

Kunde
Albertslund Kommune

Dokumenttype
Rapport

Dato
Juli 2022

RAMMELOKALPLAN VRIDSLØSE

TRAFIKRAPPORT



VRIDSLØSE TRAFIKRAPPORT

Project name **Trafikanalyse Vridsløse**
Project no. **1100047312**
Recipient **Kim Leo Jensen, Enggaard**
Document type **Rapport**
Document name **VLL_K17_C05_Trafiknotat Vridsløse_N004**
Version **0.2**
Date **01-07-2022**
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.	Generelle retningslinjer for trafikdesign	4
2.1	Vejdesign	4
2.2	Oversigtsforhold	6
2.3	Frihøjde og -bredde	6
2.4	Arealbehov og kørekurver	6
2.5	Krydsudformning	7
2.6	Let trafik	7
2.7	Parkering	8
2.8	Cykelparkering	9
2.9	Tilgængelighed	9
3.	Forventede trafikmængder	11
3.1	Trafikgenerende funktioner	11
3.2	Parkeringsforsyning	12
3.2.1	Bilparkering	12
3.2.2	Eventuel styring af bilparkering	15
3.2.3	Cykelparkering	15
3.3	Beregning af turantal	17
3.4	Trafikal belastning	18
4.	Forbindelserne til de omgivende trafiknet	23
4.1	Vejnettet	23
4.1.1	Egon Olsens Vej/Roskildevej	24
4.1.2	Fængselsvej/Albertslundvej	25
4.1.3	Hedemarksvej Øst	26
4.1.4	Hedemarksvej Vest	27
4.2	Trafikafviklingen på det omkringliggende vejnet	27
4.2.1	Albertslundvej	28
4.2.2	Hedemarksvej vest	28
4.2.3	Vridsløsevej	29
4.2.4	Roskildevej	29
4.3	Stinettet	30
4.4	Forbindelser til det kollektive trafiknet	31
4.4.1	Albertslund Station	31
4.4.2	Nord/sydgående busser på Albertslundvej	31
4.4.3	Øst/vestgående busser på Roskildevej	32
5.	Appendix: Trafikmodelforudsætninger	33
5.1	Udbygninger	34

1. INDLEDNING

Rapporten beskriver forudsætninger og udformning på skitseniveau af trafiksystemet for Vridsløse.

Rapporten er disponeret således at der først fokuseres på området indenfor matrikelgrænsen, for derefter at se på sammenkoblingen til de omkringliggende veje og stier og endelig vurderes konsekvenserne for det omkringliggende vejnet.

Rapporten forholder sig til Vridsløses 6 bydele: Portkvarteret er placeret centralt i området og indeholder de eksisterende fængselsbygninger, Karrékvarteret i det sydvestlige hjørne, Frugtlunden mod vest, Skovkvarteret mod nord, Havebyen mod øst og Bindeleddet 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.

De trafikale analyser viser generelt, at det overordnede vejnet kan håndtere den fremtidige trafik. Dog kan det blive nødvendigt at justere udformningen af enkelte kryds.

2. GENERELLE RETNINGSLINJER FOR TRAFIKDESIGN

I de følgende afsnit gives der et overblik over de generelle retningslinjer, der er lagt til grund for udformningen af trafik anlæg og der gives eksempler på hvor de er benyttet.

2.1 Vejdesign

Det vurderes at samtlige interne veje i projektområdet er lokalveje (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 blinde dele med adgang for renovationskørsel.

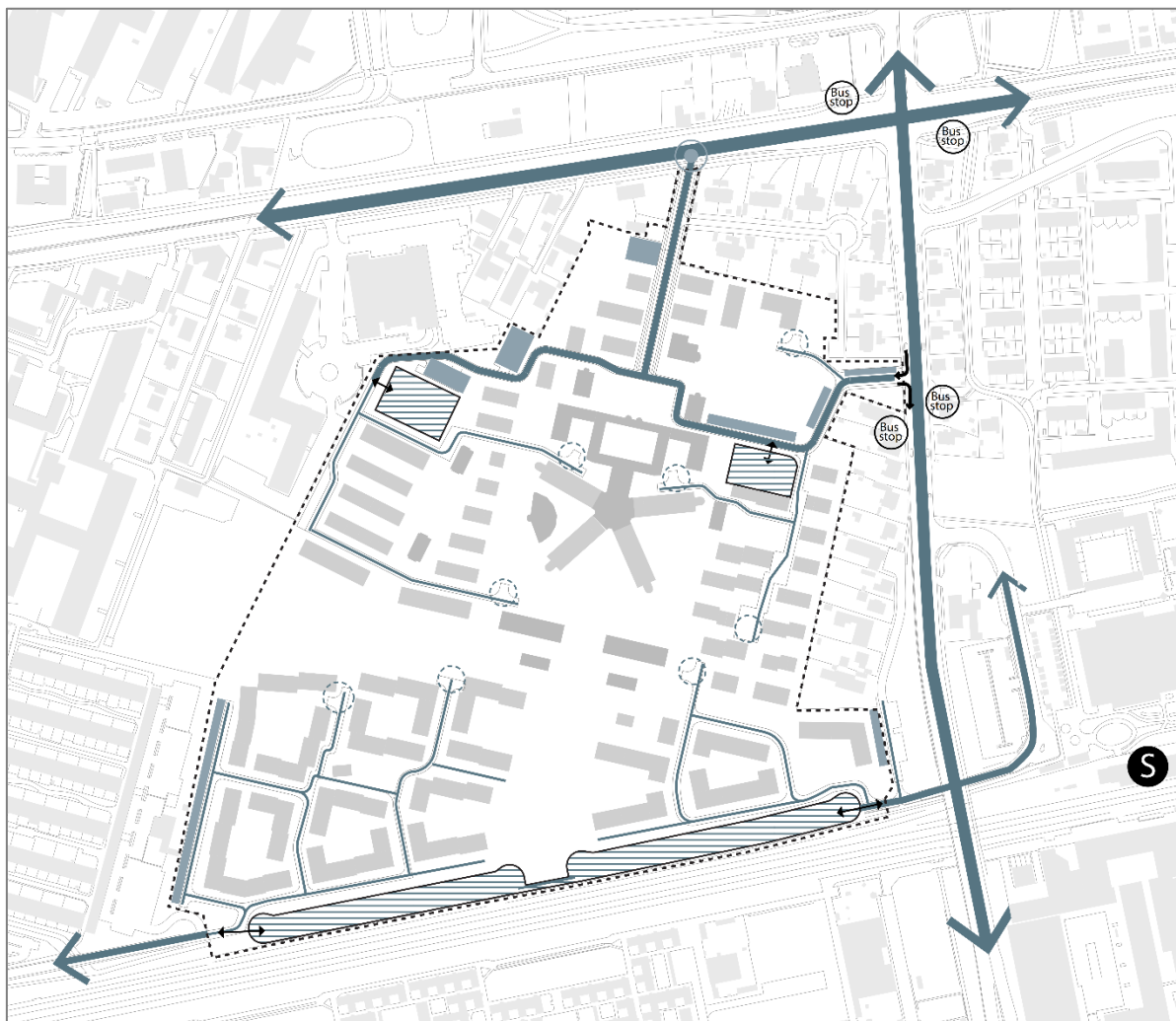
Vejene udformes som udgangspunkt i overensstemmelse med krav til en hastighedszone med 40 km/t hastighedsbegrænsning. Kørebanen i området for sættes og indrettes som udgangspunkt med integrerede fartdæmpende foranstaltninger. Alle vejanlæg er mht. kørekurver dimensioneret efter en 12 m lastbil, som sikrer adgang for brand og redning alle steder. Dette sikrer tillige adgangen for renovationskøretøjer.



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).

Lukkede veje er udformet med hammerhoved-udformede vendepladser. Vendepladserne er med til at forebygge bakkemanøvre over større afstande. Dette er også medvirkende til at opfylde kommunens forudsætninger for renovationskøretøjer, som kun må foretage bakkemanøvre i forbindelse med vendinger på vendepladsen.

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



-  Albertslunds overordnet vejnet
-  Fordelingsvej (dobbeltrækket kørsel)
-  Lokalvej (ærindekørsel)
-  Vendeplads
-  Parkering på terræn
-  Mobilitetshus
-  Ind-/udkørsel af mobilitetshus
-  Signalreguleret kryds
-  Højre ind/højre ud
-  S-togsstation
-  Busstoppested

Figur 2: Vejstruktur

2.2 Oversigtsforhold

Med henblik på at sikre trafiksikkerheden 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 fartdæmpende foranstaltninger.

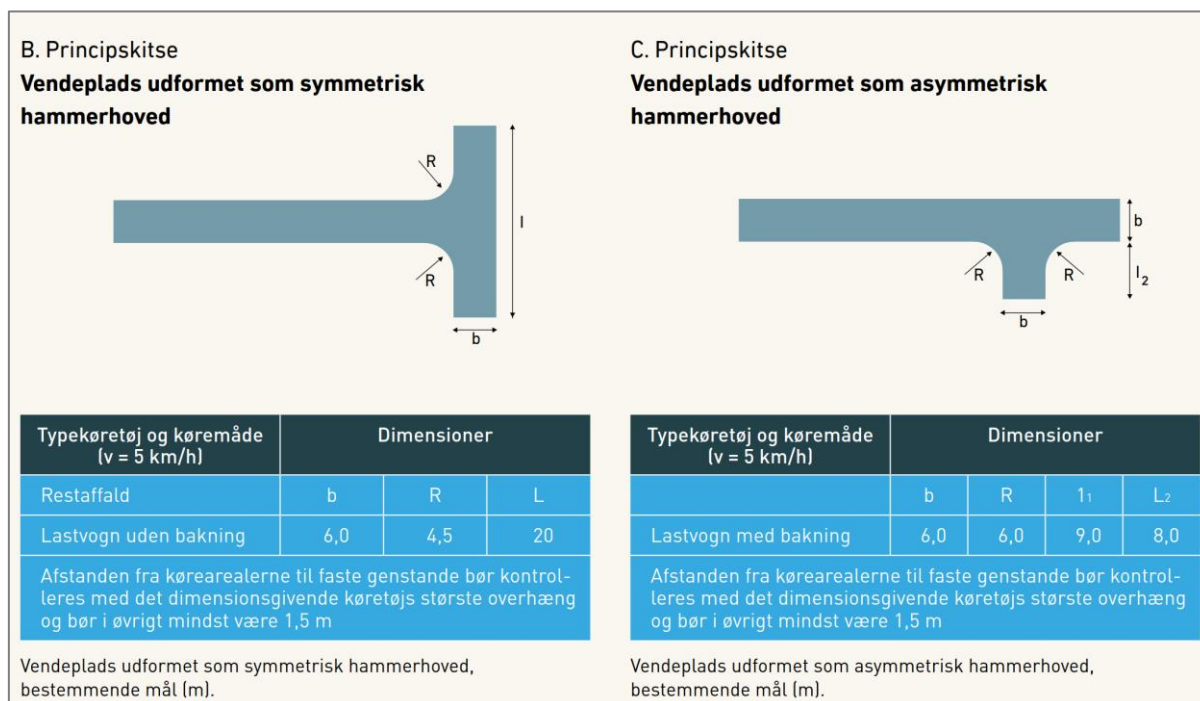
2.3 Frihøjde og -bredde

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.

2.4 Arealbehov og kørekurver

De mindre trafikerede boligveje planlægges med hensyn til arealbehov for en 12 m lang lastbil, hvilket sikrer adgang for både brand, redning og renovation. Her bliver kørearealer og vejryds planlagt med tilstrækkeligt areal ift. vejens funktion, køreretning og arealbehov for en renovationsbil. Det sikres i øvrigt at inventarer placeres med tilstrækkelig afstand til kørebane og vendeplads, således at lastbilers arealbehov sikres.

Ved affalds-molokkerne etableres vendepladser, således at renovationsbiler kan foretage 3-punkts vending på vendepladserne og dermed undgår bakkemanøvre over længere strækning på de lukkede boligvejene. Vendepladser er udlagt efter Vestforbrændings vejledende mål for sådanne:



Figur 3: Dimensioner på vendepladser ("Guide til etablering af nedgravede affaldsløsninger", Vestforbrænding)

Rambøll har påpeget overfor Albertslund Kommune, at Vestforbrændings vejledende mål er mindre end Vejreglernes mål for vendepladser til 12m Lastvogn, men Albertslund Kommune har besluttet at Vestforbrændings mål skal anvendes, da disse hidtil har været benyttet i kommunen uden at det har givet anledning til problemer.

Stierne i projektområdet er gang- og cykelstier og forventes primært at betjene den lokale gang- og cykeltrafik. 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.

2.5 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. Sti og vejryds 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.

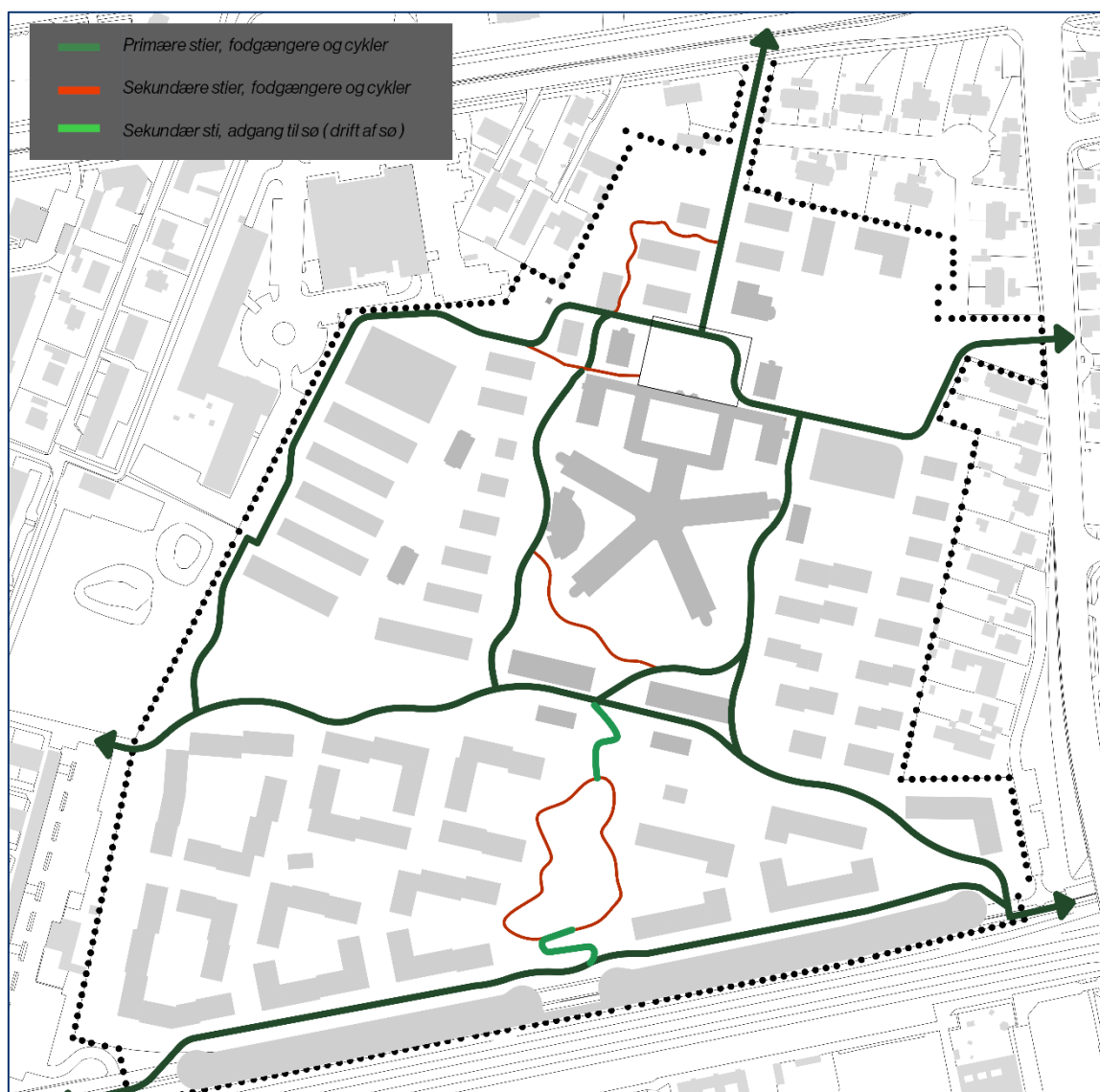
Tilslutning af projektområdet med omkringliggende vejnet sker via et signalreguleret kryds med Roskildevej og prioriteret kryds med Albertslundvej og Hedemarksvej. Det forventes at signalkrydset på Roskildevej samordnes med signalkrydset Roskildevej/Albertslundvej. Udformning af krydsende er med særligt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

2.6 Let trafik

Der 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 og omgivelserne.

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

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



Figur 4: Stistruktur

2.7 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 vil være tilladt at parkere på boliggaderne. Dog vil det være muligt for personer med nedsat gangmulighed (bevægelseshandicappede) at parkere på særlige afmærkede HC p-pladser.

Der skal jf. SBI 230 oprettes ca. 35 handicapparkeringspladser i området, og disse skal fordeles imellem mobilitetshuse, terræn p-pladser og boliggader i forhold til antal boliger i de enkelte områder.



Parkering foregår jo generelt som udgangspunkt i mobilitetshusene i udkanten af området, men handicap-pladser til beboere må placeres inde i området – og det må til en vis grad kunne ændres som beboerne udskiftes.

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.

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

2.8 Cykelparkering

Cykelparkeringspladserne er placeret i klynger med stativ, mens parkering i kældre primært forbeholdes ladcykler mv. Placering af parkering for ladcykler i kældere vil stille krav til udformning af ramper ift. placering og hældning. 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.

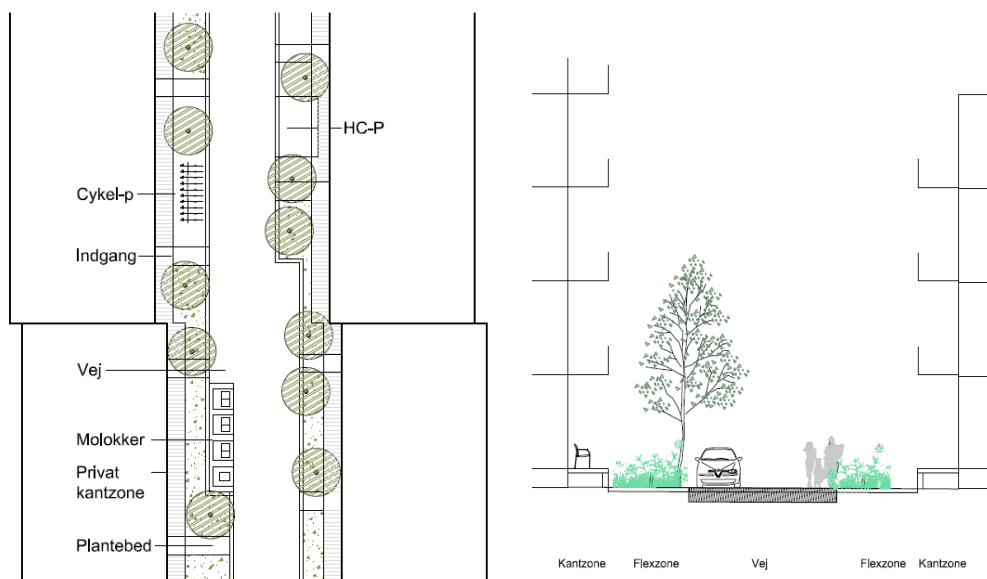
Cykelparkeringspladserne opføres i øvrigt på gangvenlige belægninger, som sikrer acceptabel tilgængelighed.

2.9 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 den anbefalede gangbanebredde ved lav trafik¹. For yderligere at optimere tilgængeligheden kan 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. Der vil blive planlagt hvilemuligheder for hver ca. 100 m i især de grønne områder.

¹ Færdselsarealer for Alle, afsnit 3.1.1: <https://vejregler.dk/h/7e0fba84-06dd-483b-898a-c7b3e3affaa1/vd20180005?showExact=true#page=20&dest=XYZ,83,517,0>



Figur 5: Typisk vejprofil, boligveje.

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 blive udformet som mobilitetshuse med aktiviteter i stueetagen. Parkeringsarealerne vil være med åben konstruktion samt god belysning.

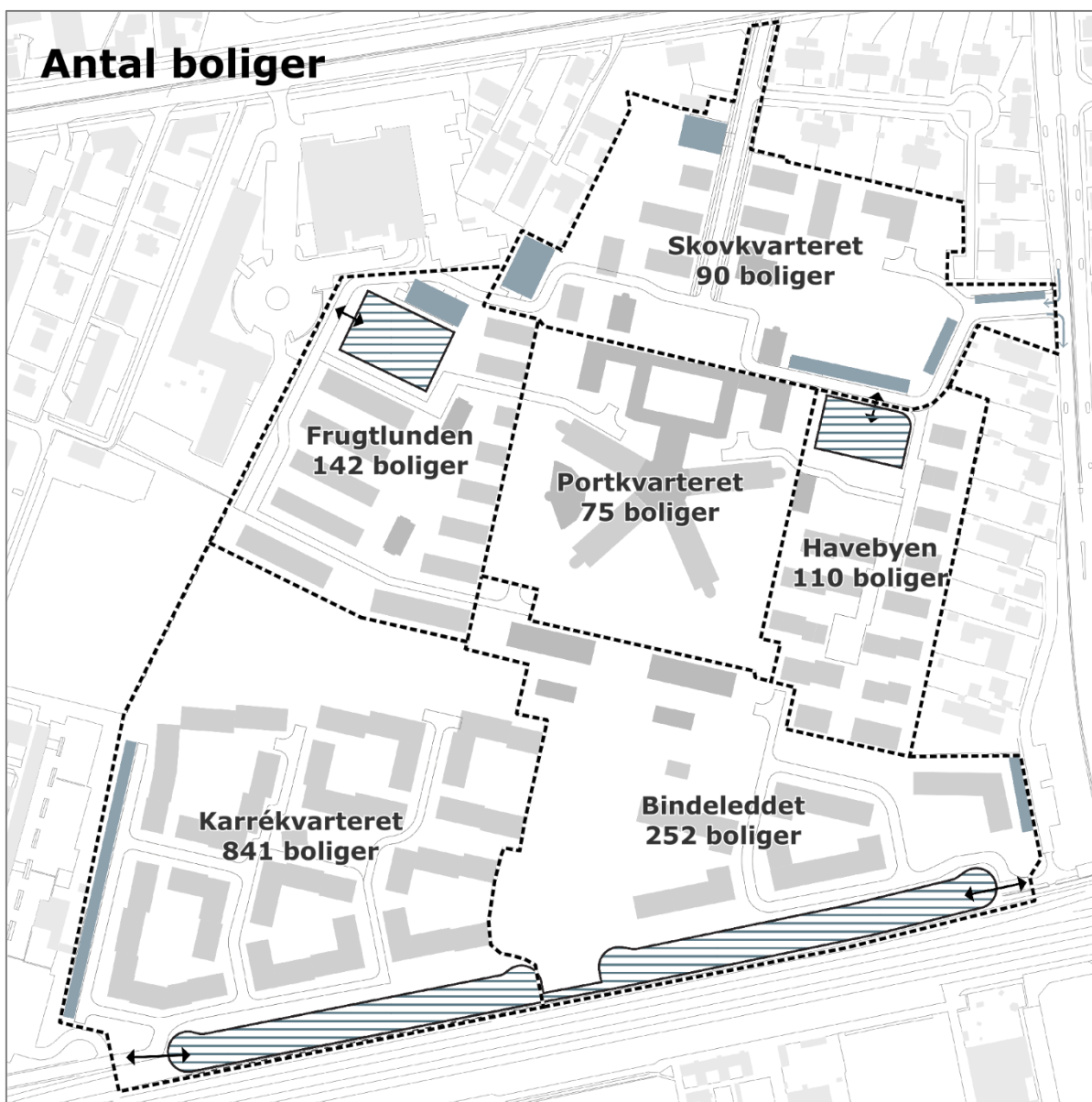
Trafikarealer, herunder fodgængerområder bliver af hensyn til trafiksikkerheden og trygheden belyst iht. de gældende vejregler. I forhold til trygheden holdes beplantning langs stier og i krydsområderne uden for sigtelinjen og uden at de danner utrygge skyggehjørner.

3. FORVENTEDE TRAFIKMÆNGDER

Trafikken til området 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.

3.1 Trafikgenererende funktioner

Området er inddelt i 6 bydele, hvor sammensætningen af boliger er som vist i Tabel 1 (de eksisterende "Châteauer" er regnet som rækkehuse, idet turraten tilnærmet vil være den samme).



Figur 6. Antal boliger i de enkelte bydele

Tabel 1: Antal boliger pr. bydel

	Lejligheder	Unge-lejligheder (lejligheder mindre end 50 m ²)	Rækkehuse	I alt
Portkvarteret	75		0	75
Karrékvarteret	685	150	6	841
Frugtlunden	87		55	142
Skovkvarteret	78		12	90
Havebyen	73		37	110
Bindeleddet	246		6	252
I alt	1244	150	116	1510

Ud over boligerne vil daginstitutionen, musikskolen og et forventet mikrobryggeri generere trafik.

3.2 Parkeringsforsyning

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

3.2.1 Bilparkering

Albertslund Kommune stiller normalt disse krav til parkeringsforsyning:

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

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

Ud over parkering til boliger er der behov for bla. pladser delebiler, p-pladser til museum mv. Dette behov er skønnet til i alt 125 p-pladser. Desuden skal der forberedes for ladestandere jf. Ladestanderbekendtgørelsen².

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 øvr. rigt behov	Pladsbehov i alt	Parkeringsforsyning			Forsyning ift. behov
	Pladser til bo-enheder	Pladser til erhverv og fællesfunktioner ³			I konstruktion	På teræn	I alt	
Total	1156	85	125	1366	1145	221	1366	0
Karre kvarter	631	8	0	639	367	58	425	-214
Bindeleddet	189	19	10	218	381	20	401	183
Portkvarteret	56	44	115	215	0	6	6	-209
Frugtlunden	120	2	0	122	307	45	352	230
Havebyen	92	1	0	93	90	4	94	1
Skovkvarteret	68	10	0	78	0	88	88	10

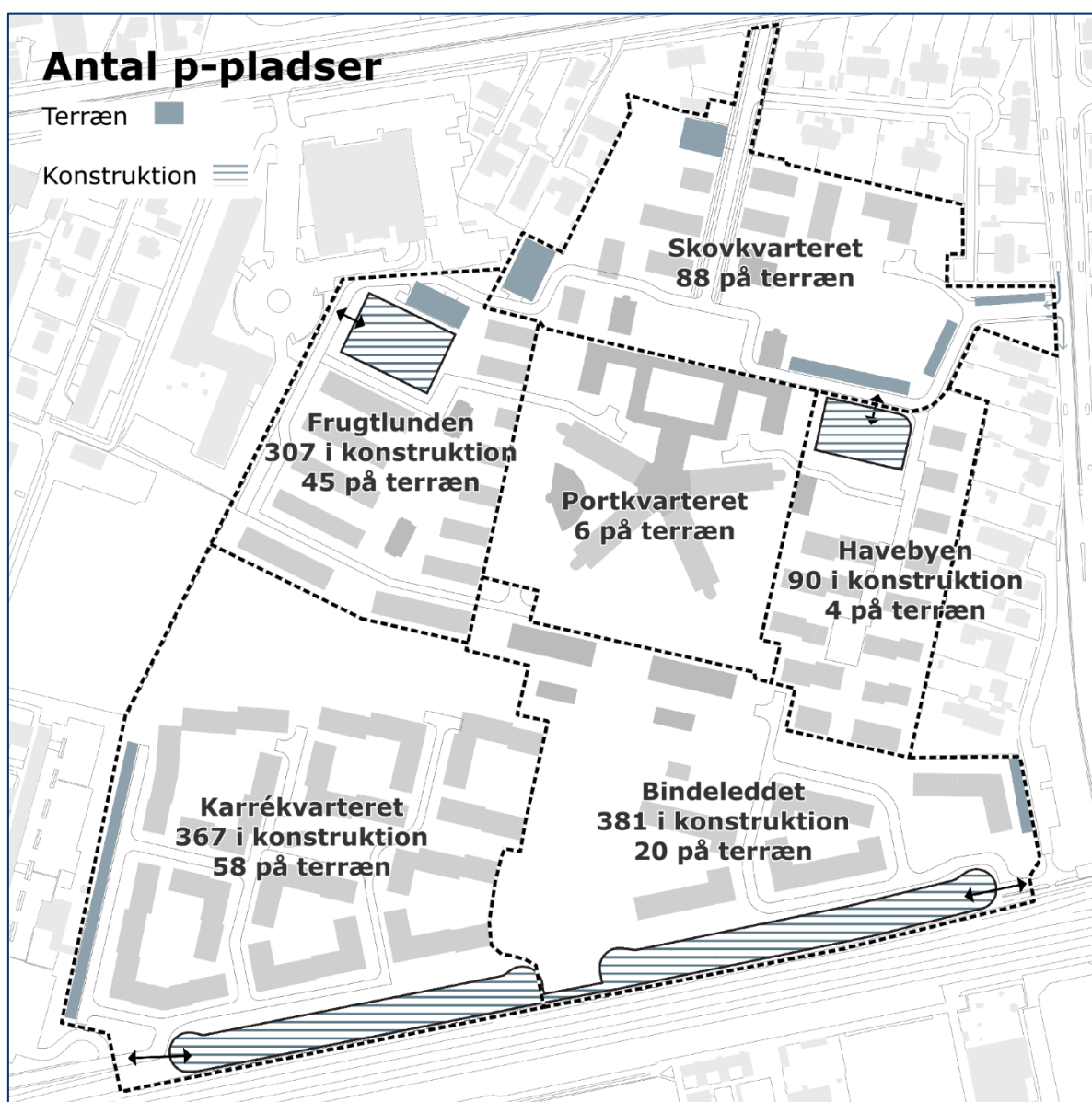
² <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2020/181>

³ Inkl. Musikskole og evt. mikrobryggeri – beregnet ud fra kommunens norm for erhvervsarealer

Parkeringsbehovet beregnes således til i alt 1366 p-pladser og disse vil blive etableret med 1145 p-pladser i konstruktion og 221 p-pladser på terræn.

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 2, er langt de fleste parkeringspladser placeret i bygninger, mens de resterende er placeret på terræn i 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.



Figur 7: Placering og antal parkeringspladser.

Ca. 35 pladser skal jf. SBI 230 reserveres til brug for handicap-køretøjer. 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 – og det må til en vis grad kunne ændres som beboerne udskiftes.

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.

Børnehaver har mest bil- og cykeltrafik i perioden kl. 7 – 8 og 15 - 16, hvor børn i større grad bliver transporteret til og fra daginstitutionen (Albertslund Kommunes dagtilbud er som udgangspunkt åbne fra 07.00 til 16.00). I forbindelse med aflevering og afhentning i bil udnyttes p-pladserne langs Fængselsvej syd for skoven. P-pladserne vil kunne fungere som afsætningspladser, hvis de er reserveret til korttidsparkering (fx 15 min) i passende tidsrum på dagen. Jævnfør afsnit 3.3 beregnes 53 biler at besøge daginstitutionen pr. døgn og det vil formentlig alt andet lige være ca. 27 om morgenen og 27 om eftermiddagen. Det antages at aflevering/afhentning foregår over 2 timer med op til 15 biler/time. Hvis opholdet antages at vare 10 minutter, kan 6 biler lave afsætning indenfor en time og der er således behov for $15/6 = 2,5$ p-pladser. Varer opholdet 15 min er der behov for 3,75 p-pladser. Det vurderes, at der vil være kapacitet til, at denne parkering kan foregå langs Fængselsvej syd for skoven.

Musikskolen har åbent for undervisning kl. 14-21 og den mest intense trafik er imellem kl. 16.00 og 19:30. På dette tidspunkt vil det i overvejende grad være muligt at benytte de samme afsætningspladser som daginstitutionen udnytter på andre tidspunkter. Herudover er der behov for varelevering og affaldsafhentning. Jævnfør afsnit 3.3 forventes musikskolen på en hverdag at blive besøgt af imellem 14 og 80 biler afhængig af ugedag. Ifølge oplysninger fra musikskolen foregår dette mest intenst i de tre en halv time fra 16.00 – 19.30. Det antages, at 80% af bilerne svarende til 11 til 64 biler ankommer i dette tidsrum, hvilket svarer til 4-18 biler i timen. Det antages at bilerne er forældre, som kører børn til undervisning, at en lektion varer 30 min og at forældrene venter imens. En gennemsnitlig opholdstid antages derfor at være 45 min. På den mest belastede hverdag vil der således være behov for ca. 14 p-pladser, mens der på den mindst belastede hverdag vil være behov for 3 pladser. Med en forventning om af størrelsesorden 25 p-pladser langs Fængselsvej (som eventuelt kunne være tidsbegrænset til max 1 time om kl. 16-19) vurderes det, at disse p-pladser sammen med parkering i mobilitetshuset ved Fængselsvej kan opfylde musikskolens parkeringsbehov.

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.

3.2.2 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.

Der kan dog 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 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 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.

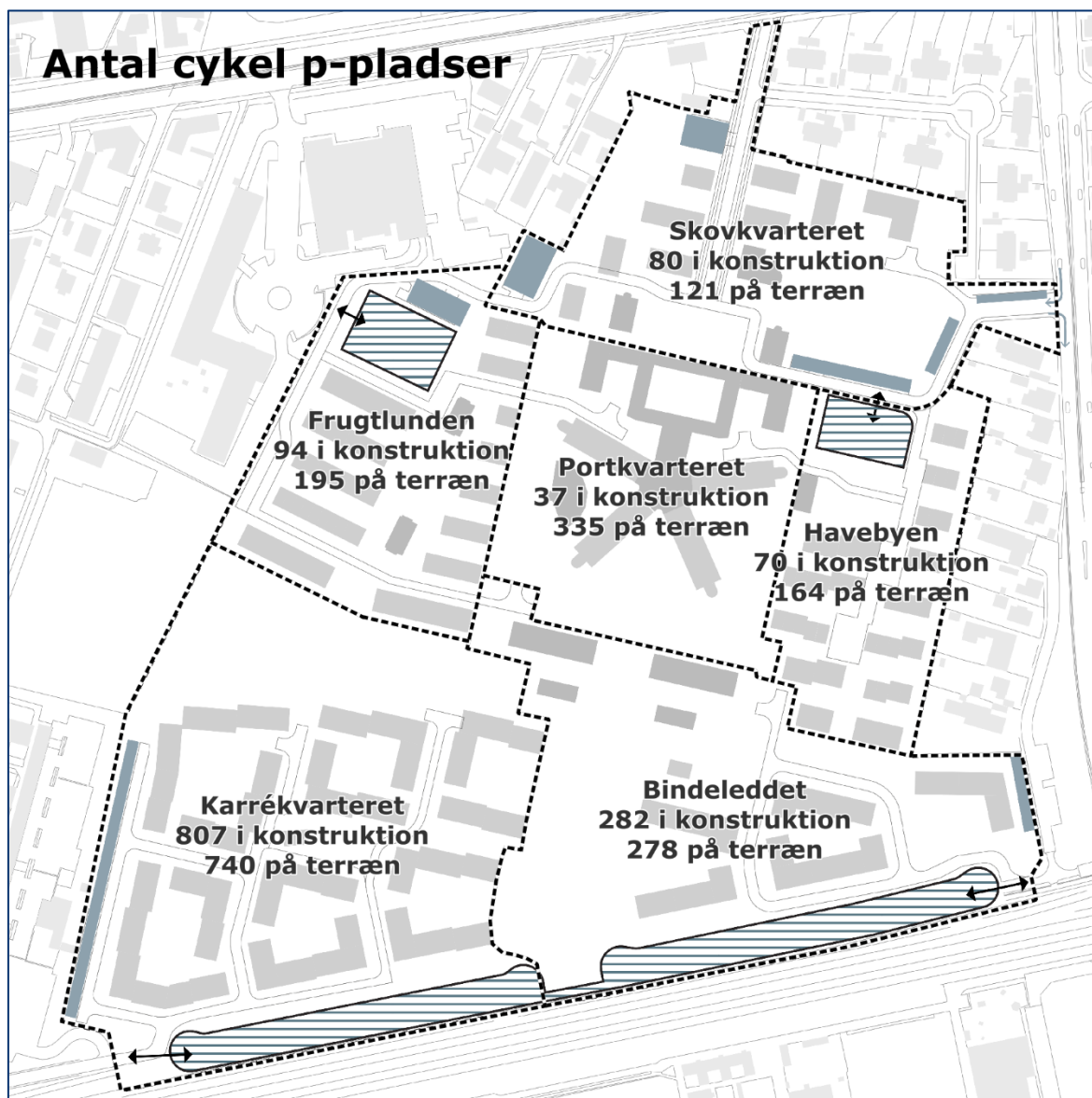
3.2.3 Cykelparkering

I projektområdet planlægges det, at der skal være

- 2 cykelparkeringer pr. bolig
- 1 cykelparkering pr. ungdomsbolig (boliger på 50 m² eller mindre)
- 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 3203 cykelparkeringspladser fordelt på de enkelte bydele som vist i Figur 8.

Cykelparkeringen etableres med 1370 cykelparkeringspladser i konstruktion, mens de resterende 1833 vil være på terræn:



Figur 8: Placering af cykelparkering

3.3 Beregning af turantal

Antallet af ture til/fra de trafikgenererende funktioner (jf. afsnit 3.1) 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 ikke 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 m ²)	Rækkehuse
Genererede bilture (sum af begge retninger)	3,05	2,75	3,4

I Skovkvarteret planlægges der en daginstitution med et forventet etageareal på 400 m² og ifølge turratekataloget ligger gennemsnittet på 26,4 ture per 100 m². Daginstitutionen forventes således at generere 106 bilture pr. døgn.

Aktiviteterne i de to værkstedsbygninger i Bindeleddet vil i nogen grad tiltrække besøgende ude fra. I en af bygninger forventes placeret et mikrobryggeri eller lignende. Der haves ikke specifik viden om det forventede mikrobryggeri og dets grad af publikumsaktiviteter (fx ølsmagninger). Da målgruppen for et bryggeri ikke forventes udpræget at være bilister og da gangafstanden til Albertslund Station er ca. 500 m vurderes antallet af besøgende gæster i bil at være beskedent og det er sat til 20 bilbesøg om dagen. Der kan tillige være tale om noget varetransport og det er sat til 1 vare/lastbiler pr. dag. Under den midlertidige brug af fængselsgrunden forventes mikrobryggeriet at ligge i Portkvarteret og som et ekstra konservativt skøn, som i en trafikmodelberegning kan håndtere begge beliggenheder, er der i modelberegningen indlagt trafik til mikrobryggeri både i Portkvarteret og Bindeleddet.

Musikskolen har oplyst elev- og lærerantal fordel på ugens 5 hverdage hvor skolen er åben. Torsdag er dagen med mest biltrafik, nemlig ca. 80 besøgende køretøjer (lærere, forældre mv.). På denne baggrund er nedenstående antal besøgende biler beregnet:

Tabel 4: Bilture til musikskolen⁴

Musikskole	Elever	Ansatte	I alt	Personbiler	Varebiler
Man	101	13	114	80	
Tir	79	14	93	65	
Ons	62	12	74	52	
Tor	100	14	114	80	
Fre	16	4	20	14	
Lør	0	0	0	0	
Søn	0	0	0	0	
ÅDT (besøgende biler)				42	1

⁴ Data leveret af Albertslund Musikskole

Baseret på ovenstående data er antallet af bilture til/fra de enkelte bydele opgjort som vist i Tabel 5 nedenfor:

Tabel 5: Turgeneration baseret på boligoppgørelse og øvrige trafikskabende aktiviteter

Generede bilture	Lejligheder	Ungelejligheder	Rækkehuse	Institution	Musikskole	Mikrobryggeri	Kontor/Erhverv	I alt
Portkvarteret	228	0	0	0	86	43	146	503
Karrékvarteret	2088	412	20	0	0	0	16	2536
Frugtlunden	264	0	188	0	0	0	0	452
Skovkvarteret	238	0	40	106	0	0	0	384
Havebyen	222	0	126	0	0	0	44	392
Bindeleddet	752	0	20	0	0	43	224	1039
I alt	3792	412	394	106	86	86	430	5306

I alt beregnes der altså pr. årsdøgn at være 2.653 biler som kører ind i området og tilsvarende kører ud igen med en samlet årsdøgntrafik på 5.306 køretøjer til følge. I den benyttede trafikmodel er målet for disse ture fordelt ud i området baseret på fordelingen af p-pladserne i området (se afsnit 3.2.1).

3.4 Trafikal belastning

Den trafikale belastning på veje i og omkring området er beregnet vha. trafikmodellen for Albertslund Kommune. Efter aftale med Albertslund Kommune er der som grundlag benyttet et scenarie kaldet 2026, hvor en række andre udbygninger i Albertslund Kommune er gennemført (se afsnit 5.1).

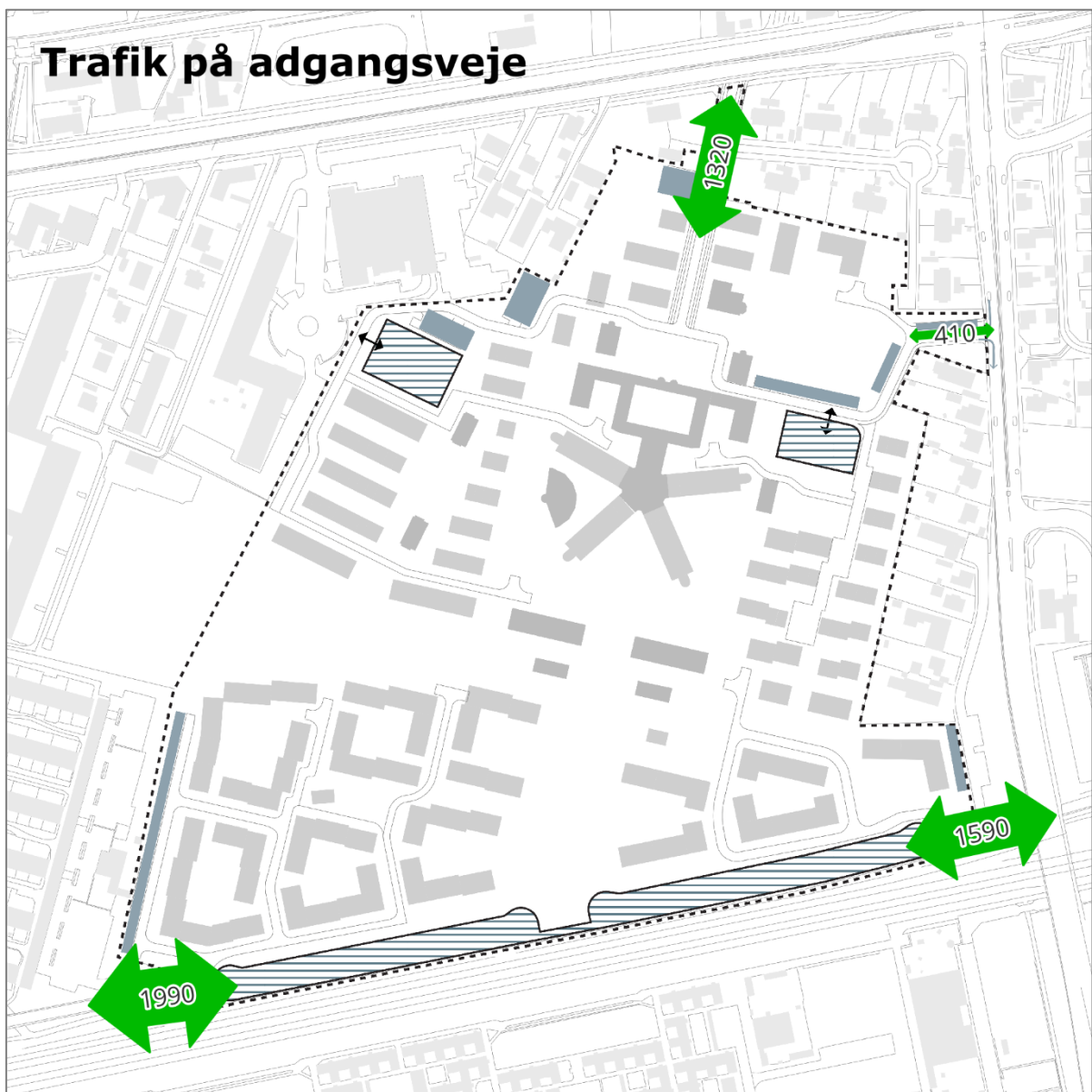
I tillæg til disse udbygninger er et fuldt udbygget Vridsløse-område yderligere lagt ind i modellen med turantal som beregnet i afsnit 3.3.

Belastningen af det interne vejnet styres i stor grad af adgangsvejene og parkeringspladsernes placering, men også af turenes mål udenfor området.

Trafikken til/fra området beregnes at fordele sig på de fire adgangsveje som følger:

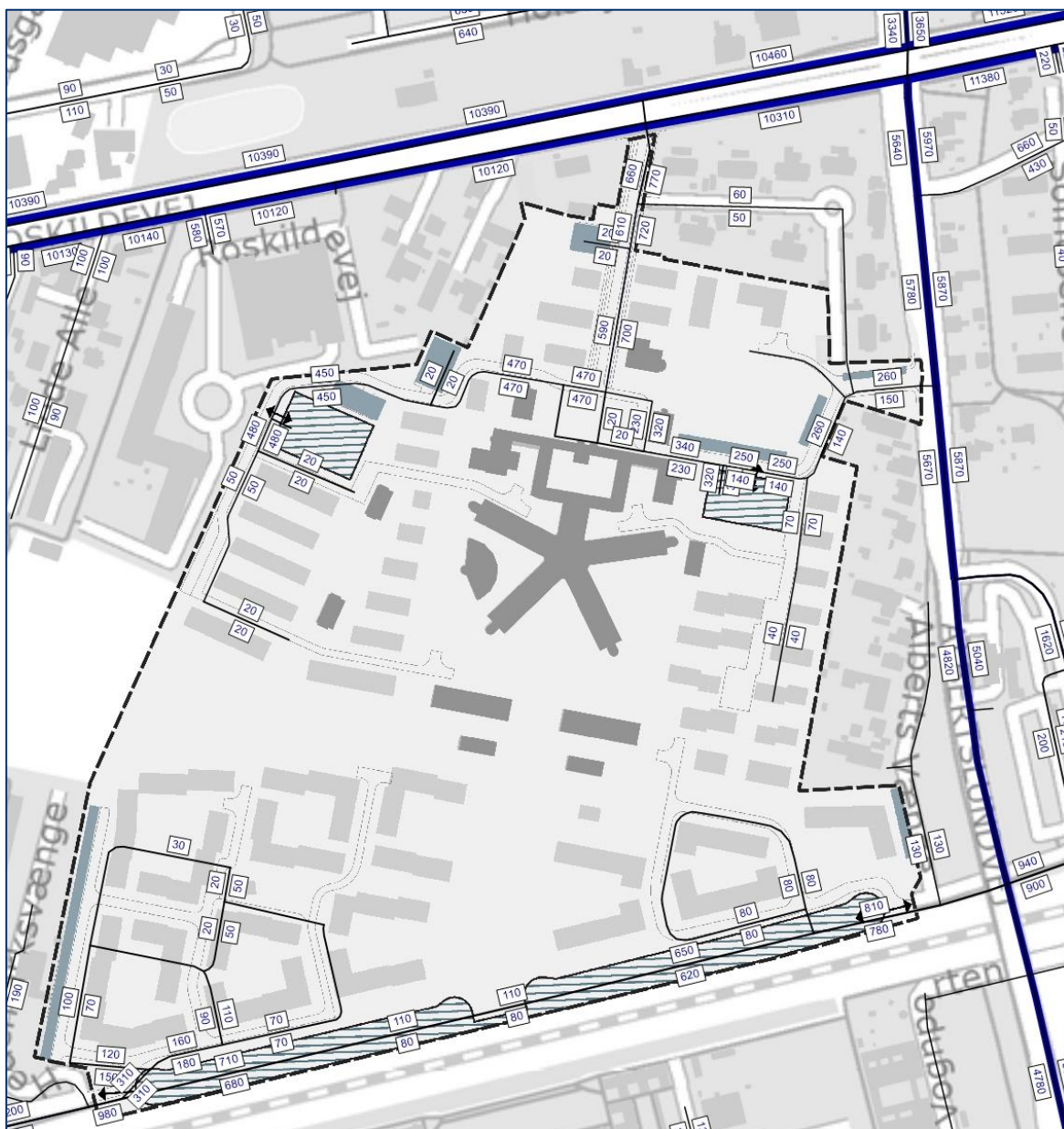
- Egon Olsens Vej 25%
- Fængselsvej 8%
- Hedemarksvej øst 30%
- Hedemarksvej vest 37%

Hedemarksvej vest bliver den største adgangsvej, hvilket bla. er en følge af, at Karrékvarteret indeholder mere end halvdelen af områdets boliger.



Figur 9: Trafik på adgangsveje

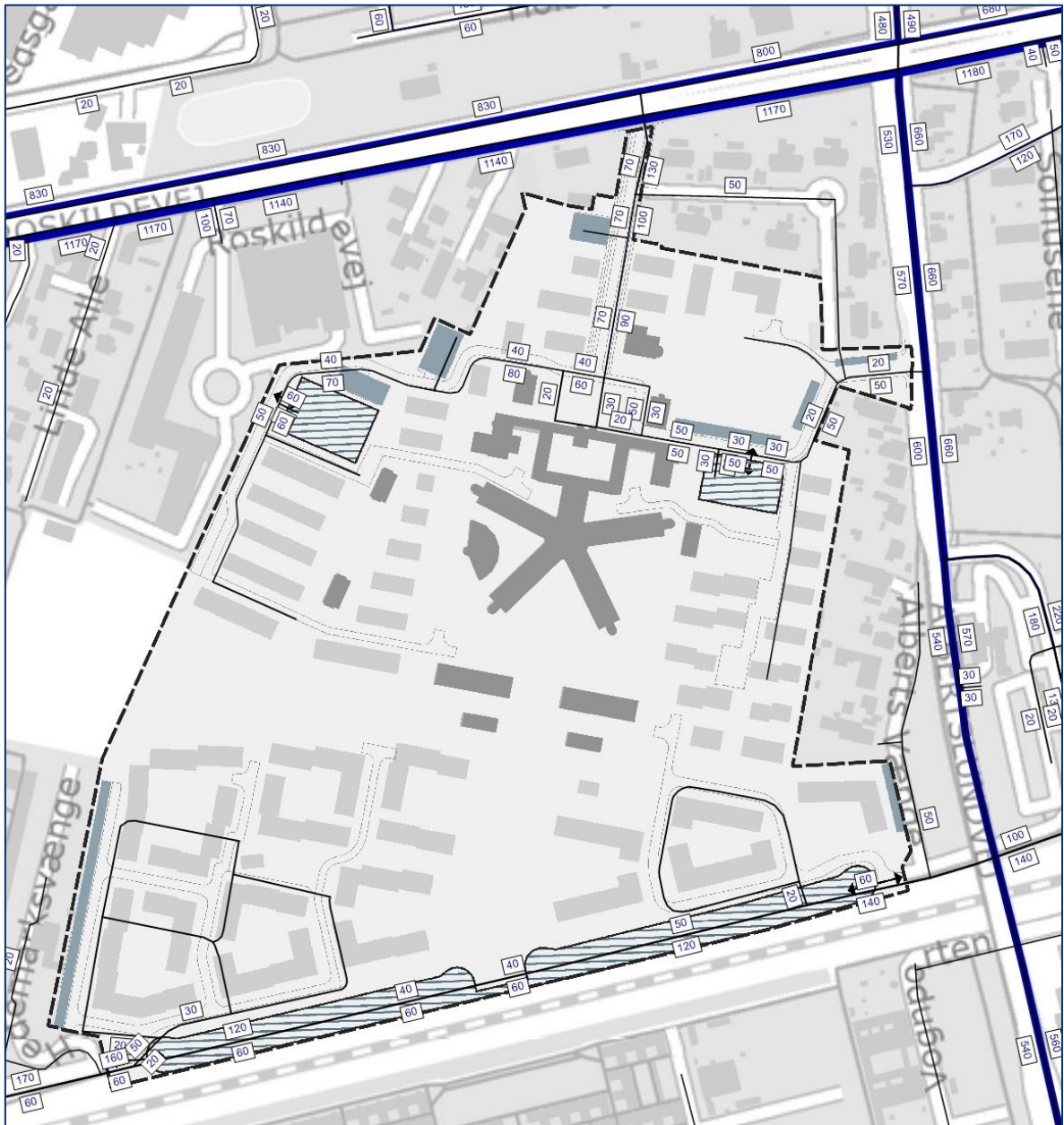
På de følgende figurer vises i detaljer den fremtidige trafik for døgnet, morgenspidstid og eftermiddagsspidstid.



Figur 10: Fremtidig døgntrafik.

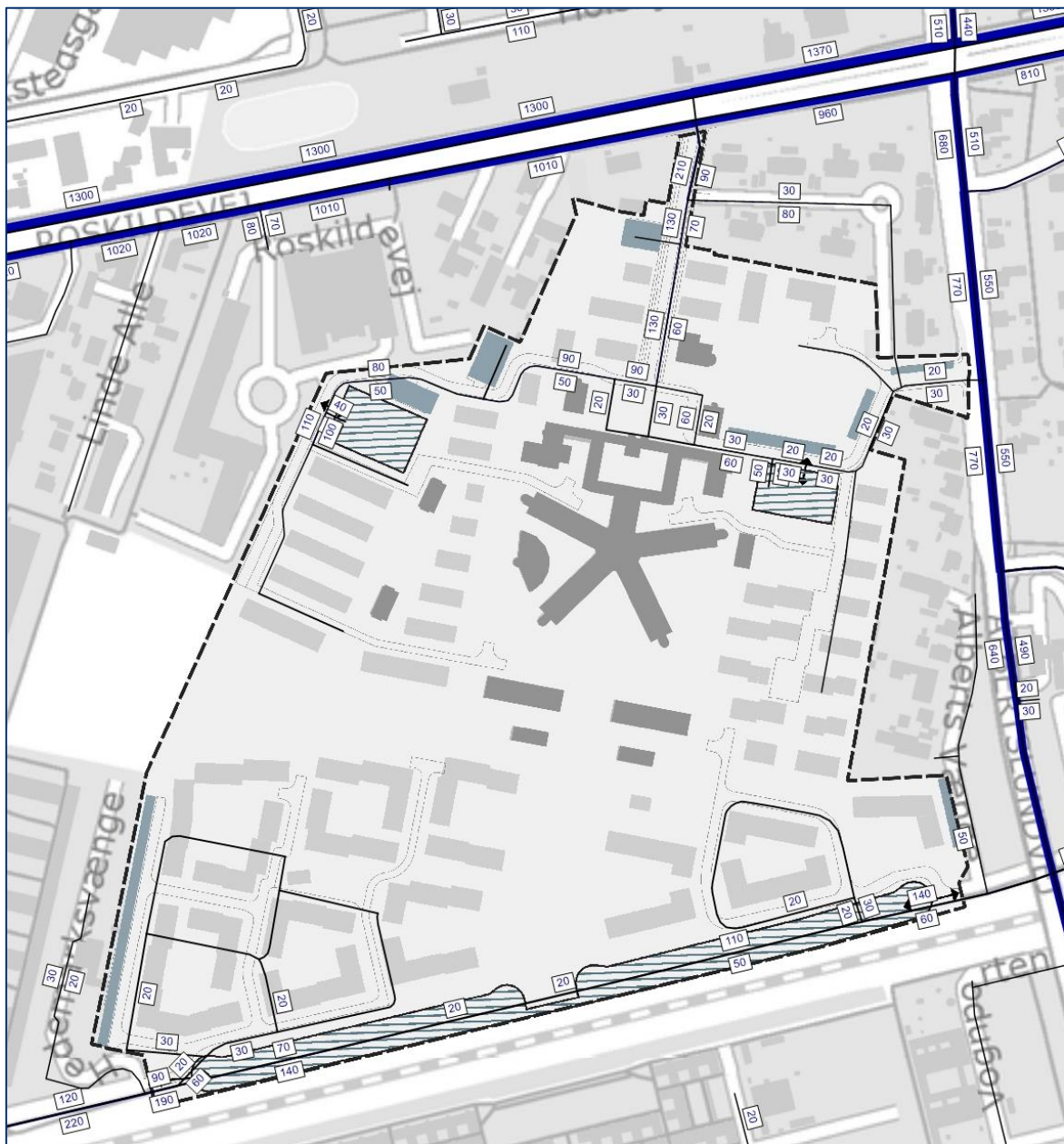
Mobilitetshusene mod syd sikrer med deres placering helt i områdets udkant, at trafikken bliver begrænset på vejene inde i den sydlige del af Vridsløse med maksimal trafik på ca. 200 biler pr. døgn.

De to nordlige mobilitetshuse ligger inde i området og giver anledning til en noget større trafik på vejene i den nordlige del af området med op til ca. 900 biler pr. døgn.



Figur 11: Fremtidig trafik i morgenspidstimen

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



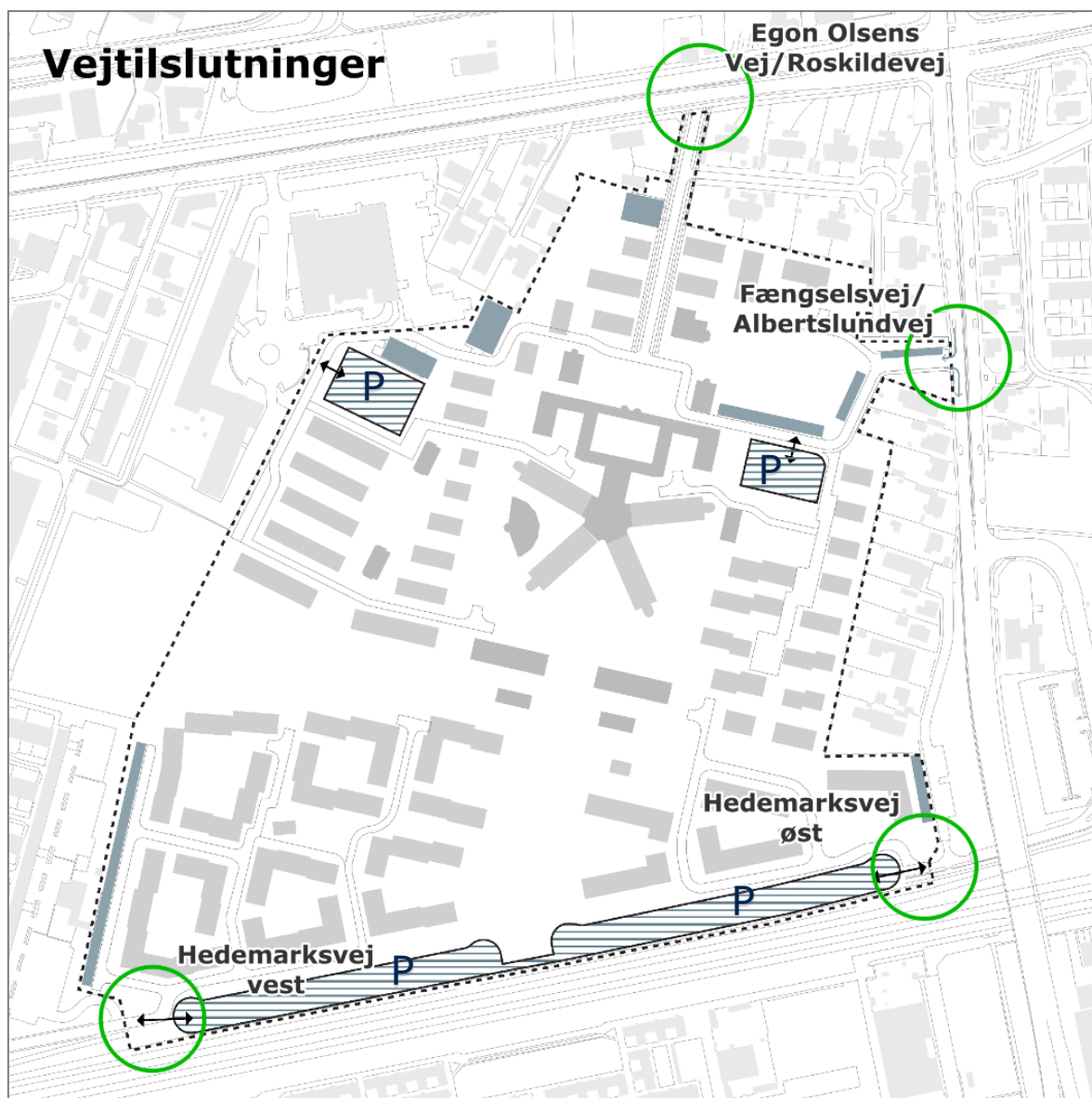
Figur 12: Fremtidig trafik i eftermiddagsspidstimen

4. FORBINDELSERNE TIL DE OMGIVENDE TRAFIKNET

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

4.1 Vejnettet

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.

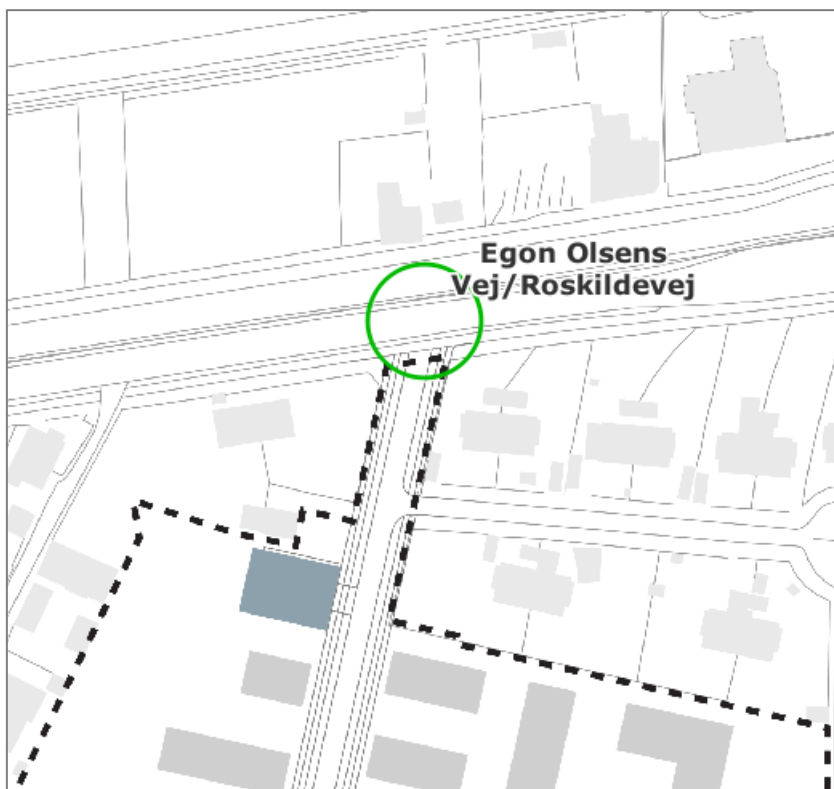


Figur 13: Oversigtskort med eksterne tilslutninger.

Udformningen af de fire vejtilslutninger er beskrevet i det følgende.

4.1.1 Egon Olsens Vej/Roskildevej

Egon Olsens Vej tilsluttes Roskildevej i et signalreguleret kryds. Signalreguleringen bør samordnes med signalet ved Albertslundvej og det forventes, at samordningen sørger for, at der ikke skabes yderligere kødannelse på hverken Roskildevej, Albertslundvej, Damgårdsvej eller Egon Olsens Vej.



Figur 14 Krydset Egon Olsens Vej/Roskildevej

For fodgængerne forventes der etableret et fodgængerfelt over Egon Olsens Vej og i krydsets vestlige side over Roskildevej og for cyklisterne forventes der etableret et stykke dobbeltrettet cykelsti mode vest på Roskildevejs nordside, som giver forbindelse i begge færdselsretninger til sti til/fra Holsbjergvej nord for Roskildevej.

Krydset udformes med separat-reguleret venstresving for biler fra Roskildevej.

Vejudlægget på Egon Olsens Vej er begrænset af de eksisterende matrikelstel, hvilket tillige sætter nogle begrænsninger på det skarpe højresving fra Roskildevej og det er således ikke muligt at designe denne svingbevægelse efter Vejreglernes 12 m lastvogn. Denne svingbevægelse kan derfor efter aftale med Albertslund Kommune dimensioneres efter Vejreglernes 9,6 m lange renovationskøretøj. Alle øvrige svingbevægelser dimensioneres efter 12 m lastvogn.

Det vil således være nødvendigt at forbyde højresving for køretøjer over fx 10 m. Disse må i stedet henvise til adgangen via Fængselsvej eller til at ankomme ad Roskildevej fra øst i stedet for. Adgang fra øst kunne fx være relevant for Vestforbrændings 12 m lastvogne til tømning af molokkerne. Udkørsel vil være tilladt uden begrænsninger.

C 43 Køretøjslængde



Bekendtgørelse om vejafmærkning, § 17, C 43 Køretøjslængde:

Tavlen forbyder kørsel med køretøjer, herunder vogntog, hvis længde inklusive læs er større end den angivne.

Kilde: BEK nr. 1632 af 20. december 2017

Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 88:

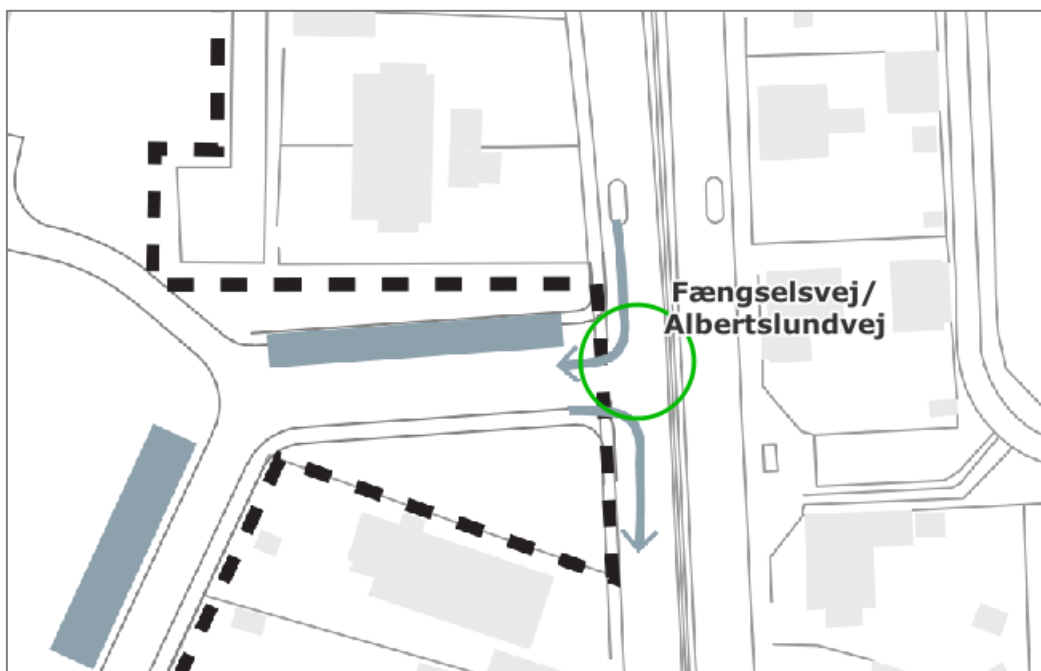
Længden skal angives i hele meter.

Kilde: BEK nr. 1633 af 20. december 2017

Figur 15 Jf. bekendtgørelse om vejafmærkning er det muligt at begrænse adgang for køretøjer over en vis længde

4.1.2 Fængselsvej/Albertslundvej

På baggrund af en beskeden trafikmængde udformes tilslutningen mellem Fængselsvej og Albertslundvej som en ureguleret højre-ind/højre ud løsning, hvor kun lette trafikanter kan krydse den eksisterende midterhelle. Etablering af et signalreguleret kryds ville forsinke trafikken på Albertslundvej unødigt. Denne vurdering er med udgangspunkt i den relativ korte afstand til signalkrydsene med Roskildevej i nord og Kongsholm Allé i syd.



Figur 16 Krydset Fængselsvej/Albertslundvej

Krydset dimensioneres efter en 12 m lastvogn i alle svingbevægelser og således at en 12 m lastvogn og en modkørende personbil kan passere hinanden ved samtidig ind-/udkørsel på Fængselsvej. Ved samtidig ind-/udkørsel af to 12 m lastvogne, må lastvognen på Albertslundvej holde tilbage og afvente den anden lastvogns udkørsel fra Fængselsvej.

For at forbedre oversigt ift. cyklister for højresvingende fra Albertslundvej forventes cykelstien langs denne trukket med ud til køresporet. Syd for Fængselsvej må eksisterende busstoppested flyttes så langt mod syd, som det er muligt iht. til en eksisterende overkørsel til Albertslundvej - dette for at forbedre forholdene for cyklister langs Albertslundvej.

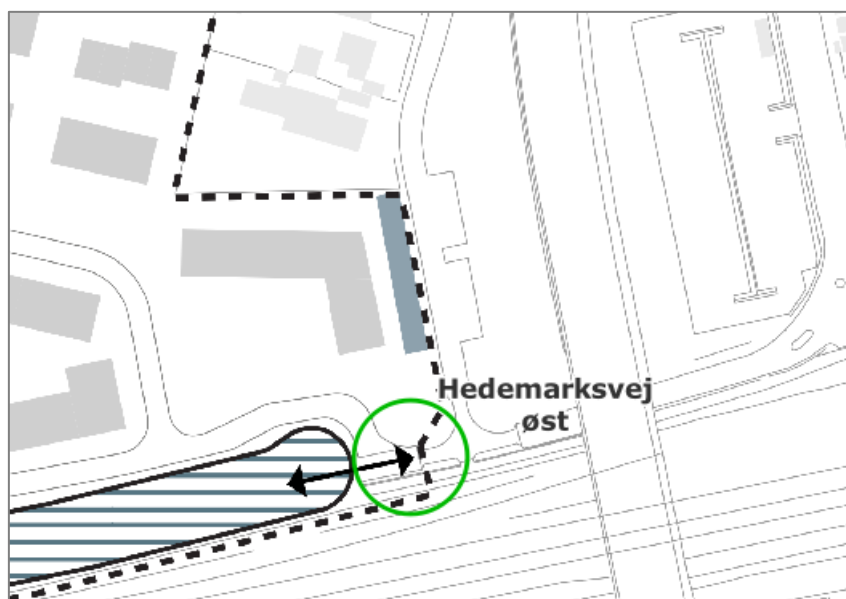
På Fængselsvej etableres der overkørsel, fortov og p-spør langs nordsiden, samt fortov langs sydsiden. På Fængselsvej foregår cykeltrafikken på kørebanen i begge retninger.

Der etableres to krydsningspunkter i Albertslundvejs midterhelle, således at både ind- og udkørende cyklister kan forblive i den korrekte vejside på Fængselsvej. Krydsningspunkterne bør være uregulerede, da der ikke forventes en lind strøm af fodgængere og cyklister i dette kryds. Vurderingen begrundes også i, at et krydsningspunkt kan betragtes som fritliggende ift. den østlige side af Albertslundvej og fritliggende **regulerede** krydsningspunkter kan være forbundet med øget antal uheld mellem biler og de bløde trafikanter.

I forbindelse med etableringen af krydset bør belysning ved især krydsningspunkterne opgraderes. Krydsningspunkterne skal samtidig sikres god tilgængelighed ift. belægninger og lysninger. På den østlige side af Albertslundvej er forbindelsen mellem Damgårdstien og Albertslundvej i dag kun egnet for fodgængere. I fremtiden bør forbindelsen tilrettelægges for cyklende også.

4.1.3 Hedemarksvej Øst

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

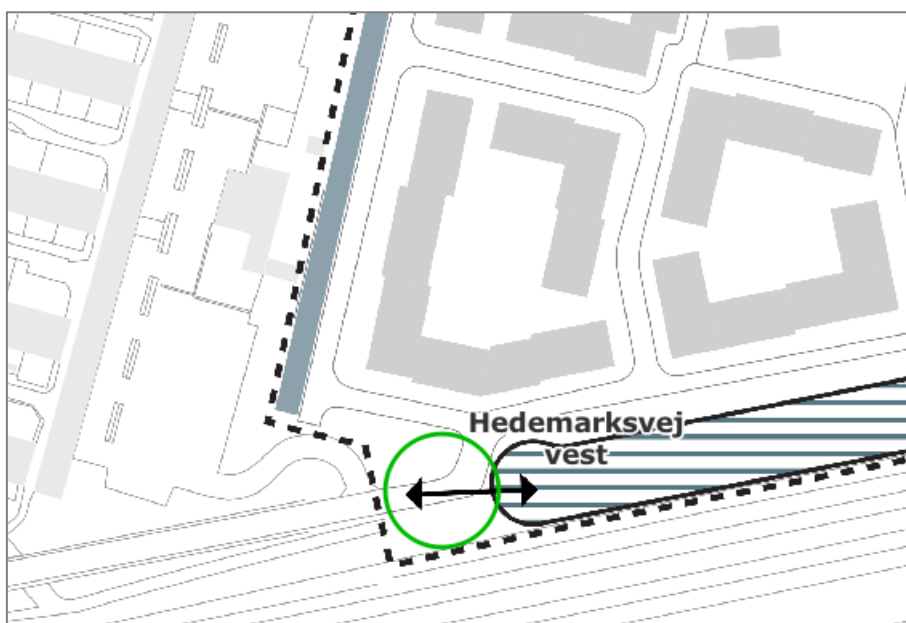


Figur 17 Krydset Hedemarksvej Øst

Krydset foreslås udformet med en simpel adskillelse af funktioner og konfliktpunkter. Det vil sige at krydsningen af gang- og cykelstien bedst placeres på en lige strækning med gode oversigtsforhold. Trafikanterne på stien kan pålægges vigepligt ift. trafikken på Hedemarksvej og ligeledes kan trafikken fra p-huset jf. § 26 i Færdselsloven pålægges vigepligt.

4.1.4 Hedemarksvej Vest

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



Figur 18 Krydset Hedemarksvej Vest

Krydset bør udformes efter samme princippet som Hedemarksvej Øst, hvor trafikken fra mobilitetshuset kan pålægges vigepligt.

4.2 Trafikafviklingen på det omkringliggende vejnet

I dette afsnit gives en kvalitativ beskrivelse af trafikafviklingen på det omgivende vejnet. Der er sideløbende udført mikrosimuleringer af trafikafviklingen i krydsene på det omgivende vejnet, som giver en mere kvantitativ vurdering. Resultaterne af mikrosimuleringerne er afdokumenteret i separat notat.

Udformning af området med de 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 tilføjes en mærkbar trafikforøgelse. Det vurderes ikke, at der vil opstå problemer i krydsene ved Egon Olsens Vej og Fængselsvej.

4.2.1 Albertslundvej



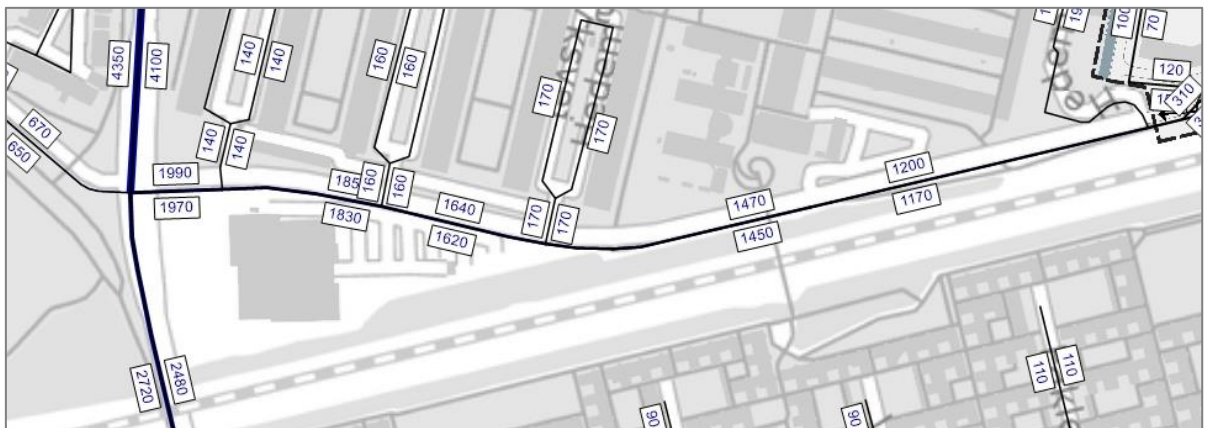
Albertslundvej afgrænser Vridsløses østlige side. Vejen er udformet med 2 kørespor, parkeringsbane, cykelbane og smalle flisebelagte fortove i hver side, som er separeret med en beplantet midterrabat. Albertslundvej forbinder Roskildevej og Damgårdsvej i nord med stationen, Albertslund Centrum og Vallensbæk i syd. Der kører i dag ca. 9.800 køretøjer/døgn på Albertslundvej. Trafikmodellen forudsiger en samlet trafikforøgelse på ca. 1.900 køretøjer per døgn. Ca. 1.000 af disse køretøjer vurderes at stamme fra Vridsløse. Den øvrige forøgelse stammer fra den generelle trafikudvikling på vejnettet.

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 øges 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.

Figur 19: Fremtidig trafik på Albertslundvej

4.2.2 Hedemarksvej vest

Der opføres to parkeringshuse 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 ca. 2.000 køretøjer pr. døgn.



Figur 20: Fremtidig trafik 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.

4.2.3 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 trafikken på strækningen mellem Hedemarksvej og Roskildevej øges med ca. 2.700 køretøjer per døgn.

Krydset Hedemarksvej/Vridsløsevej/Vridsløsestræde er signalreguleret og er med ét spor i til- og frafarten på Hedemarksvej. Trafikken på krydssets 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.

For at afvikle trafikken i morgenspidstimen kan det blive nødvendigt at etablere et højresvingsspor på Hedemarksvej og for at afvikle eftermiddagsspidstimen vil det formentlig være nødvendigt at omprogrammere signalet, således at venstresvinget fra nord tildeles mere grøntid.

Figur 21: Fremtidig trafik på Vridsløsevej

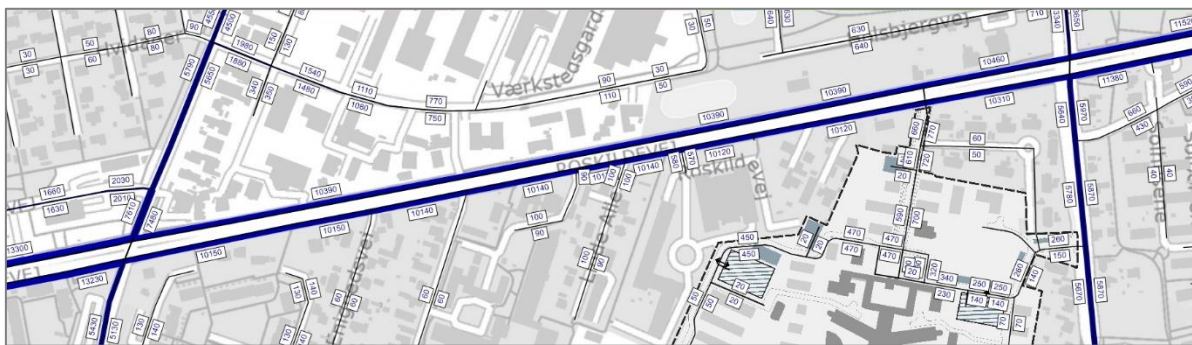
4.2.4 Roskildevej

Roskildevej afgrænser den nordlige side af Vridsløse og er udformet med 4 kørespør adskilt af en midterrabat med autoværn. På begge sider findes asfalterede fortove og brede cykelstier som er del af hovedstadens Supercykelstier. Der kører i dag ca. 18.000 køretøjer/døgn på Roskildevej ud for Egon Olsens Vej. Der er forbindelse til Motorring 4 i vest, hvor Roskildevej fortsætter mod Taastrup og Roskilde. Mod øst fører Roskildevej til Ring 3, 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 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 Vridsløse vil forekomme en mindre trafikstigning på Roskildevej til ca. 20.500 køretøjer. Vridsløses bidrag til trafikstigningen varierer alt efter hvilken delstrækning der observeres.

Ud af en nettoforøgelse på ca. 2.500 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.



Figur 22: Fremtidig trafik på Roskildevej

Krydset Albertslundvej – Roskildevej

Den forøgede trafikmængde på Albertslundvej vil i morgenspidstimerne påvirke tilfarten fra Albertslundvej i nogen grad. Ændres der ikke på krydssets 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.

Krydset Egon Olsens Vej – Roskildevej

Egon Olsens Vej forventes at fungere som den primære adgang til den nordlige del af Vridsløse.

Det nye signalregulerede kryds samordnes med krydset ved Albertslundvej og det forventes ikke at krydset vil forsinke den gennemkørende trafik på Roskildevej.

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.

4.3 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. Stinettet er vist i Figur 4.

I nord sikres en god 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.

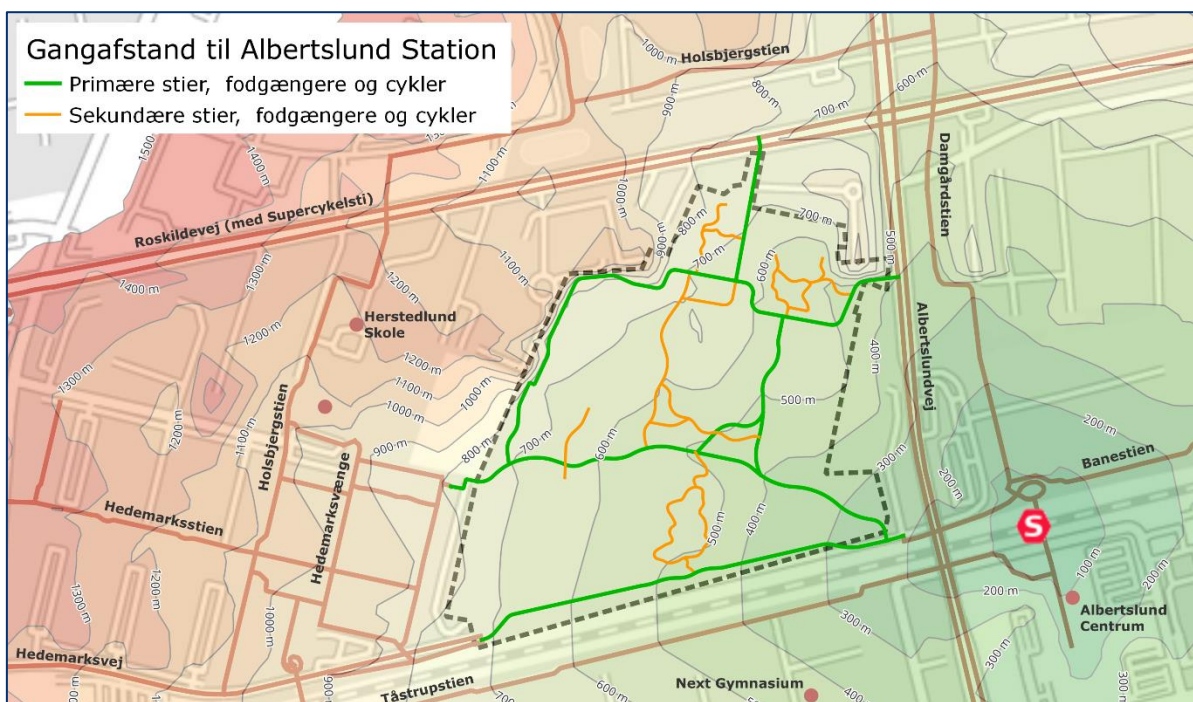
Ruten ad Egon Olsens Vej forudsætter at der på en del af strækningen køres på vejarealer langs nordsiden af Portkvarteret.

4.4 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 området er udpeget som stationsnært kerneområde af Albertslund Kommune.

4.4.1 Albertslund Station

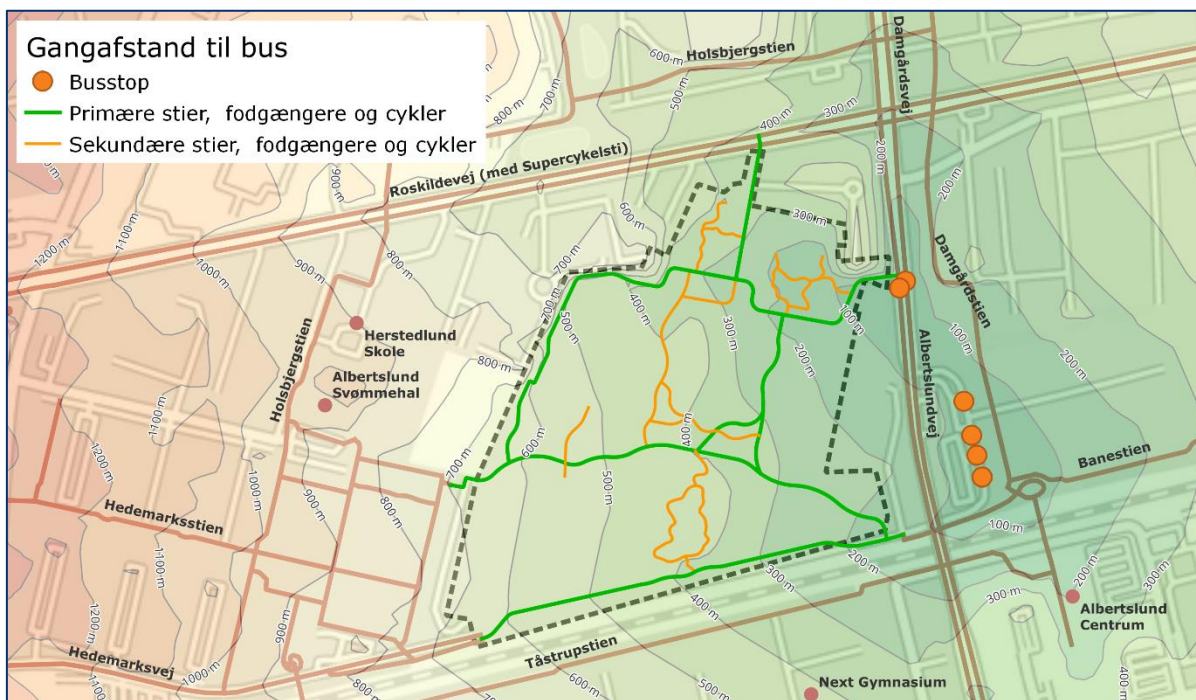
Forløbet af især de primære stier sikrer en god og relativt direkte adgang til Albertslund Station. Halvdelen af arealet vil således ligge i mindre end 600 meters gangafstand til stationen.



Figur 23 Gangafstande til Albertslund Station

4.4.2 Nord/sydgående busser på Albertslundvej

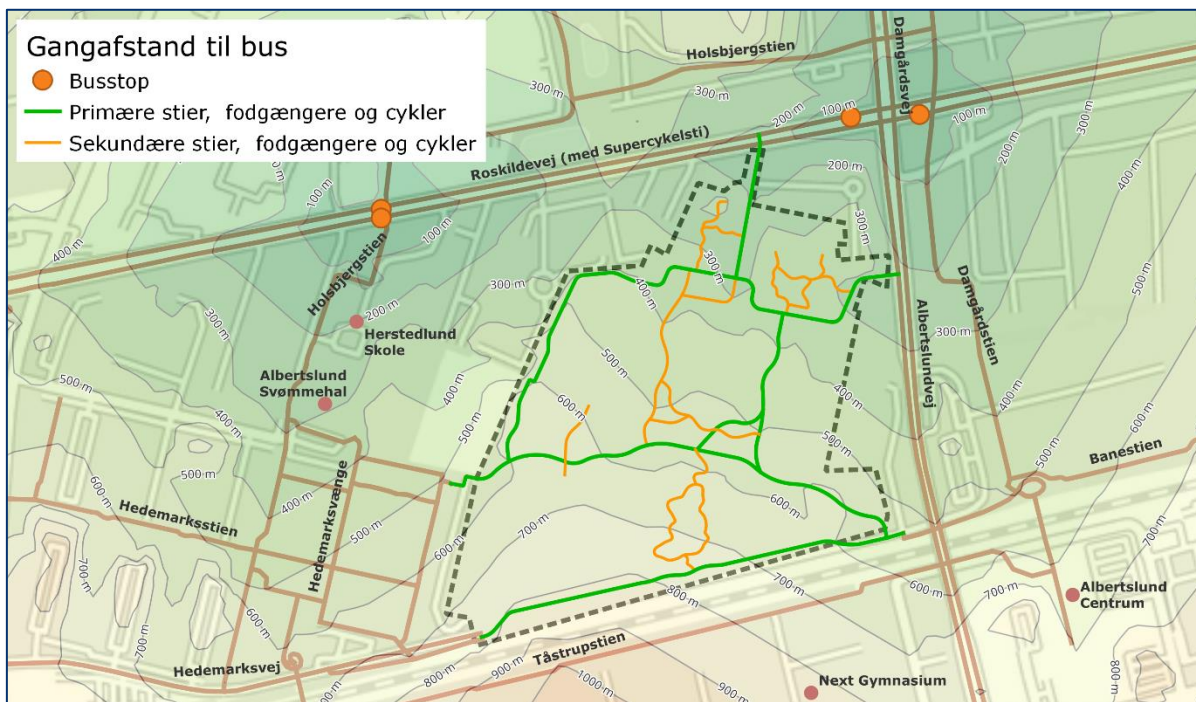
De planlagte stier sikrer, at der maksimalt er 700 meters gangafstand til de nord/sydgående busser på Albertslundvej.



Figur 24 Gangafstande til nord/sydgående busser langs Albertslundvej

4.4.3 Øst/vestgående busser på Roskildevej

Tilsvarende sikrer stisystemet, at der er maksimalt 800 m gang til et af busstoppestederne på den øst/vestgående bus på Roskildevej.

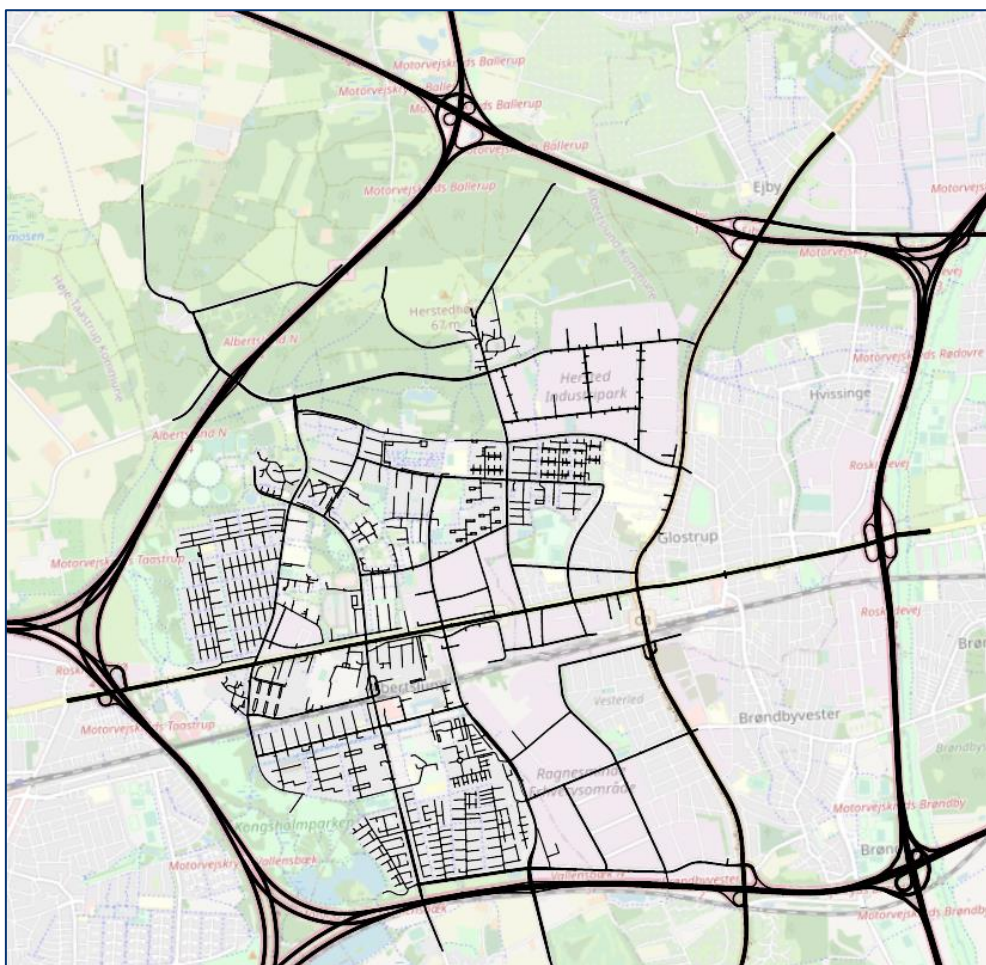


Figur 25 Gangafstande til øst/vestgående busser på Roskildevej

5. APPENDIX: TRAFIKMODELFORUDSÆTNINGER

Trafikken i dette notat er beregnet med en strategisk trafikmodel. Den benyttede trafikmodel dækker over flere kommuner og afgrænses af Holbækmotorvejen, Motorring 4, Frederikssundsmotorvejen 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 26: Oversigtskort - Albertslund Kommunes trafikmodel.

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

Efter aftale med Albertslund Kommune er der taget udgangspunkt i 2026-scenariet, men med data for en fuldt udbygget fængselsgrund - dvs. ca. 1600 boliger.

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 delområde, 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 planlagt i området. 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.

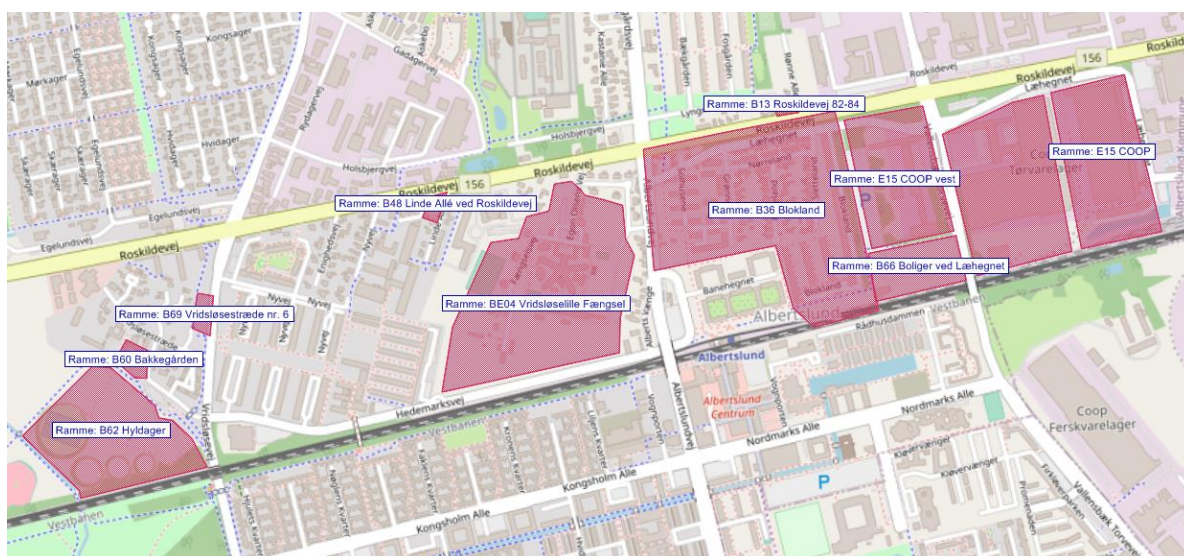
Modellen efterligner ture fra A til B, og turene kan både være ture internt i kommunen, men også ture der forlader kommunen. Belastning i vejnettet er med til at bestemme hvilken rute bilisterne vælger, og det er ikke direkte muligt at påvirke rutevalget baseret på personlige præferencer. En trafikmodel er således kun et tilnærmet øjeblikbillede af virkeligheden som den typisk vil se ud på en gennemsnitlig hverdag.

Til grund for støjberegninger og trafikanalyser for Vridsløse er der som nævnt 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.

5.1 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 27.



Figur 27: Udbygningsområder i prognoseår 2026

Tabel 6: 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