, mens Frugtlunden, Skovkvarteret, Havebyen og Portkvarteret kan vælge mellem hhv. Egon Olsens Vej mod Roskildevej eller Fængselsvej mod Albertslundvej. De fire nordlige bydele er indbyrdes forbundet og det vil alt efter beboernes rejsemål kunne betale sig at vælge Roskildevej eller Albertslundvej.



Figur 14: Oversigtskort med eksterne tilslutninger.

### 4.1 Vejnettet

Der er fire vejtilslutninger for området. En for hver af de sydlige kvarterer og to for de fire nordlige kvarterer. Hedemarksvej i syd danner forbindelse til hhv. Albertslundvej og Vridsløsevej, mens Fængselsvej fortsat vil være koblet på Albertslundvej og Egon Olsens Vej på Roskildevej.

#### 4.1.1 Egon Olsens Vej

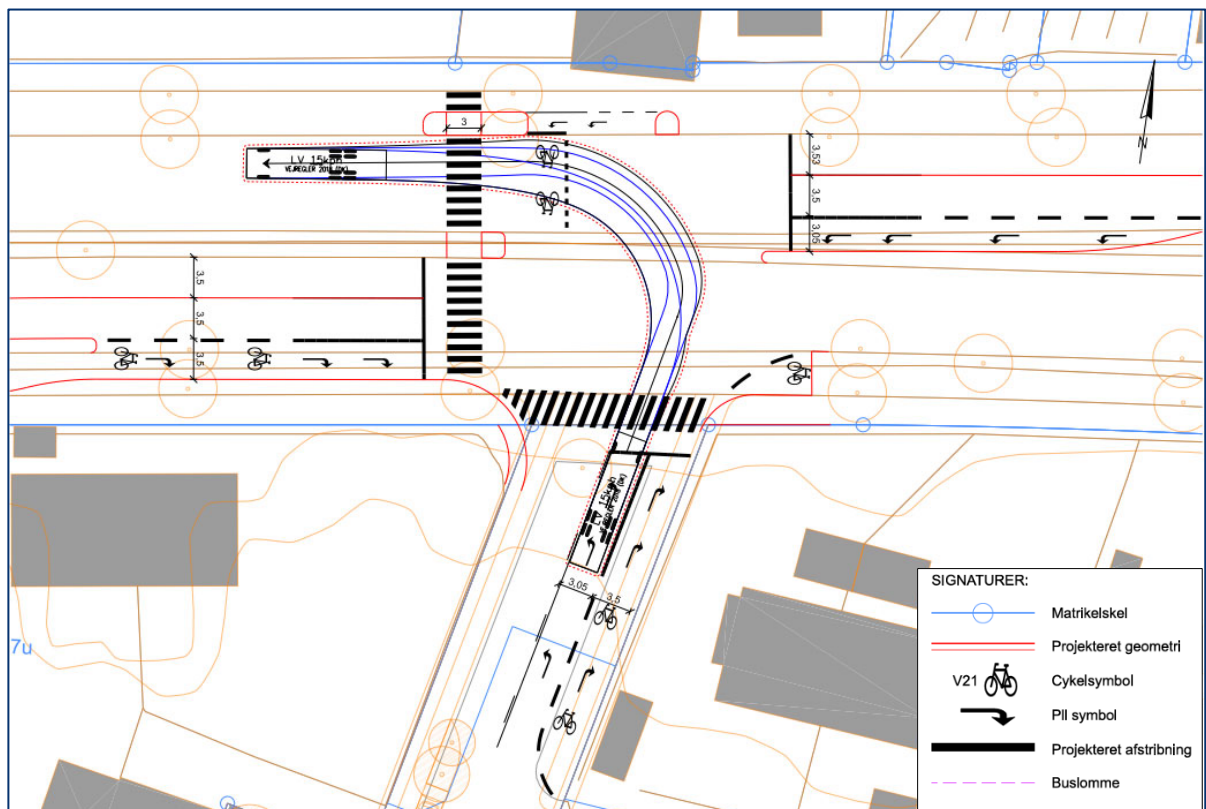
Der har i projektførsløbet både været beskrevet en krydsomformning med prioriteret T-kryds med højre ind og højre ud løsning, hvor der ikke etableres en stikrydsning over Roskildevej, samt blevet simuleret en signalreguleret T-krydsløsning hvor der er fuld udveksling for biler, cykler og fodgængere. Signalreguleringen vil blive samordnet med signalet ved Albertslundvej og simuleringerne viste at samordningen ikke leder til yderligere kødannelse på hverken Roskildevej, Albertslundvej, Damgårdsvej eller Egon Olsens Vej. Signalløsningen muliggør i tillæg krydsning af Roskildevej for de bløde trafikanter.

I den signalregulerede krydsløsning bliver cykelstien i østgående retning på Roskildevej afkortet og ført i en kombineret højresvingsbane og cykelbane. Samme design vil gælde Egon Olsens Vej, hvor der etableres en venstresvingsbane og en kombineret højresvingsbane og cykelbane i tilfarten. Herfra vil der være cykelfelter i begge retninger over Roskildevej. Alt imens vil der kun etableres fodgængerfelt i vestlige side af krydset på Roskildevej.

Idet krydsets sydvestlige hjørne er med en relativ spids vinkel, forudsætter etablering af en kombineret højresvingsbane og cykelbane at vejudlægget udvides med ca. 13 m<sup>2</sup> over nordøstlige hjørne af matrikel nr. 7U på Roskildevej 143.(dvs. 2. mands grund). Vurderingen af arealbehovet er på baggrund af principskitser i masterplanen, som er udarbejdet på grundkort fra Kortforsyningen, som kan være med usikkerhed.

Alternativ til denne løsning med kombineret højresvingsbane og afkortet cykelsti, er at separatregulere højresvingende biltrafik og cykeltrafik. Denne løsning er også trafikssikker og opleves som værende mere trygt af især cyklister.

Udfordringen med denne løsning kan være mindre kapacitet i krydset, da der skal etableres skilleheller til signalstander mellem cykelstien og højresvingsbanen samt mellem højresvingsbanen og ligeud banen, som muligvis kan etableres ind i krydset. Disse 2 heller kan påvirke antallet af ligeud baner og dermed kapaciteten i krydset negativt.



**Figur 15: Krydsudformning Egon Olsens Vej. Det skal bemærkes at hegnet langs med ejendommen på Roskildevej 143 er opført bag skelgrænsen.**



#### 4.1.2 Fængselsvej

Tilslutningen mellem Fængselsvej og Albertslundvej har både været undersøgt udformet med en enkel højre-ind-højre ud løsning hvor stiforbindelsen udformes med midterhelle og med T-krydsløsning hvor der er fuld udveksling.

Krydset Fængselsvej og Albertslundvej vurderes at være mest trafiksikker som et prioriteret T-kryds, hvor biler kun må køre højre ind og højre ud. Biltrafikken ind mod Fængselsvej kan kombineres med cykeltrafikken i en afkortet cykelsti, som er ført i en kombineret højresvings- og cykelbane. Krydset udformes med et krydsningspunkt for bløde trafikanter i form af en midterhelle på Albertslundvej. Krydsningspunktet kan både placeres syd og nord for T-krydset. Et krydsningspunkt syd for T-krydset vil sikre en mere direkte adgang for de bløde trafikanter mellem Fængselsvej og Damgårdsstien øst for Albertslundvej. Krydsningspunktet kan skabe adgang til de to busstoppesteder på Albertslundvej.

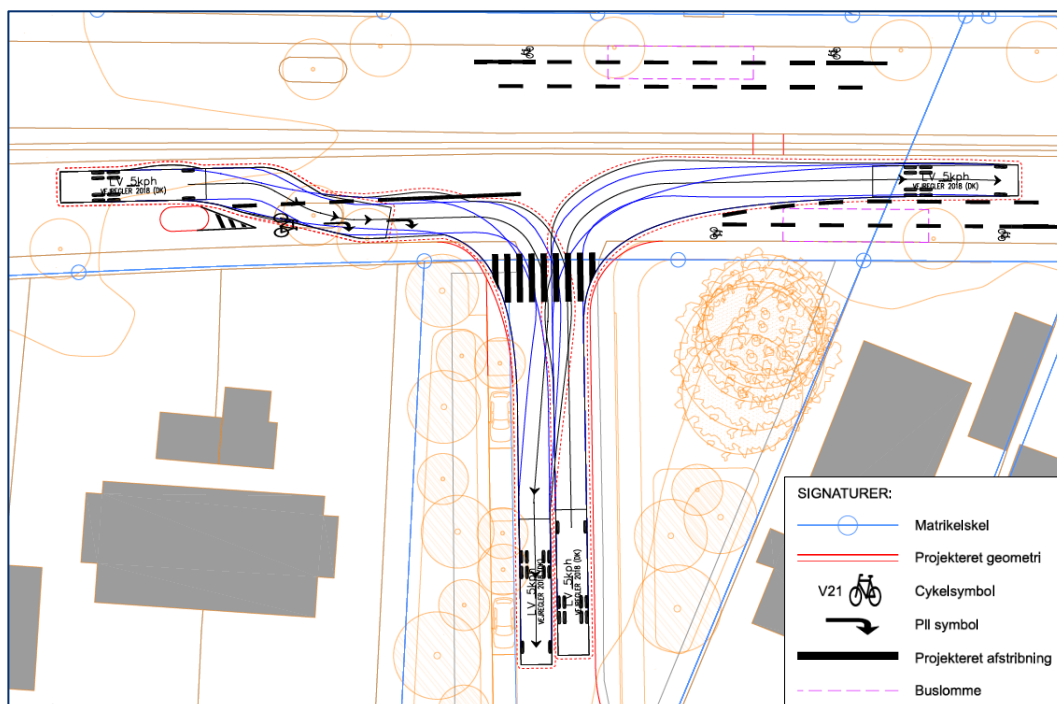
Netop pga. stoppestederne ved dette T-kryds og det nødvendige areal for en højresvingende 12 m lastvogn kan krydsningspunktet ikke suppleres med sideheller mellem cykelbanerne og kørebane. Alternativ kan det overvejes at etablere en fremrykket bushelle, som sikrer god tilgængelighed og kortere rejsetid for buspassagerer. Fremrykket stoppesteder på 2-sporede veje kan forringe fremkommeligheden for øvrig trafik på vejen.

Krydsningspunktet i det prioriterede kryds bør være ureguleret, da der ikke forventes en lind strøm af fodgængere og cyklister i dette kryds. Vurderingen begrundes også med at et krydsningspunkt kan betragtes som fritliggende ift. den østlige side af Albertslundvej. Fritliggende regulerede krydsningspunkter kan være forbundet med øget uheld mellem biler og de bløde trafikanter.

Der opleves i dag at trafikken til og fra Fængselsvej har tendens til at udføre U-vendinger på Albertslundvej. Dagens problem kobles til den manglende forbindelse mod nord (Roskildevej) som i fremtiden vil sikres via Egon Olsens Vej. Derfor vil en fremtidig situation hvor Egon Olsens Vej ender i et signalreguleret kryds ved Roskildevej, reducere mængden af U-sving på Albertslundvej.

Af modelberegningerne ses det, at en større andel af trafikken til og fra Vridsløse vil benytte Fængselsvej, såfremt krydset udformes med fuld udveksling i begge retninger på Albertslundvej. Udformes krydset derimod med højre ind og højre ud, vil størstedelen af trafikken benytte Egon Olsens Vej. En krydsudformning med højre ind og højre ud vil derfor i større grad sikre god fremkommelighed på Albertslundvej.

I forbindelse med tilpasning af dette T-kryds skal belysning ved især krydsningspunktet opgraderes. Krydsningspunktet skal samtidig sikre god tilgængelighed ift. belægnings- og lysninger. På den østlige side af Albertslundvej er forbindelsen mellem Damgårdsstien og Albertslundvej i dag kun egnet for fodgængere. I fremtiden bør forbindelsen tilrettelægges for cyklende.



Figur 16: Anbefalet krydsudformning (Fængselsvej-Albertslundvej) højre ind højre ud.

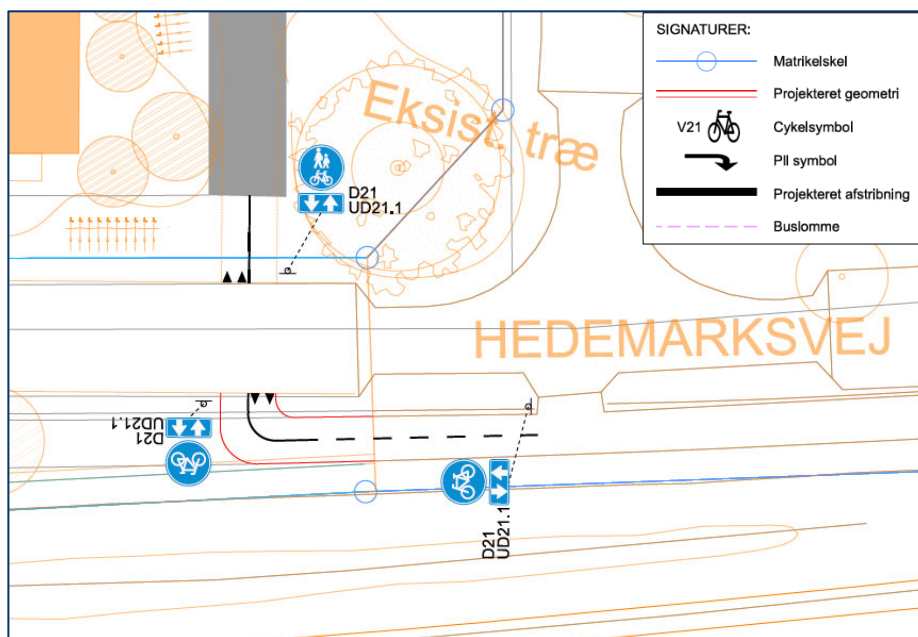
Et prioriteret T-kryds med både højre- og venstresvingmuligheder er mest trafikfarligt jævnført med et signalreguleret kryds eller ovennævnte trafikdesign. Derfor vil det frarådes at etablere et prioriteret T-kryds på Albertslundvej/Fængselsvej med svingmuligheder i begge retninger. Alternativ kan der etableres venstresvingsbane på Albertslundvej mod Fængselsvej uden mulighed for venstresving fra Fængselsvej. I denne krydsløsning vil det være vanskeligt at forhindre venstresving fra Fængselsvej ad Albertslundvej.

Etablering af signalreguleret kryds på Albertslundvej ved Fængselsvej vurderes at forsinke trafikken på Albertslundvej unødigt. Denne vurdering er med udgangspunkt i den relativ korte afstand til signalkrydsene med Roskildevej i nord og Hedemarksvej i syd. Fængselsvej er desuden relativ let trafikeret og vurderes, i længere perioder i dagtimerne at være uden ind- og udkørende biler.

#### 4.1.3 Hedemarksvej Øst

Krydset ved Hedemarksvej øst består af overkørslen til parkeringshuset, vejadgang til og fra den sydøstlige boligkvarter og en krydsning af gang- og cykelstien langs med Hedemarksvej.

Krydset udformes med simpel adskillelse af funktioner og konfliktpunkter. Det vil sige at krydsning af gang- og cykelstien placeres på en lige strækning med gode oversigtsforhold. Trafikken fra p-huset pålægges jf. § 26 i Færdselsloven vigepligt. Dermed kan trafikken til og fra boligkvarteret have fortrinsret. Således designs krydset på simple og let genkendelige løsninger.

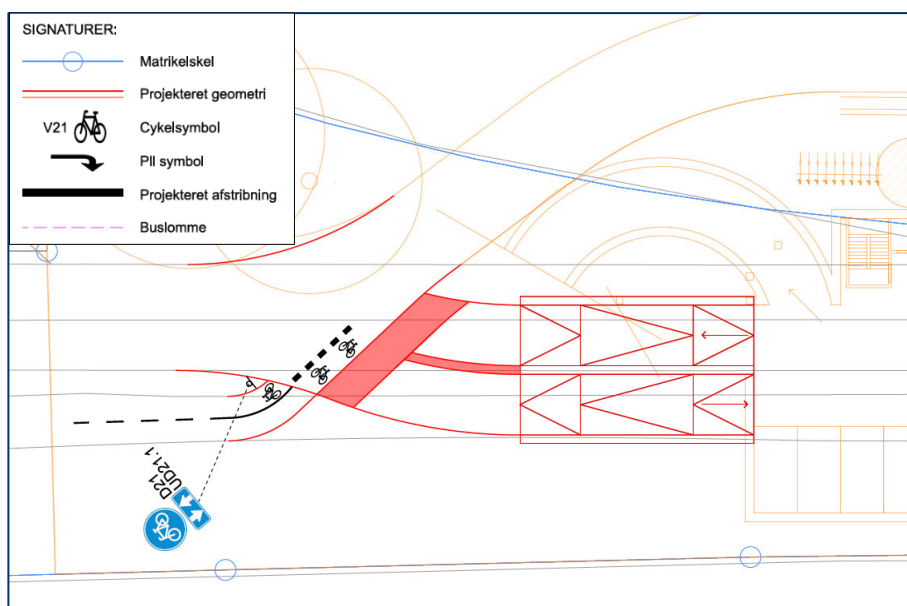


Figur 17 Skitse af udformning af krydset mellem Hedemarksvej og gang- og cykelstien.

#### 4.1.4 Hedemarksvej Vest

Krydset ved Hedemarksvej øst består af adgang til og fra parkeringshuset, vejadgang til og fra Karré kvarteret og adgangen til Hedemarksvænge. Af hensyn til overfladeparkeringen langs den vestlige matrikelgrænse undersøges en løsning hvor parkeringstrafikken til og fra området kobles til Hedemarksvænge.

Krydset forventes i øvrigt at udformes efter samme princippet som Hedemarksvej Øst, hvor trafikken fra p-huset pålægges vigepligt og krydsning af Hedemarksvej sker ureguleret. Herudover bliver trafikken fra Hedemarksvænge også pålagt vigepligt ift. trafikken på Hedemarksvej.



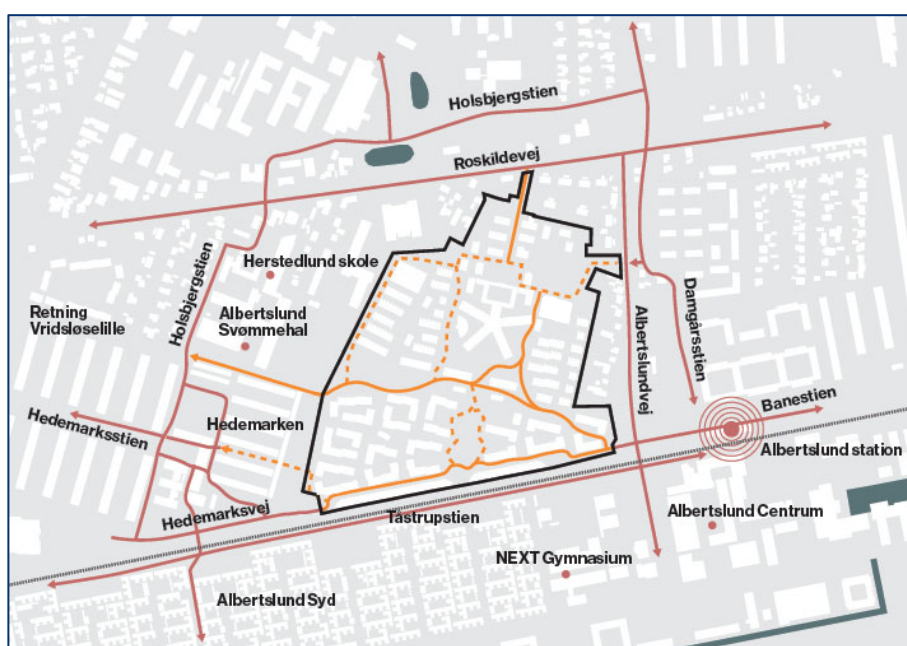
Figur 18: Stikrydsning og P-hus adgang mod Hedemarksvej vest.

## 4.2 Stinettet

Stinettet tilbyder gode forbindelser på tværs af området. I øst-vest gående retning forbindes Holsbjergstien via Fængselsvej på tværs af Albertslundvej til Damgårdsstien. Stikrydsningen af Albertslundvej sikres i større grad end i dag. I syd forlægges Hedemarksstien til passagen mellem parkeringshusene og de sydligste boliger.

I nord sikres en gode tilslutning på tværs af Roskildevej ved Egon Olsens Vej, med mulig tilslutning til Holsbjergstien nord for Roskildevej. Fra Egon Olsens Vej er det muligt at cykle til stationen i det sydøstlige hjørne. Adgangen via Egon Olsens Vej giver i tillæg adgang til Supercykelstien der løber langs Roskildevej.

Ruten ad Egon Olsens Vej forudsætter at der på en del af strækningen køres på vejarealer langs nordsiden af Portkvarteret.



Figur 19: Stinettet i masterplanen

## 5. TRAFIKAFVIKLINGEN PÅ DET OMKRINGLIGGENDE VEJNET

Vridsløse er tilsluttet det omkringliggende vejnet i Albertslund Kommune via Roskildevej i nord, Albertslundvej i øst og Vridsløsevej i vest. Der er forbindelse til Motorring 4 i vest, hvor Roskildevej fortsætter mod Taastrup og Roskilde. Mod øst fører Roskildevej til Ring 3, hvor letbanen er under opførelse, Motorring 3, samt de indre ringkommuner, Frederiksberg og København.

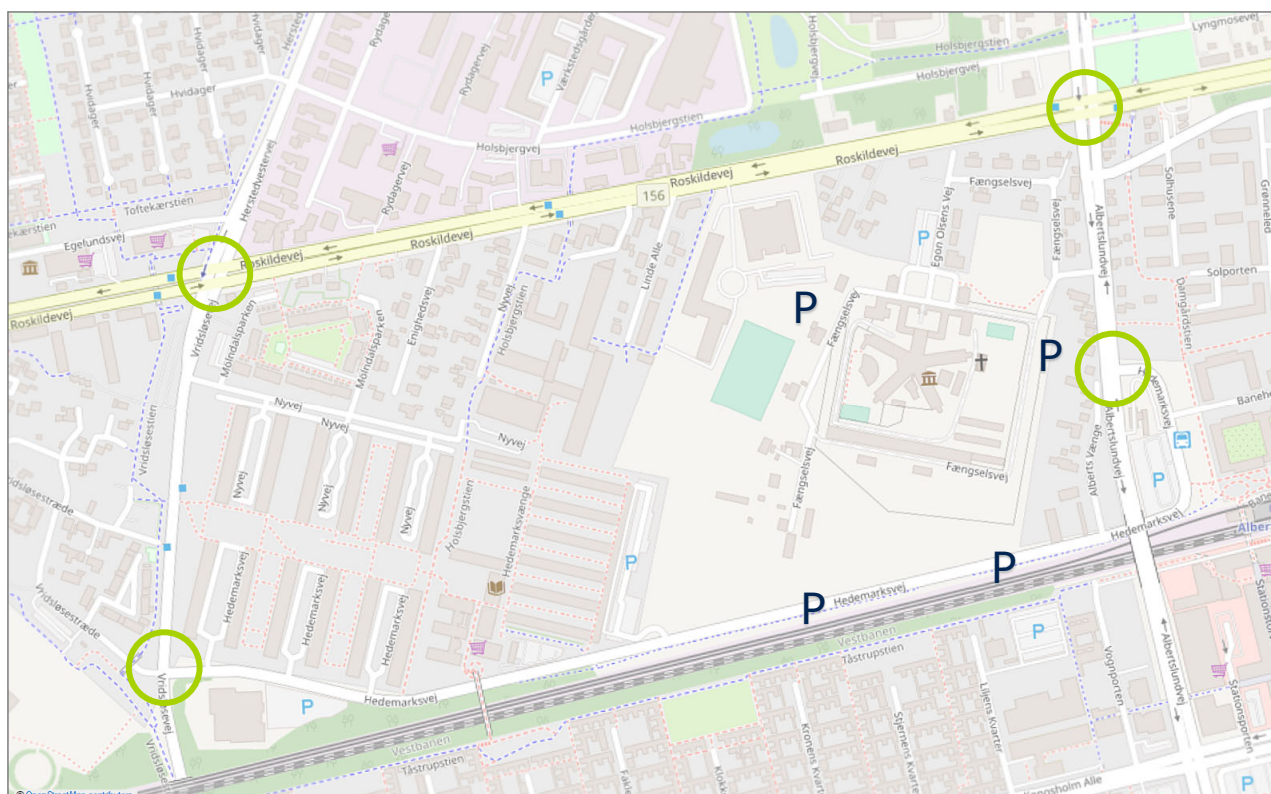
I nærområdet udgør Albertslund Centrum et tyngdepunkt for handel og kollektiv trafik, mens de nordlige områder rummer en del arbejdspladser i industriområderne. Generelt er afstandene til de lokale funktioner ikke lange i Albertslund. Derfor må det forventes at de fleste pendlere i bil kører til nabokommunerne eller længere væk.

I gennemgangen af det omkringliggende vejnet er der taget udgangspunkt i en modelberegning med Albertslunds Kommunes seneste opdaterede Trafikmodel, for år 2026, hvor krydset Roskildevej-Egon Olsens Vej er signalreguleret med fuld udveksling i begge retninger på Roskildevej, mens krydset Fængselsvej-Albertslundvej er udformet med højre ind- og højre udkørsel. Modelforudsættningerne er beskrevet i afsnit 7.

Masterplanens udformning med fire parkeringshuse, overfladeparkering og de fire adgangsveje der leder trafik ind og ud af området, er i varierende grad med til at påvirke trafikafviklingen på det omkringliggende vejnet.

Påvirkningen af Roskildevej og Albertslundvej er minimal, mens Vridsløsevejs nordlige del vil tilføres en mærkbar trafikforøgelse. Det vurderes endvidere ikke, at der vil opstå problemer i krydsene ved Egon Olsens Vej og Fængselsvej. De to store kryds på Roskildevej (Albertslundvej og Vridsløsevej) vil i nogen grad i spidstimerne opleve en forøget belastning på det sydlige ben samt på venstresvingbanen mod syd. Den største belastning vurderes at finde sted ved Vridsløsevej, hvor det kan blive nødvendigt at gennemføre en mindre omfordeling af krydssets grøntider.

I krydset Hedemarksvej-Albertslundvej, kan det på grund af trafikken fra Bindeleddet og Hængslet blive nødvendigt at etablere separate svingbaner på Hedemarksvej for at kunne afvikle trafikken i morgenspidstimen. I krydset Hedemarksvej-Vridsløsevej sker der en kraftig forøgelse af trafikken og det anbefales at udvide den østlige tilfart med en separat højresvingbane. I tillæg skal signalet omprogrammeres for at kunne håndtere trafikken. Figur 20 illustrerer placeringen af de fire ovennævnte vejkryds.



**Figur 20:** På kortet er angivet placeringen af de 4 største parkeringshuse i masterplanen. I tillæg er fokusområderne udenfor masterplanområdet vist med grønne cirkler.

### 5.1 Hedemarksvej

Der opføres to parkeringshuse på Hedemarksvej, som hindrer trafik fra de eksisterende boliger langs Hedemarksvej i at forlade området via Albertslundvej. I stedet vil denne trafik, belaste Vridsløsevej. Samtidig vil trafikken fra hhv. Karrékvarteret i vest og bindeleddet & Hængslet i øst generere ny trafik. Parkeringshusene vil være forbundet af en vejforbindelse på øverste etage, som sikrer P-pladserne i det andet p-hus at der ved fuld udnyttelse gives mulighed for at køre over til det andet parkeringsdæk uden at skulle belaste det omkringliggende vejnet unødigt. Det vurderes ikke at forbindelsen mellem de to parkeringshuse i udbredt grad vil blive udnyttet som gennemfartsvej. Opstår der mod forventning problemer med gennemkørende trafik, kan signalreguleringen af forbindelsen prioriteres på en sådan måde at den opleves mindre attraktiv.

### 5.2 Vridsløsevej

Vridsløsevej er 2-sporet uden faciliteter for fodgængere og cyklister langs kørebanen. Der kører i dag ca. 5.750 køretøjer per døgn på Vridsløsevej. I fremtiden vil strækningen mellem Hedemarksvej og Roskildevej øges med ca. 2.200 køretøjer per døgn.

#### *Krydset Vridsløsevej – Hedemarksvej-Vridsløsestræde*

Krydset Hedemarksvej/Vridsløsevej/Vridsløsestræde er signalreguleret og er med et spor i til- og frafarten på Hedemarksvej. Trafikken på krydsets østlige ben (Hedemarksvej) øges fra ca. 1.600 køretøjer pr. døgn til ca. 3.900. køretøjer. pr. døgn. Dette betyder, at der specielt i spidstimerne vil være en øget trafik.

I morgenspidstid er der ca. 280 udkørende trafikanter fra Hedemarksvej hvoraf ca. 65% vil svinge til højre. VISUM beregner at forsinkelsen på Hedemarksvej kan reduceres med ca. 30% hvis der etableres en højresvingsbane og at det er muligt at opnå en yderligere reduktion hvis højresvinget kobles på mellemfasen for hovedretningens venstresvingende.

I eftermiddagsspidsstimen vil det være nødvendigt at omprogrammere signalet således at venstresvinget fra nord tildeles mere grøntid for at opnå en acceptabel forsinkelse.

På den baggrund vurderes at det kan blive nødvendigt at udvide Hedemarksvej med en højresvingsbane og en kombineret venstre- og ligeud bane. For at imødekomme trafikforøgelsen vil det være nødvendigt at gennemføre en omfordeling af grøntiden mellem Vridsløsevej, Hedemarksvej og Vridsløsestrædet.

### **5.3 Albertslundvej**

Albertslundvej afgrænser Vridsløses østlige side. Vejen er udformet med 2 kørespor, parkeringsbane, cykelbane og smalle flisebelagte fortove i hver side, som er separeret med en beplantet midterrabat. Albertslundvej forbinder Roskildevej og Damgårdvej i nord med stationen, Albertslund Centrum og Vallensbæk i syd. Der kører i dag ca. 9.800 køretøjer/døgn på Albertslundvej. Trafikmodellen forudsiger at der frem mod 2026 vil være en samlet trafikforøgelse på ca. 1.700 køretøjer per døgn. Ca. 1.000 af disse køretøjer vurderes stamme fra Vridsløse. Den øvrige forøgelse stammer fra den generelle trafikudvikling på vejnettet.

I de gennemførte trafikberegninger er krydset Albertslundvej-Fængselsvej udformet med højre-ind og højre-ud, hvilket i nogen grad sikrer, at Egon Olsens Vej bliver hovedadgangsvejen for det nordlige delområde, da der er fuld udveksling i begge retning på Roskildevej. Der er hverken i morgen- eller eftermiddagsspidsstimen observeret kø-problemer i forbindelse med krydsløsningen ved Albertslundvej-Fængselsvej. Det vurderes ydermere at omfanget af dagens observerede U-vendinger på Albertslundvej vil reduceres når Egon Olsens Vej åbnes.

#### *Krydset Hedemarksvej - Albertslundvej*

Lukningen af Hedemarksvej for gennemfartstrafik medfører at ca. 600 køretøjer per døgn, som i dag benytter Hedemarksvej øst flyttes til Vridsløsevej. Trafikken på Hedemarksvej erstattes i fremtiden af ca. 1.600 køretøjer per døgn til og fra Vridsløse. Trafikforøgelsen fra Vridsløse medfører at belastningen i krydset Hedemarksvej - Albertslundvej øger til en grad hvor det kan blive nødvendigt at udvide tilfarten fra Hedemarksvej til to separate svingspor. Hvor der på Hedemarksvej i dag er ca. 2.200 køretøjer per døgn vil der i fremtiden være ca. 3.200 køretøjer.

## 5.4 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. Roskildevej er den største kommunale gennemfartsvej og den har en skiltet hastighed på mellem 60 og 70 km/t. Der kører i dag ca. 18.000 køretøjer/døgn på Roskildevej ud for Egon Olsens Vej, hvor af ca. 8 % er lastbiler. Der er forbindelse til Motorring 4 i vest, hvor Roskildevej fortsætter mod Taastrup og Roskilde. Mod øst fører Roskildevej til Ring 3, hvor letbanen er under opførelse, Motorring 3, samt de indre ringkommuner, Frederiksberg og København.

Foruden en række mindre tilslutninger er der 3 større kryds på Roskildevej ved Vridsløsevej/Herstedvestervej, Albertslundvej/Damgårdsvej og Vallensbæk Torvevej/Roholmsvej. Den gennemkørende trafik på Roskildevej er prioriteret og afvikles uden nævneværdige forsinkelser, mens svingtrafikken og trafikken fra sideretningerne i spidstimerne påføres varierende grad af forsinkelse og kødannelse.

Trafikmodelberegningerne estimerer, at der i år 2026 vil forekomme en mindre trafikstigning på Roskildevej til ca. 20.000 køretøjer. Vridsløses bidrag til trafikstigningen variere alt efter hvilken delstrækning der observeres. Ud af en nettoforøgelse på ca. 2.000 køretøjer, bidrager Vridsløse med ca. 1.500 køretøjer, ud for Egon Olsens Vej. Det samlede trafikbillede på Roskildevej vil være påvirket af Letbanen som vil være med til at reducere den gennemkørende trafik, mens COOP Byen og enkelte udvidelser i Glostrup Kommune vil være med til at øge trafikmængden. Flere faktorer er medvirkende til at påvirke den trafikale situation på Roskildevej i fremtiden og der er følgende nogle usikkerheder forbundet med prognosetallene.

### *Krydset Albertslundvej – Roskildevej*

Den forøgede trafikmængde på Albertslundvej vil i morgenspidstimerne påvirke tilfarten fra Albertslundvej i nogen grad. Ændres der ikke på krydsets grøntidsfordeling og prioritering vil der givetvis kunne opleves en mindre forøgelse af kødannelsen og forsinkelsen på tilfarten. I eftermiddagsspidstimen vil trafikken i venstresvinget mod Albertslundvej sandsynligvis også øge forsinkelsen i nogen grad. Også her vurderes det at en samlet optimering af krydset kan være medvirkende til at optimere trafikafviklingen.

Det anbefales at krydset Fængselsvej-Albertslundvej udformes med højre ind og højre ud, hvilket teoretisk burde medføre at den sydgående trafikstrøm i eftermiddagsspidstimen øger en smule, samtidig er det medvirkende til at den nordgående trafikstrøm på Albertslundvej ikke øger belastningen i Roskildevejskrydset yderligere.

### *Krydset Egon Olsens Vej – Roskildevej*

Egon Olsens Vej forventes at fungere som den primære adgang til den nordlige del af Vridsløse. Krydset udformes med fuld udveksling i begge retninger på Roskildevej. Signalet samordnes med det nærliggende kryds ved Albertslundvej/Damgårdsvej.

Der blev tidligere i processen, på foranledning af Albertslund Kommune, undersøgt om etableringen af en signalregulering med fuld udveksling ved Egon Olsens Vej ville medføre problemer for trafikken på Roskildevej. Simuleringer gennemført af Rambøll viste, at der ingen nævneværdige negative effekter kunne påvises. Hovedspørgsmålet var om det nye signalkryds ville forsinke den gennemkørende trafik på Roskildevej. Her viste simuleringerne at det forskellige behov for grøntid i de to signalkryds betød, at Egon Olsens Vej kan lukkes ned tidligere til fordel for den gennemkørende trafik på Roskildevej, hvorved den primære forsinkelse for de gennemkørende trafikanter opstod i krydset ved Albertslundvej/Damgårdsvej.



### *Krydset Vridsløsevej – Roskildevej*

Vurderingen af den fremtidige belastning af signalkrydset fokuserer primært på trafikken til og fra Vridsløsevej. Både lukningen af Hedemarksvej, hvor trafikken før benyttede Albertslundvej i retning mod byen, og den nygenererede trafik fra Vridsløse vil påvirke svingstrømmene. I morgenspidstimen øger højresvinget fra Vridsløsevej mod Roskildevej med ca. 45% og venstresvinget med ca. 15%. I eftermiddagsspidstimen er det primært venstresvinget fra Roskildevej mod Vridsløsevej der øger med op mod 75%. Den reelle forøgelse er i størrelsesorden 60 køretøjer og kan have betydning for grøntidsfordelingen i signalkrydset. Idet trafikmodellen ikke arbejder med adaptive signaler og derfor ikke kan gengive signalets dynamik, anbefales det at der gennemføres en simulering af krydset.

## 6. ANLÆGSFASEN FOR KARRÉKVARTERET

I forbindelse med byggemodning, herunder omlægning og etablering af forsyningsledninger mv. og efterfølgende opførelse af Karrékvartret og tilhørende parkeringshuse på Hedemarksvej bliver sti- og vejtrafikken på Hedemarksvej mellem indkørslen til Hedemarksparken i vest og Alberts Vænge i øst omlagt, så det kun er tilladt for byggetrafikken at færdes på denne strækning. Formålet med denne trafikomlægning er at skabe entydige, trafiksikre og trygge rammer for både sti- og vejtrafikanter og byggepladstrafikken- og -aktiviteter.

### 6.1 Omlægning af sti og vej

Omlægning af stitrafikken fra Hedemarksvej vest mod Albertslund Station hhv. Albertslundvej og vice versa kan ske via stibroen over banen til Tåstrupstien syd for banetraceet mod Vognporten, Albertslund Station og Albertslundvej.

Stitrafikanter fra Albertslundvej kan ligeledes henvises til at køre ad Kongsholm Allé og benytte stien mellem Vægtens Kvarter og Nøglens Kvarter.

Biltrafikken mellem den vestlige del af Hedemarksvej og Albertslund Station hhv. Albertslundvej kan omlægges via Vridsløsevej og videre ad Kongsholm Allé i syd eller Roskildevej i nord.

### 6.2 Byggepladstrafik

Byggetrafikken til projektområdet nord for Hedemarksvej forventes komme fra Albertslundvej og Vridsløsevej. Det vurderes at geometrien på Hedemarksvej, herunder frihøjde og kørebanebredde samt signalkrydsene Hedemarksvej/Albertslundvej hhv. Hedemarksvej/Vridsløsevej er egnet til kørsel med lastvogne og sættevogntog.

Byggepladstrafik kan ledes til projektområdet via midlertidige overkørsler til Hedemarksvej. Lastvogne og sættevogntog kan efter aflæsning vende ind på projektområdet og køre på Hedemarksvej. Således forventes aflæsning og vendemanøvre som udgangspunkt at finde sted i projektområdet.

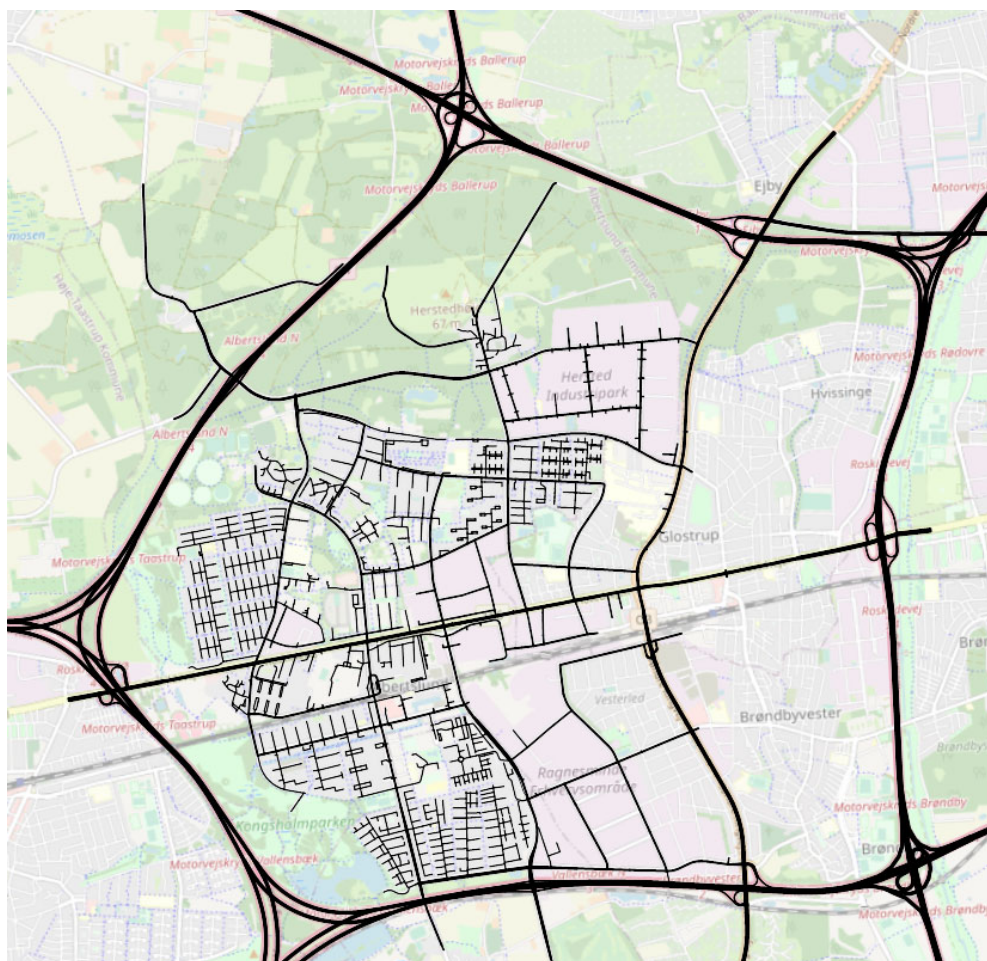
I forbindelse med opførelse af p-husene på Hedemarksvej, kan det blive nødvendigt med aflæsning og 3-punktsvending på Hedemarksvej. I denne periode forventes den almindelige sti- og vejtrafik på Hedemarksvej at være omlagt, hvorfor det forventes at byggeaktiviteter ikke skaber trafikale problemer.

Skurby og servicefaciliteter i anlægsfasen etableres i projektområdet. Ligeledes bliver der etableret midlertidige parkeringspladser i projektområdet.

## 7. TRAFIKMODEL FORUDSÆTNINGER

Trafikken i dette notat er beregnet med en strategisk trafikmodel. Den benyttede trafikmodel dækker over flere kommuner og afgrænses af Holbækmotorvejen, Motorring 4, Frederikssundmotorvejen og Motorring 3. Modellen er detaljeret for Albertslund Kommune og den del af Vallensbæk Kommune, der ligger nord for motorvejen, mens de øvrige kommuner er gengivet med en lavere detaljeringsgrad.

Resultaterne fra trafikmodellen danner grundlag for både de trafikale analyser og for beregningerne af vejtrafikstøjen og støj fra parkeringshusene.



**Figur 21: Oversigtskort af Albertslund Kommune model.**

Modellen blev i første omgang udarbejdet for Albertslund Kommune, med basisår i 2019. Modellen sidenhen udvide med den nordlige del af Vallensbæk Kommune og er i denne proces blevet recalibreret i 2021, hvorefter alle forudsætninger for prognoseårene 2026, 2036 og 2045 er lagt ind og opdateret i modellen.

Trafikmodellens område for Vridsløse er inddelt i de 6 boligområder der udgøres af kvartererne. Baseret på turrater er antallet af boliger og anden aktivitet omregnet til ture til og fra hvert delområder, benævnt zoner, i modellen. Koblingen mellem zonerne og vejnettet udføres med connectorer der sørger for at trafikken i den enkelte zone fordeles ud på de parkeringspladser der

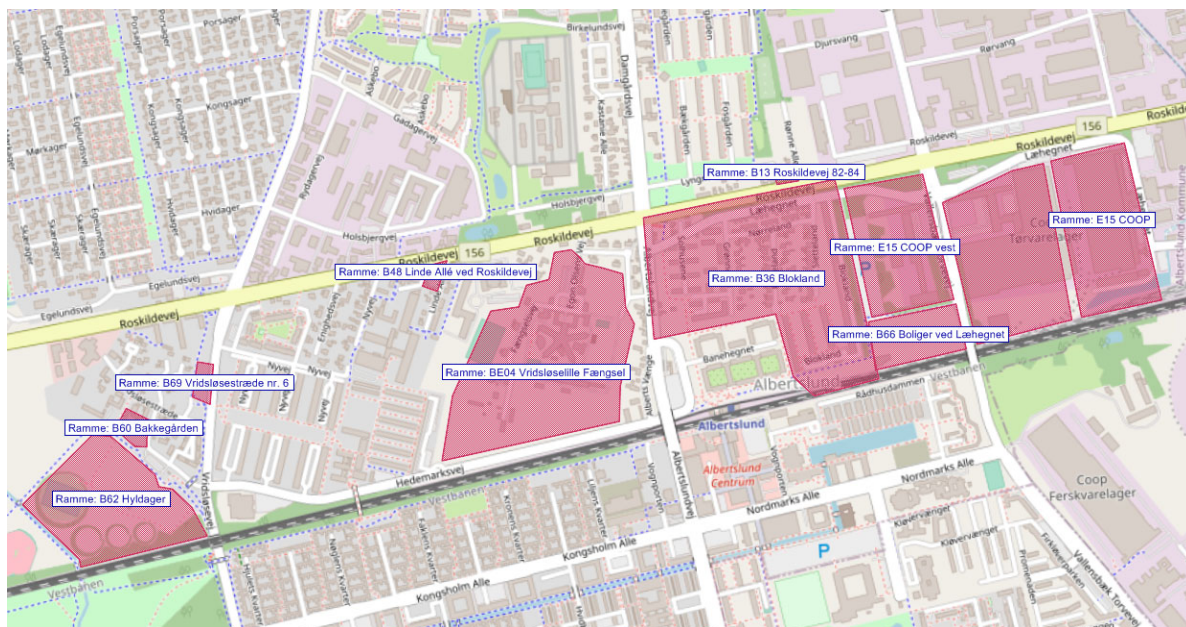
er angivet i masterplanen. Den procentvise fordeling er bestemt ud fra antallet af parkeringspladser. Idet turraterne består af ture genereret af beboerne selv og ture genereret af boligen (håndværkere, renovation, pizzabude, pakkepost mv.), som ikke alle vil benytte parkeringspladserne, er en andel af turene placeret på vilkårlige steder på vejene mellem boligblokkene. Trafikken følger vejnettet med de restriktioner og påvirkninger der også findes i virkeligheden (signaler, vigepligter, hastighedsreduktioner mv.). Det er ikke muligt at efterligne alle påvirkninger en til en, f.eks. er det ikke muligt at genskabe adaptive signaler. Modellen efterligner ture fra A til B, og turene kan både være ture internt i kommunen, men også ture der forlader kommunen. Belastning i vejnettet er med til at bestemme hvilken rute bilisterne vælger, og det er ikke direkte muligt at påvirke rutevalget baseret på personlige præferencer. En trafikmodel er således kun et tilnærmet øjebliksbillede af virkeligheden som den typisk vil se ud på en gennemsnitlig hverdag.

Til grund for støjberegninger og trafikanalyser for Vridsløse er der taget udgangspunkt i prognoseåret 2026, hvor de planlagte byudviklingsinitiativer er inkluderet. De enkelte initiativer er udpeget i samarbejde med Albertslund Kommune.

I Albertslund Kommune er vejnettet i øjeblikket påvirket af ombygninger på O3 (Nordre Ringvej) og i krydset Roskildevej - Nordre Ringvej. Tidligere blev Roskildevej i Glostrup Kommune ombygget hvilket også påvirkede trafikken, og i fremtiden vil omdannelsen af Vridsløse, COOP Byen og Hersted Industripark, samt en række mindre tiltag påvirke det trafikale billede.

## 7.1 Udbygninger

Der er for år 2026 inkluderet en række udbygninger for Albertslund Kommune. Foruden Vridsløse, er også dele af COOP Byen og Hersted Industripark inkluderet. Ligeledes er der flere mindre udvidelser langs Roskildevej inkluderet, hvilket kan ses af Figur 22.



Figur 22: Udbygningsområder i prognoseår 2026

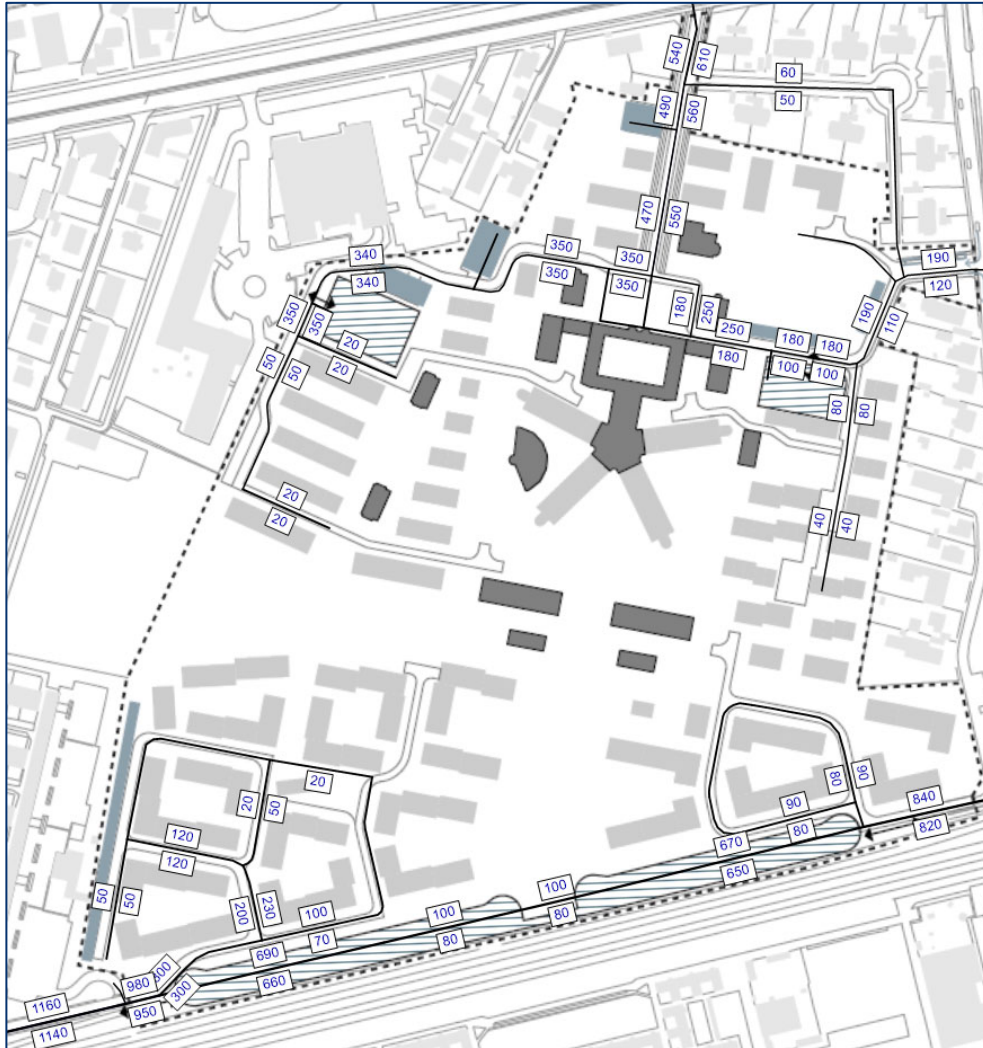
**Tabel 4: Udbygningsområder i prognoseår 2026**

Vridsløse
COOP Byen(anslået 20% udbygning i år 2026)
Svanen
Hersted Industripark Fase 1 Etape 1
B13 Roskildevej 82-84
B48 Linde Allé ved Roskildevej
B60 Bakkegården
B62 Hyldager
B69 Vridsløsestræde nr. 6
Udvidelse Glostrup Psykiatriske hospital

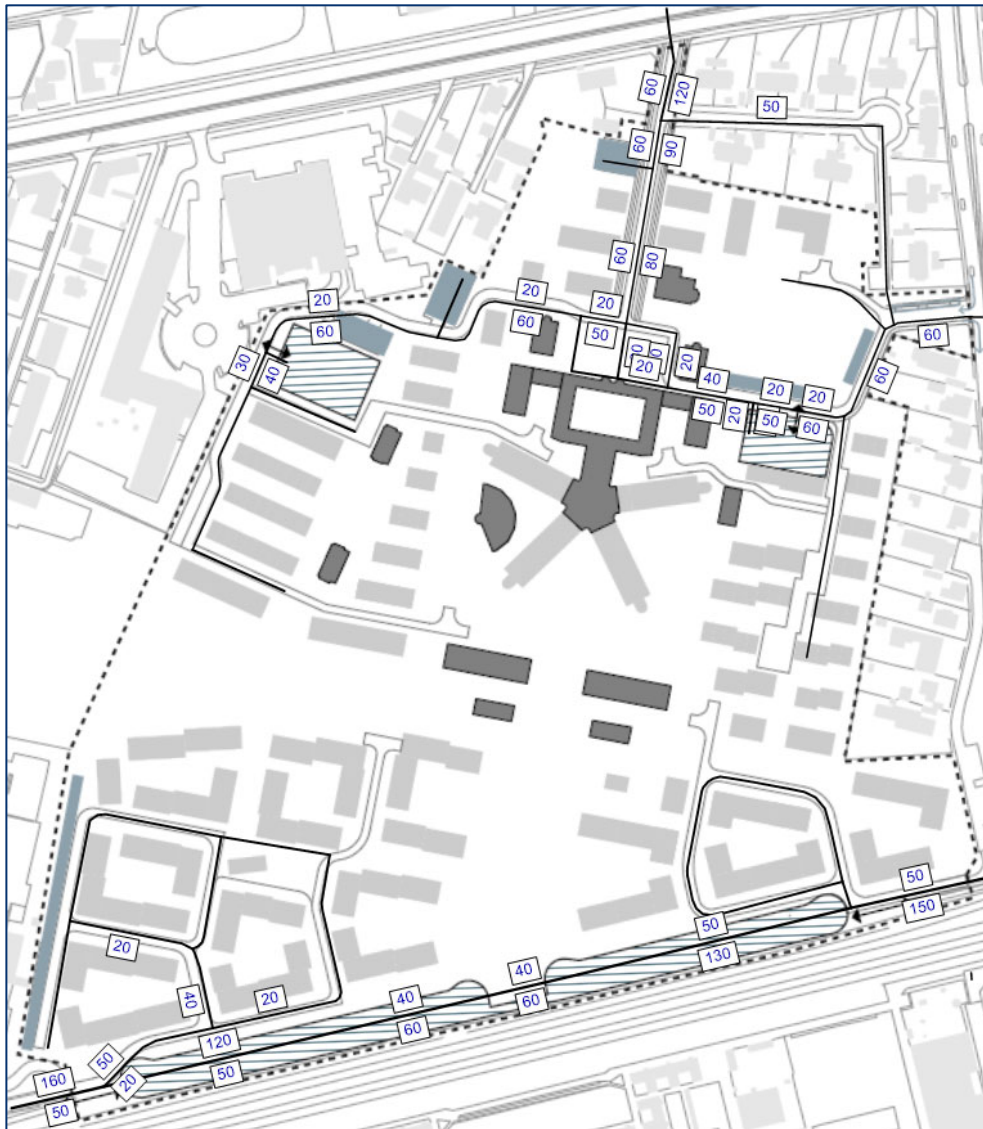
## 8. APPENDIX 1

### 8.1 Trafikkort – internt vejnet

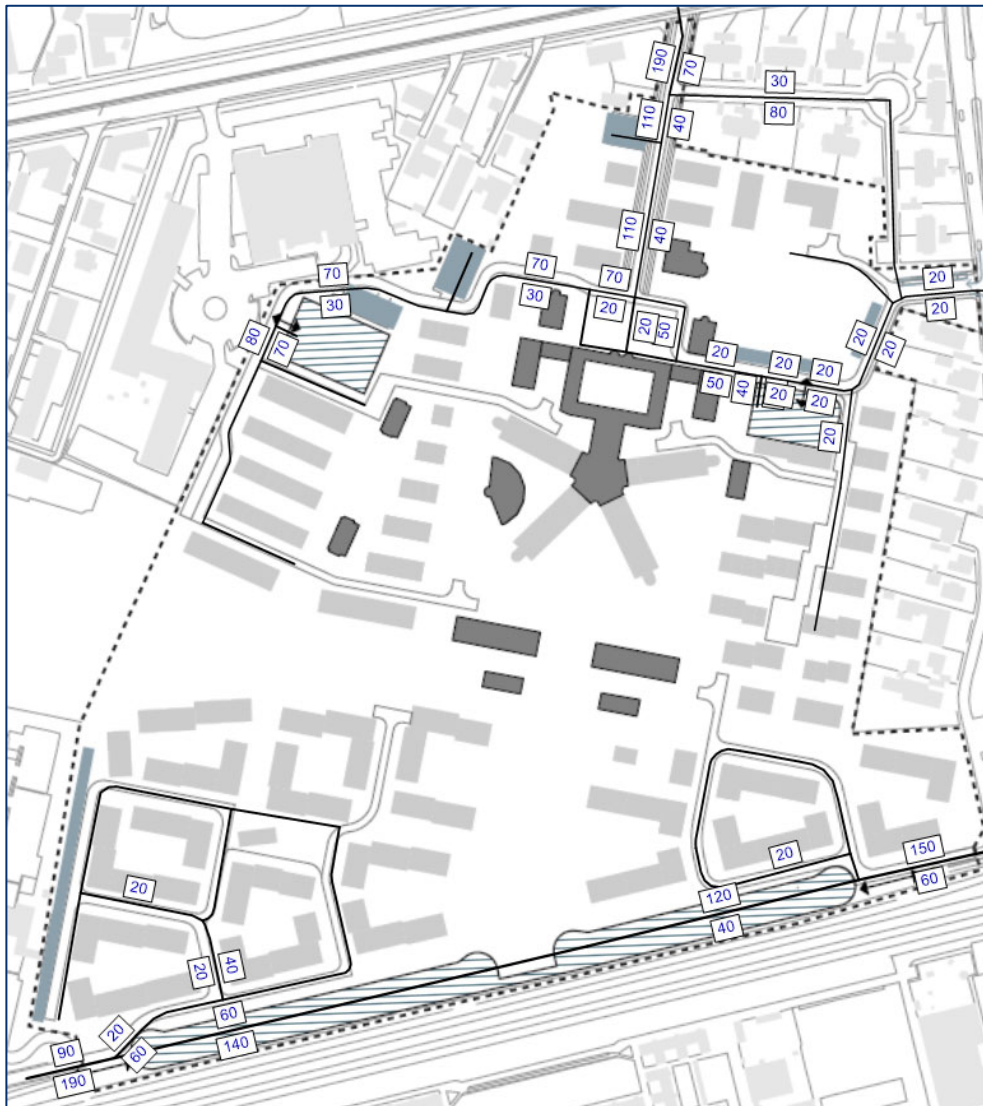
Beskrivelse af trafikstrømmene samt fordelingen på de forskellige adgangsveje.



Figur 23: Døgnetrafik år 2026, ved højre-ind-højre-ud i krydset Fængselsvej-Albertslundvej.



Figur 24: Morgentrafik år 2026, ved højre-ind-højre-ud i krydset Fængselsvej-Albertslundvej.

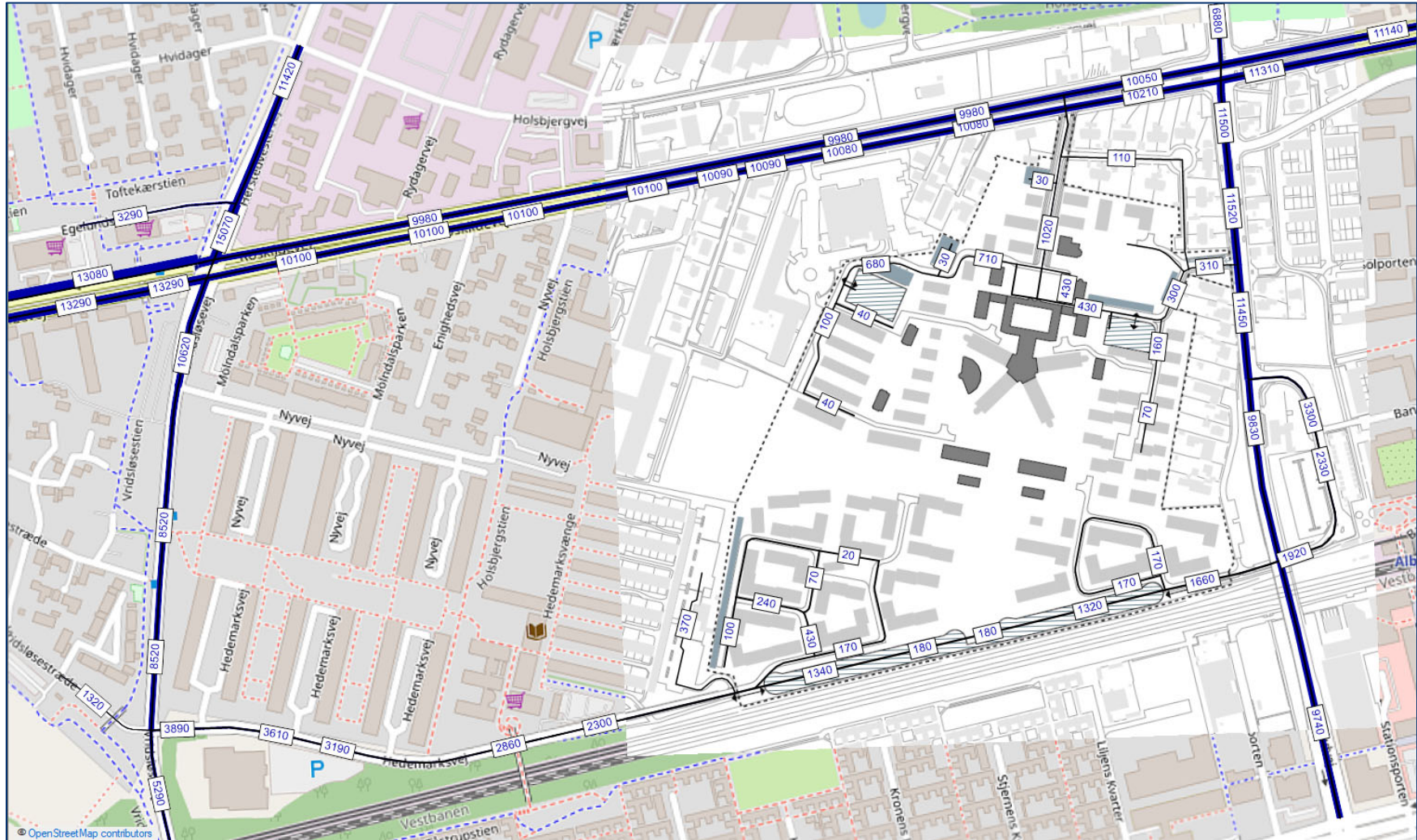


Figur 25: Eftermiddagstrafik år 2026, ved højre-ind-højre-ud i krydset Fængselsvej-Albertslundvej.

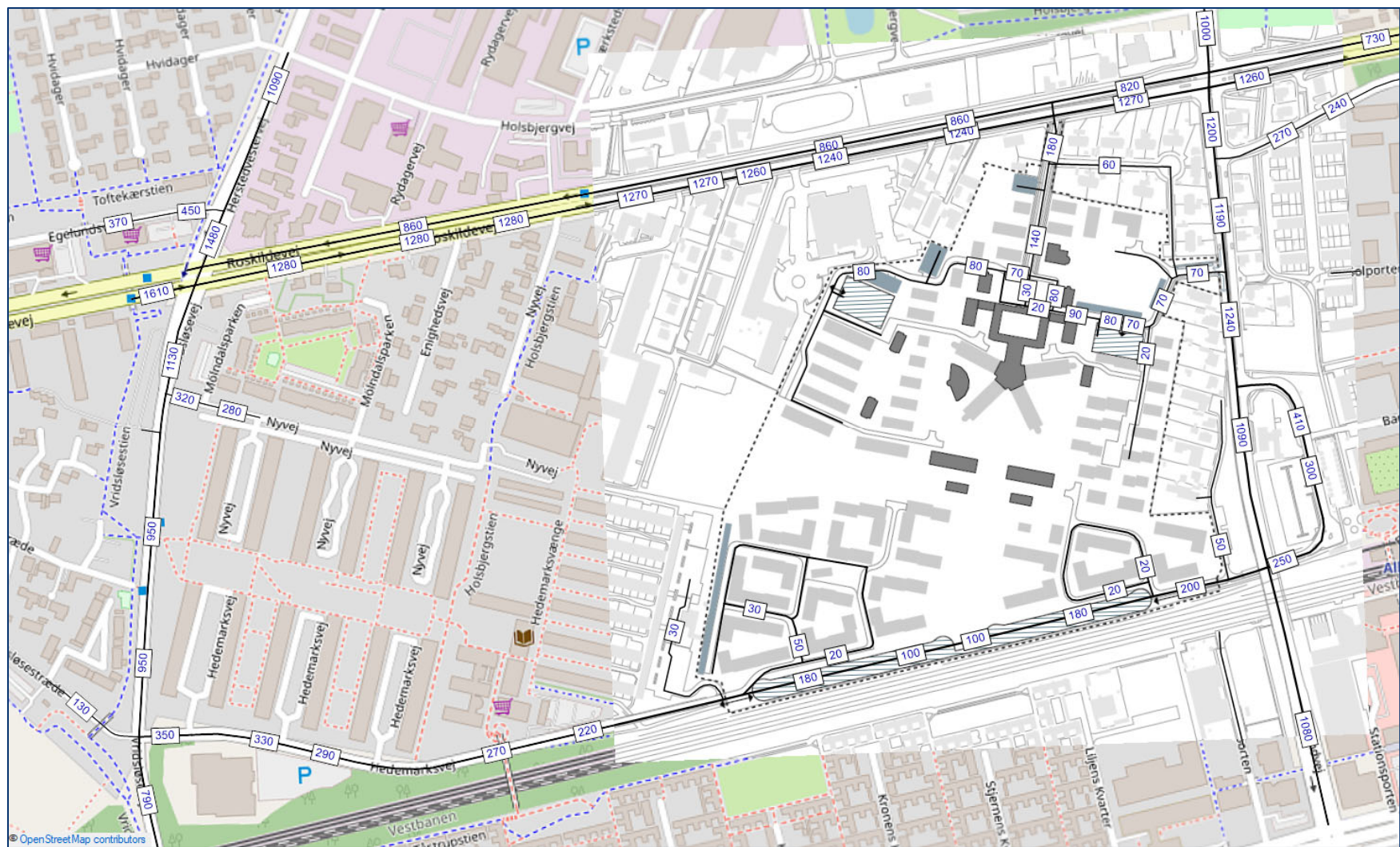
## 8.2 Trafikkort – Omkringliggende vejnet

På de følgende sider vises trafiktal for døgn, morgen og eftermiddagstrafikken for området. År 2026

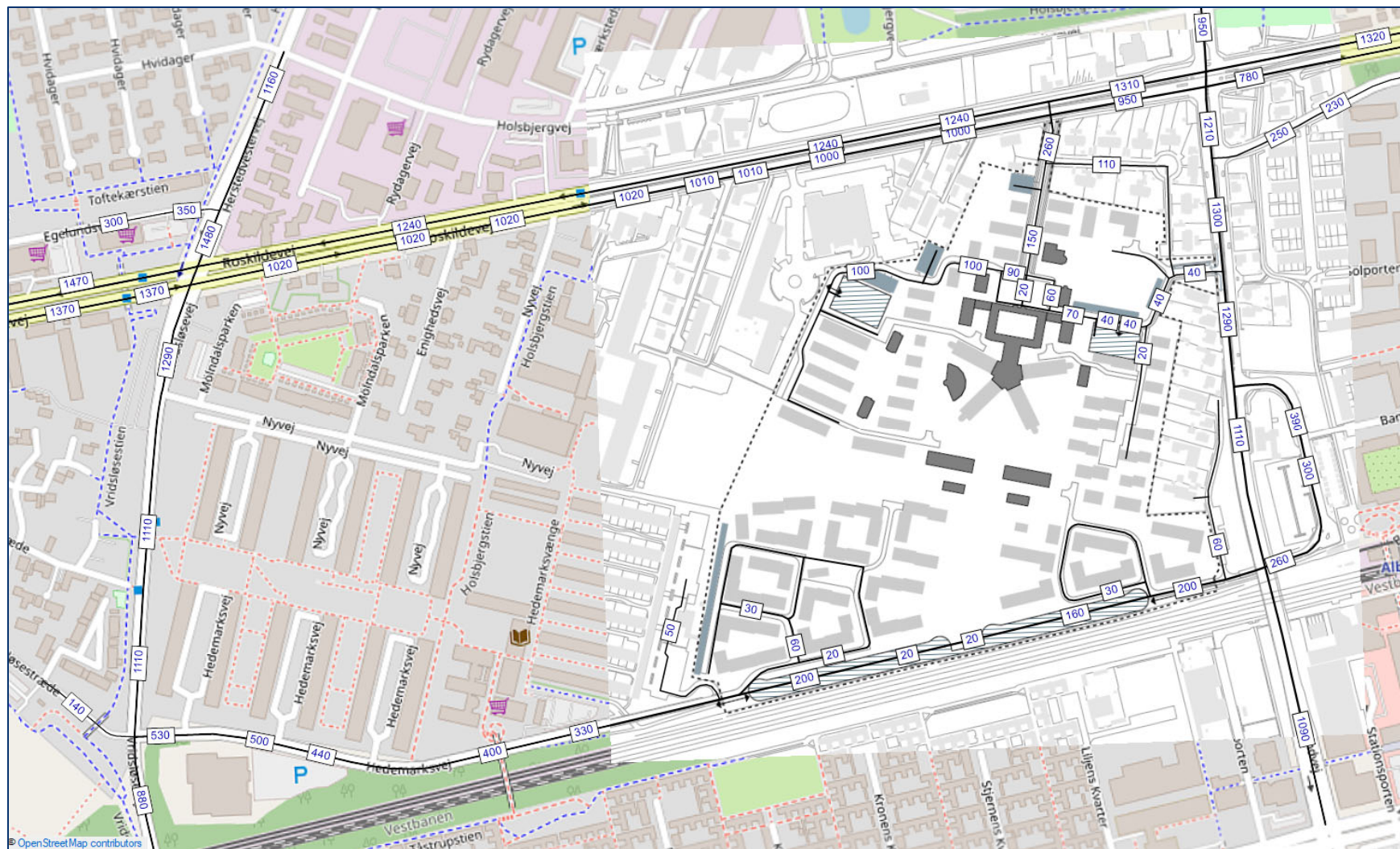




Figur 26: Døgnetrafikken, år 2026, inkl. Vridsløse



Figur 27: Morgentrafikken, år 2026, inkl. Vridsløse



Figur 28: Eftermiddagstrafikken, år 2026, inkl. Vridsløse