

Kunde
Albertslund Kommune

Dokumenttype
Rapport

Dato
April 2023

TRAFIKPLAN VRIDSLØSE

KARRÉKVARTERET



TRAFIKPLAN VRIDSLØSE KARRÉKVARTERET

Project name **Trafikanalyse Vridsløse**
Project no. **1100047312**
Recipient **Stig Andersen, Enggaard A/S**
Document type **Rapport**
Document name **VLL_K17_C05_Trafikplan Vridsløse - Karrékvarteret**
Version **3**
Date **27-04-2023**
Prepared by **RAHH, SAKP, MAP**
Checked by **RAHH, SAKP, 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	2
2.	Forventede trafikmængder - Karrékvarteret	3
2.1	Trafikgenerende funktioner	3
2.2	Parkeringsforsyning	4
2.3	Bilparkering	4
2.4	Eventuel styring af bilparkering	5
2.5	Cykelparkering	6
2.6	Beregning af turantal	7
2.7	Trafikal belastning	8
3.	Forbindelserne til de omgivende trafiknet - Karrékvarteret	13
3.1	Vejnettet	13
3.1.1	Hedemarksvej Vest	14
3.2	Trafikafviklingen på det omkringliggende vejnet	14
3.2.1	Hedemarksvej vest	15
3.2.2	Vridsløsevej	16
3.2.3	Roskildevej	16
3.3	Stinettet	19
3.4	Forbindelser til det kollektive trafiknet	19
3.4.1	Albertslund Station	20
3.4.2	Nord/sydgående busser på Albertslundvej	20
3.4.3	Øst/vestgående busser på Roskildevej	21

1. INDLEDNING

Denne rapport opsummerer trafikforholdene i Karrékvarteret i Vridsløse. Trafikforholdene for hele Vridsløse som helhed og for det omkringliggende vejnet er beskrevet i "TRAFIKPLAN VRIDSLØSE - SAMLET RAPPORT", Januar 2023.



Figur 1: Bydelsoversigt.

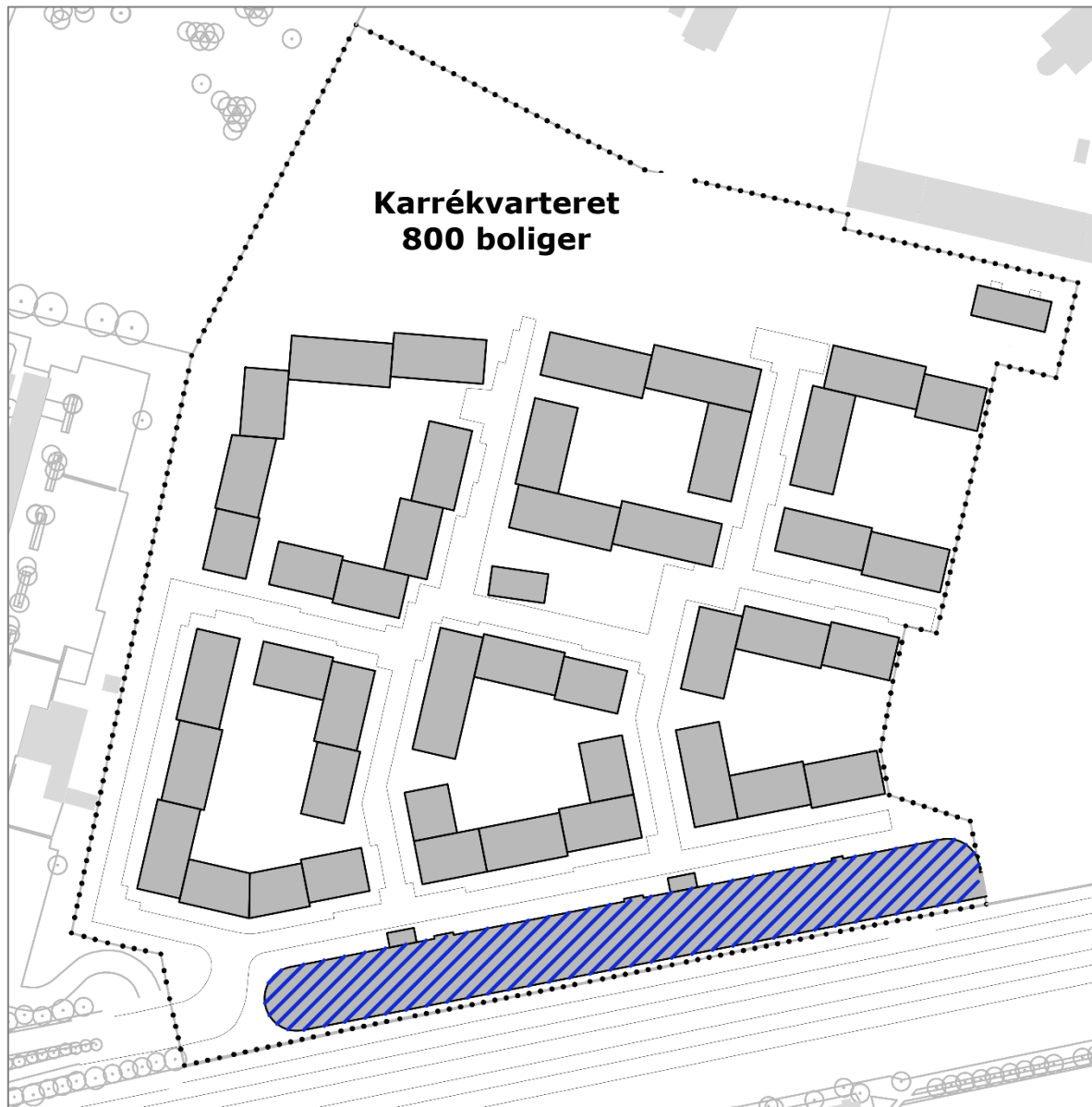
Vridsløse vil blive koblet op til det omkringliggende vejnet via Egon Olsen Vej mod Roskildevej, Fængselsvej mod Albertslundvej og Hedemarksvej mod hhv. Albertslundvej og Vridsløsevej.

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. FORVENTEDE TRAFIKMÆNGDER - KARRÉKVARTERET

2.1 Trafikgenererende funktioner

Sammensætningen af boliger i Karrékvarteret er som vist i Tabel 1.



Figur 2. Antal boliger

Tabel 1: Antal boliger

	Lejligheder	Unge-lejligheder (lejligheder mindre end 50 m ²)	Chateau	I alt
Karrékvarteret	794	0	6	800

Karrékvarteret indeholder således 848 boliger, svarende til halvdelen af boligerne i Vridsløse.

2.2 Parkeringsforsyning

I dette afsnit beskrives den beregnede nødvendige bil- og cykelparkering.

2.3 Bilparkering

Albertslund Kommune stiller normalt disse krav til parkeringsforsyning:

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

Da Vridsløse er betragtet som stationsnært område er kravene til parkeringsforsyning her det halve af de ovenstående tal. Dette giver anledning til et parkeringsbehov til boliger på i alt 641 pladser – 600 til boliger og 8 til erhverv og fællesfunktioner jf. Tabel 2 nedenfor.

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:

Tabel 2 Parkeringsbehov og -forsyning

Antal p-pladser	Albertslund Kommunes p-norm		Pladser til øvrigt behov	Pladsbehov i alt	Parkeringsforsyning			Forsyning ift. behov
	Pladser til boenheder	Pladser til erhverv og fællesfunktioner ²			I konstruktion	På terræn	I alt	
Karrekvartret	600	8	0	608	367	9	376	-232

Parkeringsbehovet beregnes således til i alt 608 p-pladser. I bydelen vil der blive etableret 376 pladser hvoraf 367 er i konstruktion og 9 er på terræn. Der vil være behov for, at der derudover benyttes 232 p-pladser i Mobilitetshus Øst, som etableres i Bindeleddet. Før Mobilitetshus Øst etableres vil der således være behov for etablering af midlertidig parkering internt i Vridsløse.

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.

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

² Inkl. Musikskole og evt. mikrobryggeri – beregnet ud fra kommunens norm for erhvervsarealer



Figur 3: Placering af parkeringspladser – 367 i konstruktion, 9 på terræn.

Samlet set skal der etableres 9 handicap-parkeringspladser, heraf 4 almindelige og 5 buspladser, i Karrékvarteret. Parkering foregår jo generelt som udgangspunkt i mobilitetshuse i udkanten af området, mens handicap-pladser til beboere og/eller besøgende må placeres inde i området.

2.4 Eventuel styring af bilparkering

Det vurderes, at der naturligt vil opstå en ligevægt 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 Karrékvarteret parkerer i Mobilitetshus Øst i Bindeledet.

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.

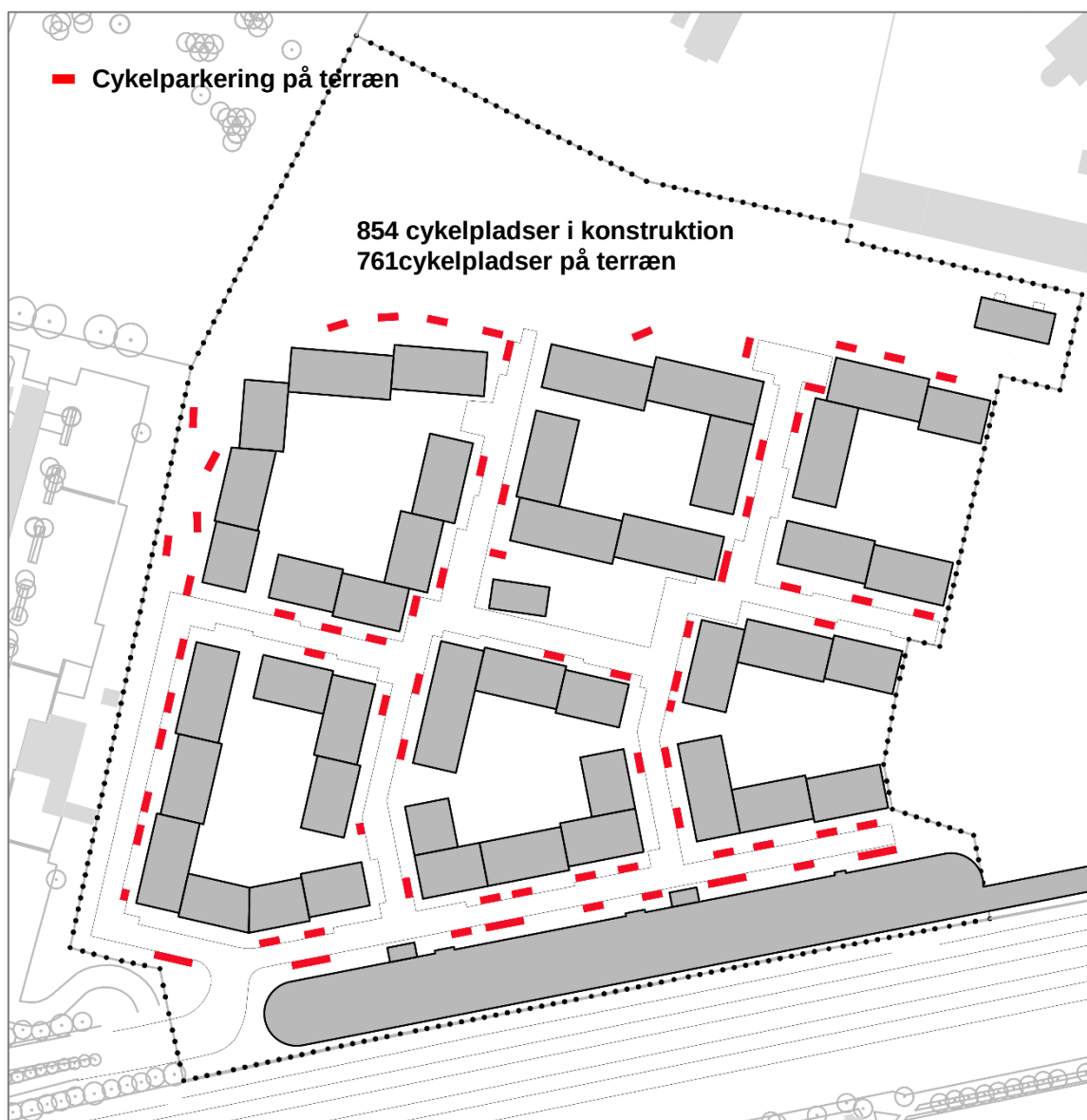
2.5 Cykelparkering

I Vridsløse planlægges det, at der skal være

- 2 cykelparkeringer pr. bolig
- 1 cykelparkering pr. 100 etagemeter fælles bebyggelse
- 2 cykelparkeringer pr. 100 etagemeter erhverv
- 4 cykelparkeringer pr. 100 etagemeter musikskole, mikrobryggeri mv.

Samlet set leder det til, at der skal etableres 1.615 cykelparkeringspladser i Karrékvarteret.

Cykelparkeringen etableres med 854 cykelparkeringspladser i konstruktion, mens de resterende 761 vil være på terræn:



Figur 4: Cykelparkering i Karrékvarteret

2.6 Beregning af turantal

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

Turrater	Lejligheder	Unge-lejligheder (lejligheder mindre end 50 m²)	Rækkehuse
Genererede bilture (sum af begge retninger)	3,05	2,75	3,4

Baseret på ovenstående data er antallet af bilture til/fra Karrékvarteret opgjort som vist i tabellen nedenfor:

Tabel 4: Turgeneration baseret på boligopgørelse og øvrige trafikskabende aktiviteter

Generede bilture	Lejligheder	Unge-lejligheder	Rækkehuse	Kontor/Erhverv	I alt
Karrékvarteret	2.422	0	20	16	2.459

I alt beregnes der altså pr. årsdøgn at være 1.230 biler som kører ind i området og tilsvarende kører ud igen med en samlet årsdøgntrafik på 2.459 køretøjer til følge.

I det følgende er vist resultater for trafikmængder på vejstrækninger fra Albertslund Kommunes trafikmodel. Resultaterne er fra en beregning med 848 boliger i Karrékvarteret, hvilket leder til ca. 4% flere bilture end de nuværende planlagte 800 boliger. Det er efter aftale med Albertslund Kommune besluttet at anvende trafikmodelberegningen med 848 boliger, da det ikke påvirker nogen af konklusionerne.

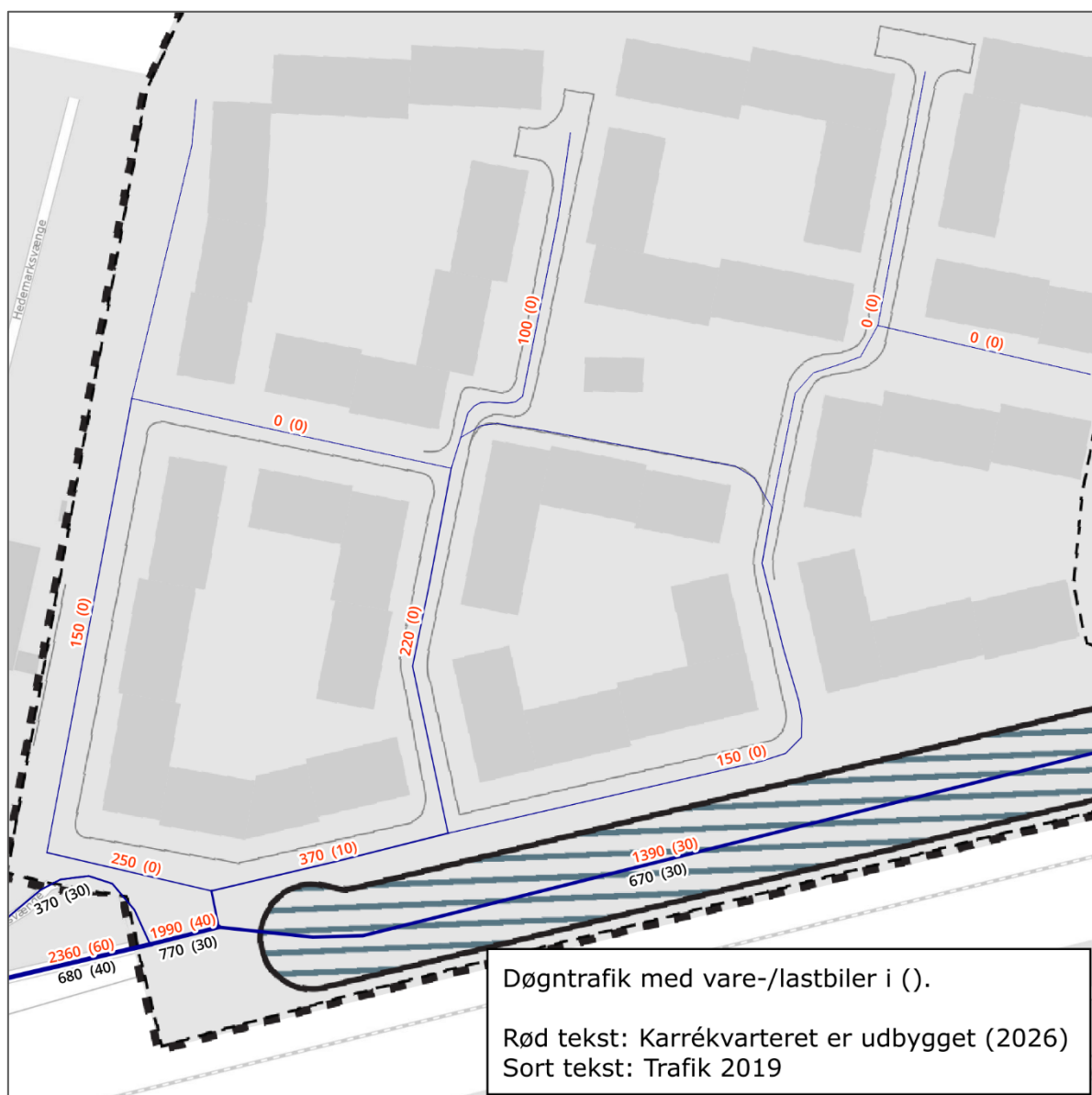
2.7 Trafikal belastning

Som tidligere nævnt er der et underskud af p-pladser i Karrékvarteret og noget af trafikken med mål i Karrékvarteret vil køre til p-anlæg i de øvrige bydele. Trafikken på Hedemarksvej vest, som er den eneste adgangsvej til Karrékvarteret, forventes således at blive på 1.990 køretøjer pr. døgn.



Figur 5: Trafik på adgangsveje

På de følgende figurer vises i detaljer den fremtidige trafik for døgn, morgenspidstime og eftermiddagsspidstime.



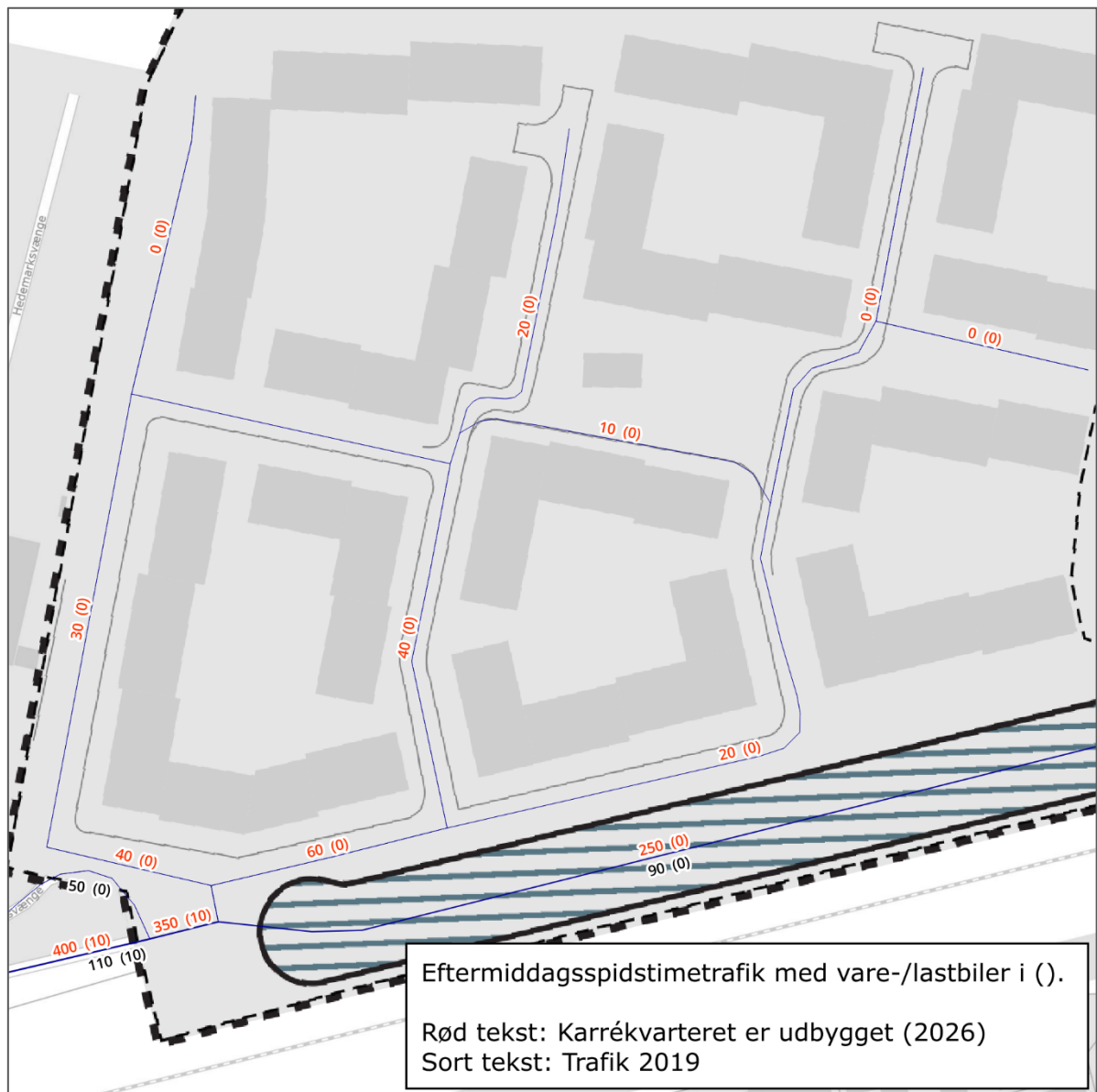
Figur 6: Fremtidig døgntrafik.

Mobilitetshuset mod syd sikrer med sin placering helt i områdets udkant, at trafikken bliver begrænset på vejene inde i Karrékvarteret med maksimal trafik på op til 370 biler pr. døgn. Denne trafik er udelukkende trafik til afsætning, varelevering mv., da der kun er parkering inde i området på vejen langs den vestlige afgrænsning af Karrékvarteret.



Figur 7: Fremtidig trafik i morgenspidstimen

Trafikken i spidstimerne vil være domineret af pendlingen og foregår derfor hovedsageligt imellem mobilitetshusene og det omgivende vejnet.



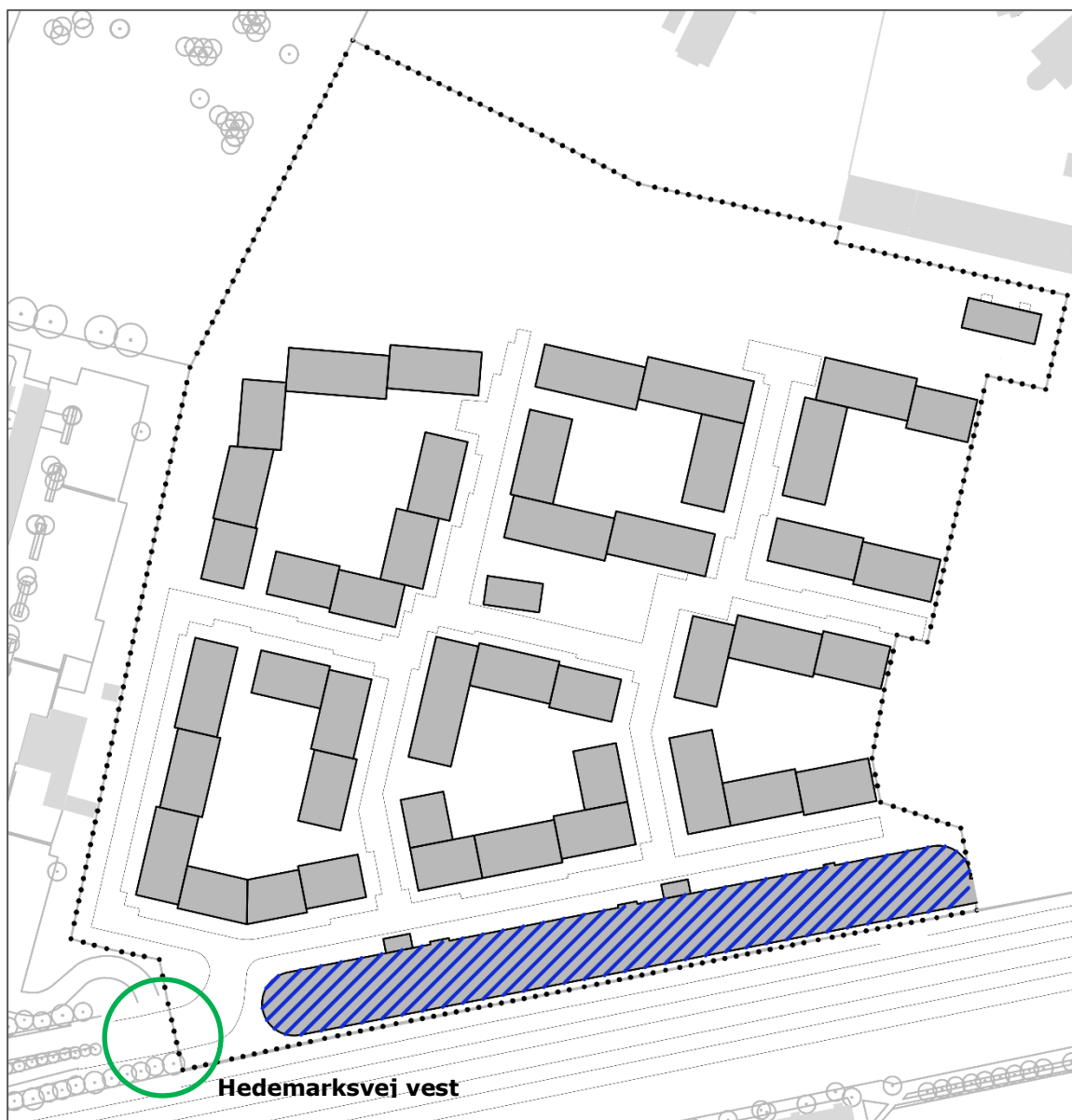
Figur 8: Fremtidig trafik i eftermiddagsspidstimen

3. FORBINDELSERNE TIL DE OMGIVENDE TRAFIKNET - KARRÉKVARTERET

I dette afsnit beskrives Karrékvarterets opkobling til det omgivende vejnet, stinet og kollektivnet.

3.1 Vejnettet

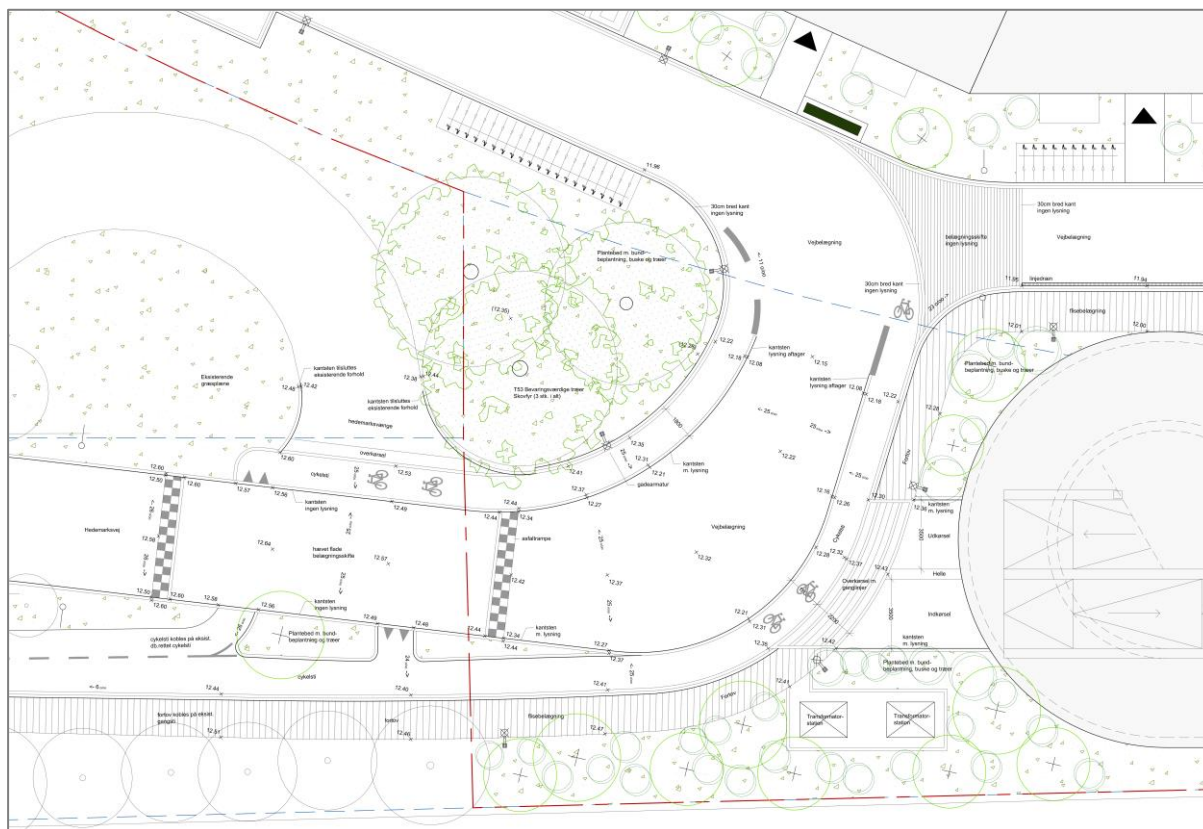
Karrékvarteret er koblet op på det omkringliggende vejnet via Hedemarksvej vest. Vejene i Karrékvarteret har ikke internt forbindelse til andre bydele i Vridsløse.



Figur 9: Oversigtskort med eksterne tilslutninger.

3.1.1 Hedemarksvej Vest

Krydset ved Hedemarksvej vest består af adgang til og fra mobilitetshuset og vejadgang til og fra Karrékvarteret.



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.

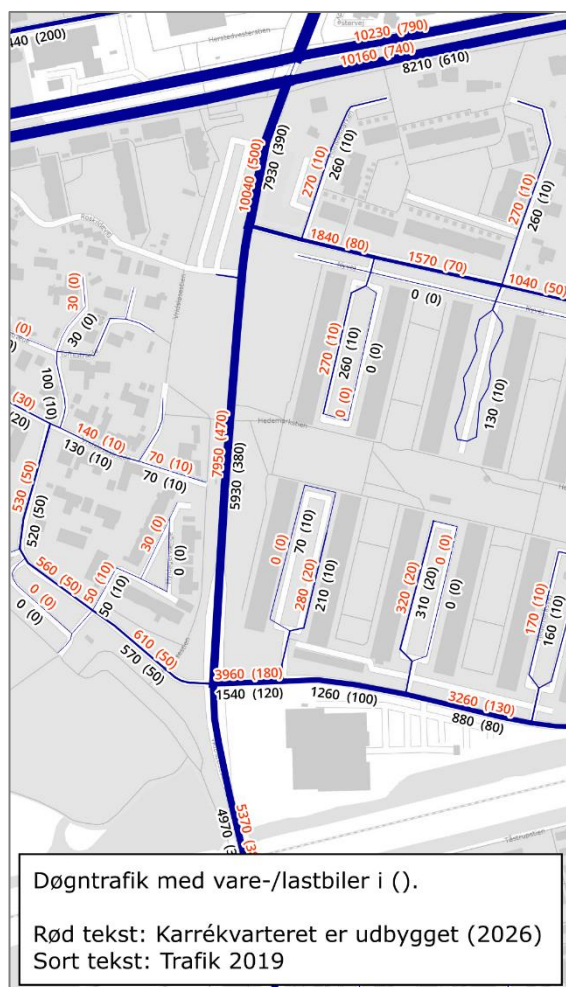
3.2.1 Hedemarksvej vest

Der opføres et mobilitetshus på Hedemarksvej, som hindrer trafik fra de eksisterende boliger i Hedemarken i at forlade området mod øst via Albertslundvej. I stedet vil denne trafik i fremtiden belaste Vridsløsevej. Samtidig vil trafikken til/fra Karrékvarteret generere en ny trafik på knap 2.000 køretøjer pr. døgn.

**Figur 11: Fremtidig hverdagsdøgntrafik på Hedemarksvej vest**

Ved Vridsløsevej forventes den fremtidige trafik på Hedemarksvej at være knap 4.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn. Dagens trafikbelastning er ca. 1.600 køretøjer pr. døgn og uden udbygning af Vridsløse forventes trafikken i 2030 at være af samme størrelse som i dag. En del af stigningen her er forårsaget af trafik til/fra Hedemarken, som ikke længere kan køre ind/ud mod øst på grund af lukningen af Hedemarksvej.

3.2.2 Vridsløsevej



Vridsløsevej er 2-sporet uden faciliteter for fodgængere og cyklister langs kørebanen. Der kører i dag ca. 5.900 køretøjer per døgn på Vridsløsevej. I 2026 vil trafikken på strækningen mellem Hedemarksvej og Roskildevej øges til ca. 7.900 køretøjer per døgn ved et udbygget Vridsløse og bla. udbyggede Hyldager Bakker.

Krydset Hedemarksvej/Vridsløsevej/ Vridsløses-træde er signalreguleret og er med ét spor i til- og frafarten på Hedemarksvej. Trafikken på krydsets østlige ben (Hedemarksvej) øges fra ca. 1.600 køretøjer pr. døgn til ca. 4.000 køretøjer pr. døgn. Dette betyder, at der specielt i spidstimerne vil være en øget trafik.

Simulering af trafikafviklingen i krydset³ viser, at på trods af den øgede trafik vil afviklingen af trafikken i krydset kunne foregå på et acceptabelt niveau. Da der ikke forekommer bløde trafikanter i krydset, er der mulighed for fleksibel og fri styring af signalets grøntider.

Figur 24: Fremtidig hverdagsdøgntrafik på Vridsløsevej

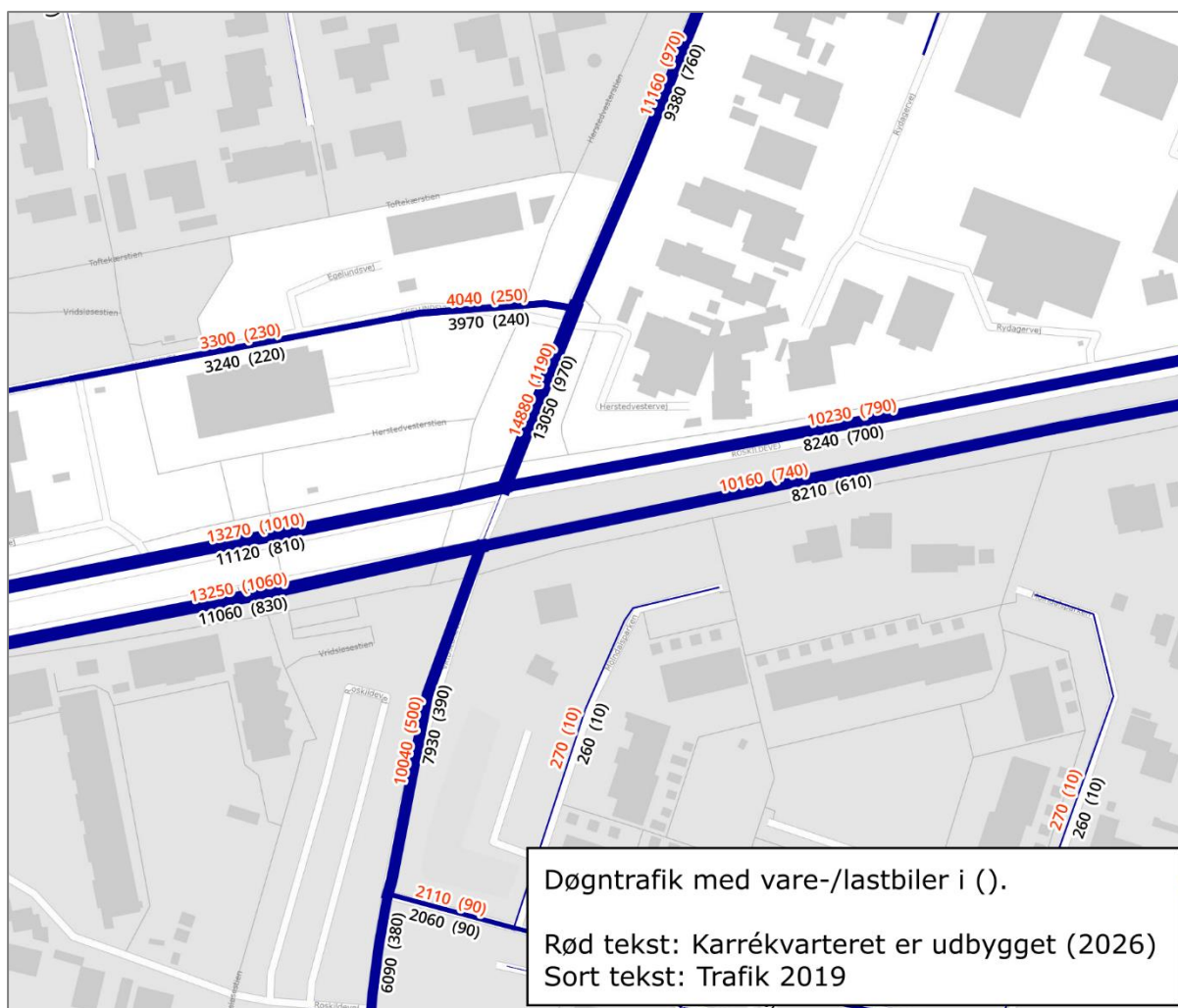
3.2.3 Roskildevej

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 Karrékvarter og samtidige øvrige udbygninger i kommunen (jf. Tabel 1) vil forekomme en trafikstigning på Roskildevej ved Vridsløsevej på 3.800 – 4.500 køretøjer.

³ Jf. notatet "VLL_K42_C08_Vridsløse - Simulering omkringliggende kryds 270423", Rambøll 2023/04/27



Figur 13: Fremtidig hverdagsdøgntrafik på Roskildevej

Krydset Vridsløsevej – 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.

Krydset er simuleret i tre situationer, hvor resultaterne er gengivet i tabellen nedenfor med forsinkelse og serviceniveau for hhv. krydset som helhed og for den mest belastede svingbevægelse:

Tabel 6: Forsinkelse og serviceniveau i krydset Roskildevej/Vridsløsevej

Forsinkelse (sek.) samt serviceniveau	2026 med Karré kvarteret (og øvrige udbygninger jf. Tabel 1)				2030 uden Vridsløse				2030 med Vridsløse			
	Morgen		Eftermiddag		Morgen		Eftermiddag		Morgen		Eftermiddag	
	Gsn	Max	Gsn	Max	Gsn	Max	Gsn	Max	Gsn	Max	Gsn	Max
Roskildevej/Vridsløse- vej	47(D)	124(F)	73(E)	299(F)	45(D)	98(E)	71(E)	296(F)	44(D)	135(F)	47(D)	173(F)

Serviceniveau E betragtes normalt som 'problematiske' og niveau F som 'uacceptabelt'. Der må således konstateres, at trafikafviklingen i krydset er problematisk allerede i 2026 og tillige i 2030 (uanset om Vridsløse udbygges eller ej).

Simuleringerne viser, at signalet ved Egelundsvej (der er en del af signalet ved Roskildevej / Vridsløsevej) har problemer med at afvikle trafik fra Egelundsvej. Afviklingen kan forbedres ved at ændre på grøntider, men signalet er dog 'låst' idet det er bundet med Roskildevej / Vridsløsevej hvilket medfører at bestemte faser skal have grønt på bestemte tidspunkter.

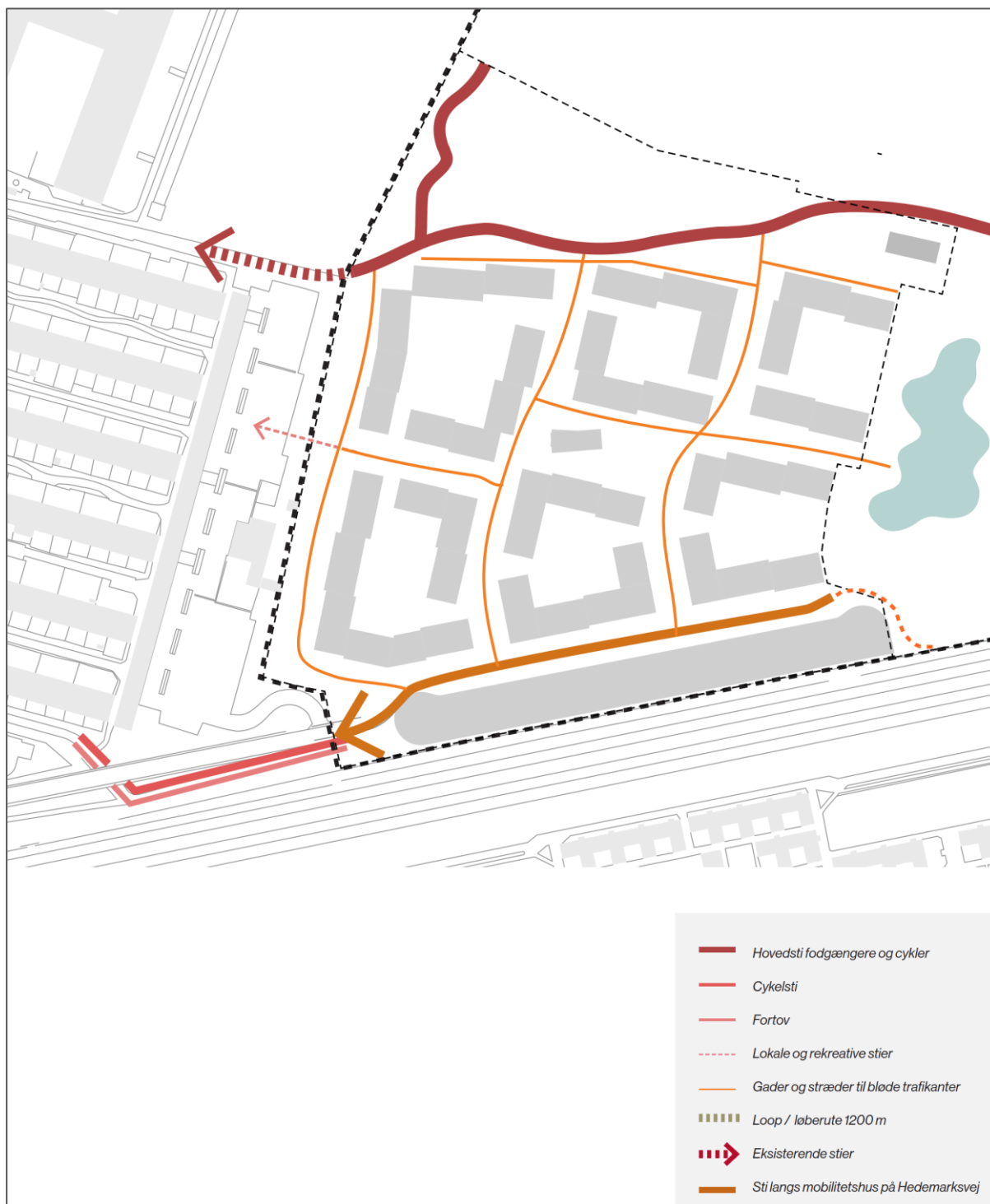
Det er muligt at reducere problemet lidt ved at tildele ekstra grøntid og eventuelt kun have grønt for fodgængere ved tryk, men det er vanskeligt at finde yderligere kapacitet i krydset, da opretholdelse af trafikafvikling og samordning på Roskildevej er en høj prioritet.

Derfor vurderes det, at der ikke er flere signaltekniske greb at anvende, udover geometriske udvidelse af veje / svingbaner, til at forbedre kapaciteten. Det bør overvejes at forbedre kapaciteten i signalerne ved at udvide svingbanekapaciteten, enten fra vest eller fra syd. Ligeledes forventes der en positiv effekt på afviklingen af trafik på Egelundsvej i krydset med Roskildevej og Vridsløsevej, ved at etablere en svingbane og en højresvingsspil på Egelundsvej.

Signalindstillinger og eventuel udformning af Roskildevej vil/bør være en del af kommunens overvejelser om den fremtidige Roskildevej og eventuelle hastighedsreduktioner på denne.

3.3 Stinettet

Bebyggelsen i Karrékvarteret er omkranset af stier og inde i bebyggelsen vil let trafik foregå på lokalvejene. Mod syd går Banestien igennem Karrékvarteret og giver god forbindelse til stationen og Albertslund Centrum.



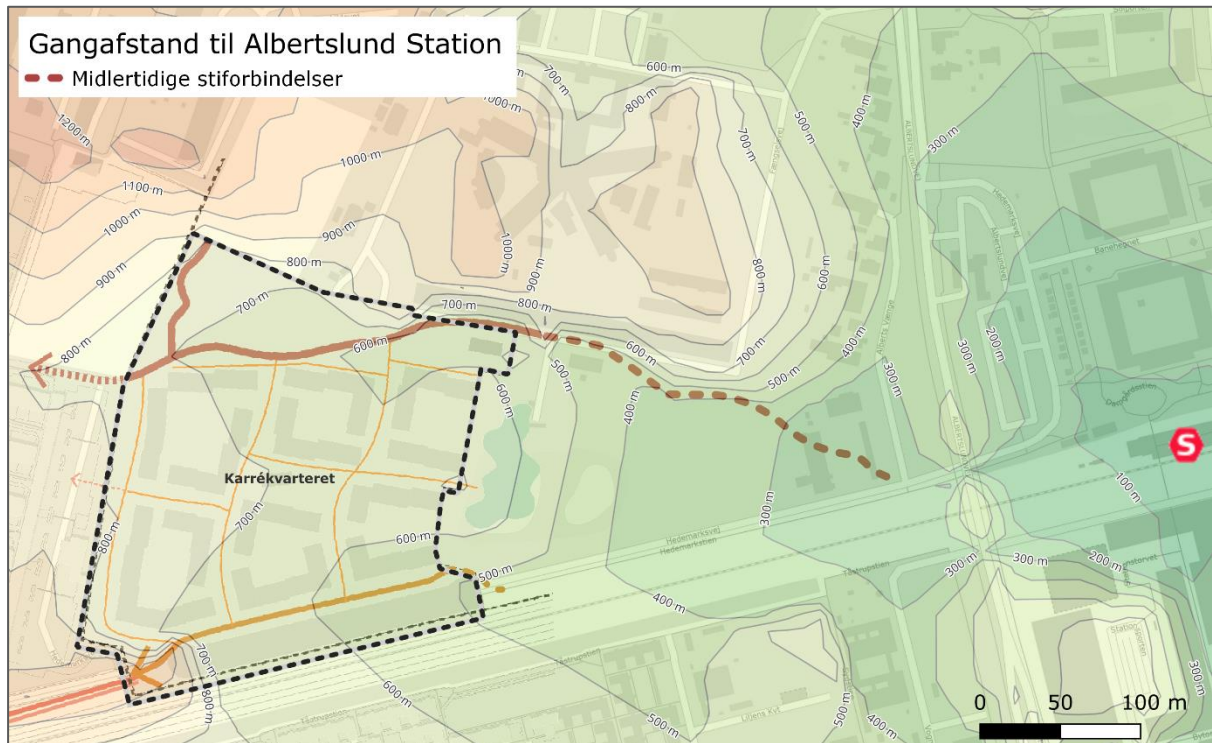
Figur 14: Færdselsarealer for let trafik i og omkring Karrékvarteret

3.4 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.

3.4.1 Albertslund Station

Forløbet af især de primære stier sikrer en god og relativt direkte adgang til Albertslund Station. Boligerne i Karrékvarteret vil have 6-800 meters gangafstand til stationen.



Figur 15 Gangafstande til Albertslund Station

3.4.2 Nord/sydgående busser på Albertslundvej

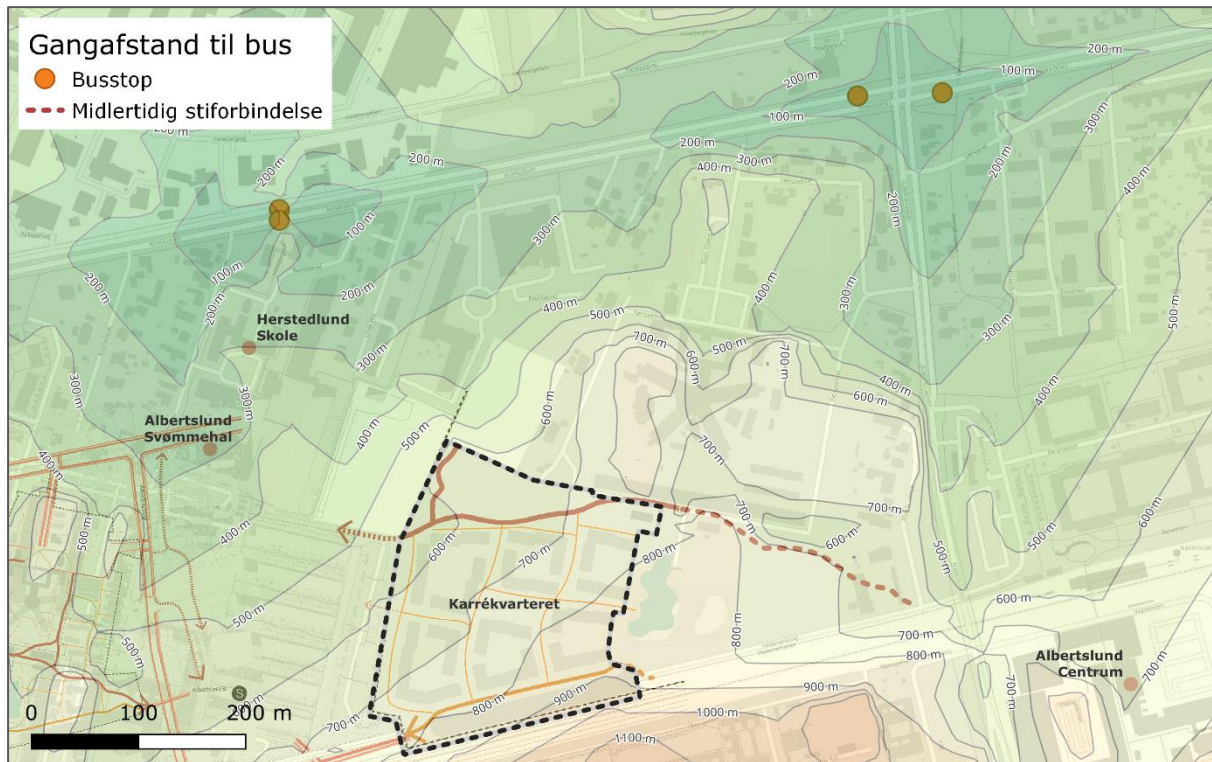
De planlagte stier sikrer, at der fra Karrékvarteret maksimalt er 700 meters gangafstand til de nord/sydgående busser på Albertslundvej.



Figur 16 Gangafstande til nord/sydgående busser langs Albertslundvej

3.4.3 Øst/vestgående busser på Roskildevej

Tilsvarende sikrer stisystemet, at der fra Karrékvarteret maksimalt er 900 m gang til et af bus-stoppestederne på den øst/vestgående bus på Roskildevej.



Figur 17 Gangafstande til øst/vestgående busser på Roskildevej