

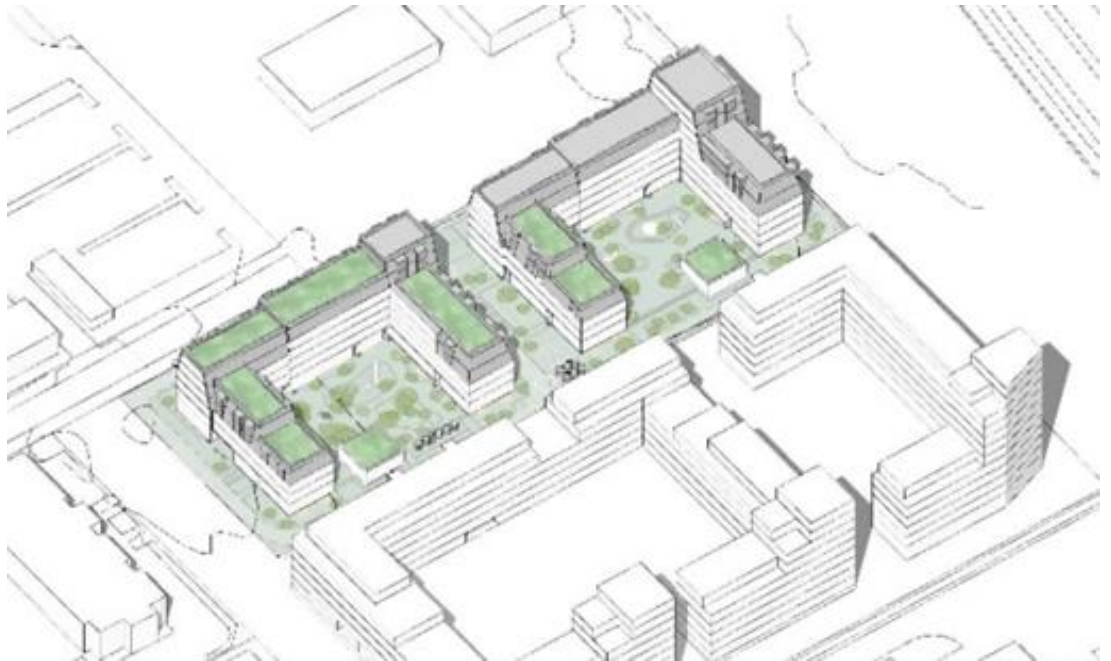
Bilag 3
Trafik og parkering

Sophienberg Gruppen A/S

NOTAT
22.02.23
PS

Albertslund – Smedeland 30

Trafik og parkering



Indhold

Albertslund – Smedeland 30	1
1 Indledning	2
2 Parkering	3
2.1 Bilparkering	3
2.2 Cykelparkering	4
3 Trafik	4
3.1 Biltrafik til projektgrunden	4
3.2 Biltrafik på de tilstødende veje	5
4 Stier og kollektiv trafik	6

1

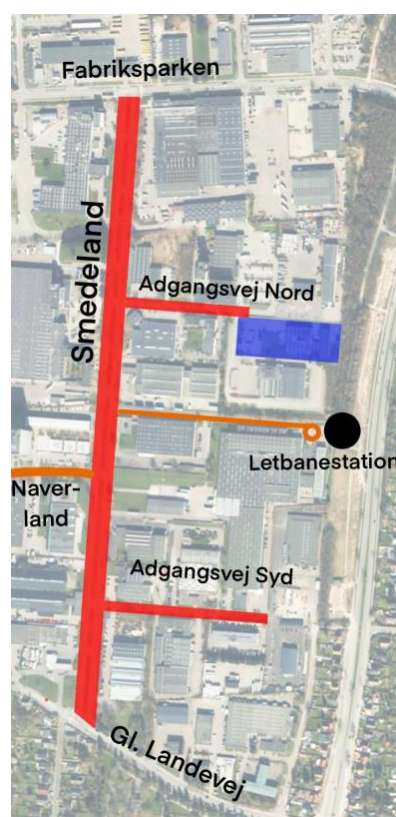
Indledning

Sophienberg Gruppen planlægger en udvikling af grunden Smedeland 30 i Albertslund med boliger. Der arbejdes aktuelt på en lokalplan for området.

Projektområdet er en del af den østlige del af Hersted Industripark, der i Kommuneplan 2022-2034 er udpeget til udvikling med blandede byfunktioner. Det er også en del af det stationsnære kerneområde til letbanestationen Glostrup Nord der forventes at åbne i 2025.

Lokalplanen omfatter projektområdet samt den overordnede vej Smedeland og to private fællesveje.

Via Trafik en del af Sweco, er anmodet om at udarbejde nærværende notat om de trafikale forhold som en del af grundlaget for lokalplanen.



Figur 1. Oversigtskort. Lokalplanen omfatter det røde og det blå areal.

2

Parkering

Projektområdet planlægges opført med ca. 190 boliger i etagebebyggelse, to karreer med tilhørende fælleshus. Bilparkering og hovedparten af cykelparkeringen er i konstruktion under bebyggelsen, jf. illustrationen på forsiden.

2.1

Bilparkering

Der etableres parkering svarende til 0,75 p-plads/bolig svarende til kommunens parkeringsnorm på 1,5 p-plads/bolig, reduceret med 50 %. Det skyldes er et stationsnært kerneområde med den kommende letbanestation.

Der er herudover mulighed for at etablere en delebilordning med en delebilplads pr. 25 boliger, og med en reduktion i parkeringsnormen med 4 pladser, pr. anlagt delebilplads.

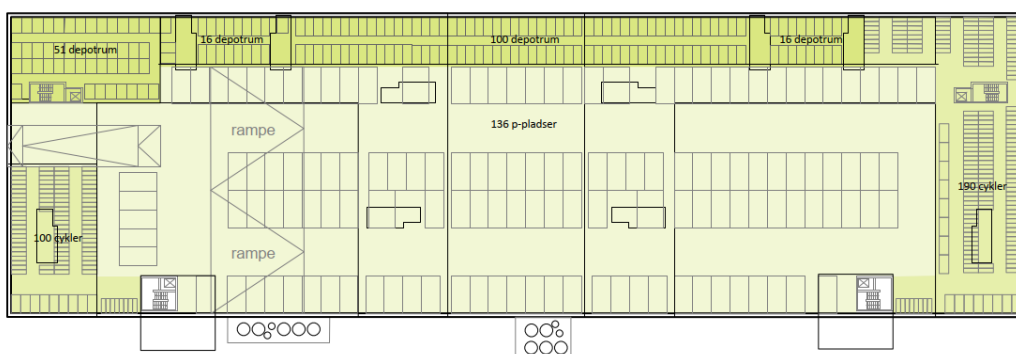
Med afsæt i 190 boliger, skal der således etableres 143 p-pladser uden delebilpladser. Hvis reglerne om delebilpladser udnyttes fuldt ud, kan kravet til bilparkeringspladser reduceres til 115 pladser. Det forudsætter at 7 af de 115 p-pladser etableres som delebilpladser som led i etablering af en delebilsordning med 7 delebiler, og der dermed kan reduceres med $7 \cdot 4 = 28$ p-pladser.

6 af p-pladserne udformes til handicapparkering, 3 små pladser (3,5*5 m) i p-kælderen, og 3 store pladser (4,5*8 m) på terræn.

Al bilparkering, ud over de 3 store handicap-p-pladser etableres i en fælles kælder under hele bebyggelsen. Aflevering af pakker, af- og pålæsning og gæsteparkering forudsættes at kunne ske på adgangsvejen. (Gæsteparkering kan muligvis ske i parkeringskælderen)

Ind- og udkørsel til p-kælderen sker i den vestlige ende bebyggelsen, ad en lige tosporet lige rampe. Det anbefales at den udformes med en kørebanebredde på 6,5 meter.

Den i figur 2 skitserede p-kælder har en kapacitet på 136 pladser, og tager afsæt i et projekt med 183 boliger. Illustrationen viser at det er muligt, at etablere det fornødne antal parkeringspladser i et niveau.

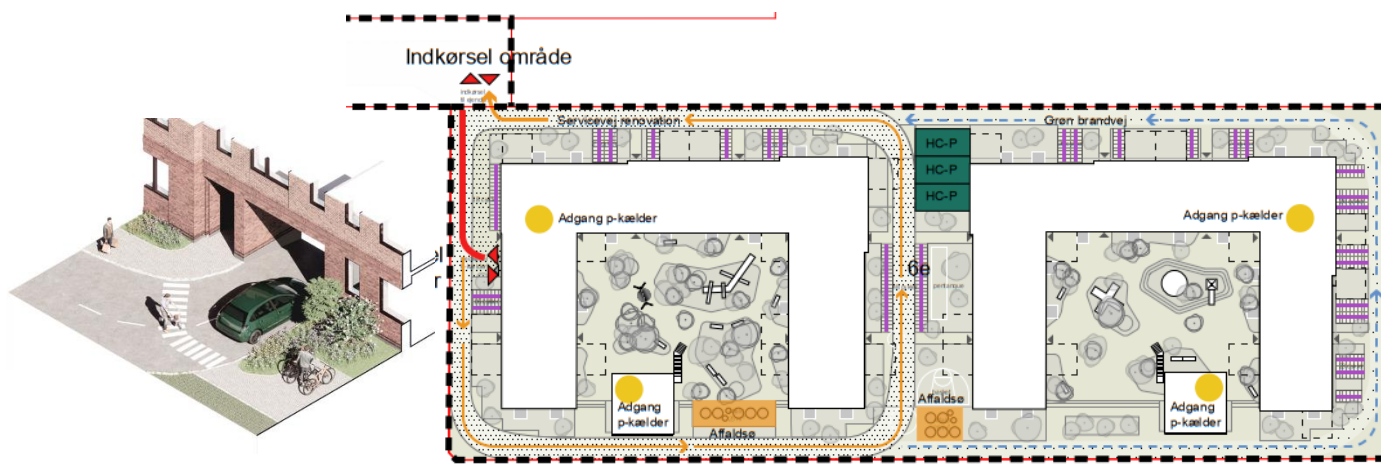


Figur 2. Illustration af p-kælder

Der er en ensrettet servicevej rundt om den vestlige karre dimensioneret for renovationsbiler og redningskøretøjer. Mellem rampen (der starter umiddelbart bag facaden) og adgangsvejen afvikles trafikken til og fra p-kælderen dobbeltrettet. Denne del af servicevejen bør derfor have en bredde på min. 5 meter. Hvis dette ikke er muligt, kan strækningen formentlig fungere som

en en-sporet vejstrækning med dobbeltrettet trafik. Det forudsætter, at der er tilstrækkelig oversigt mellem bilister som kommer op fra kælderen, og bilister der drejer ind fra adgangsvejen.

Illustrationen (figur 2) af adgangsforholdene ved p-kælderen indikerer, at det er muligt at opnå en tilstrækkelig kørebanebredde, samt at der kan skabes afstand mellem toppen af rampen og krydsende lette trafikanter. Illustrationen antyder også, at adgangsvejen muligvis deler vejareal med nabogrunden, der i givet fald giver bedre muligheder for at udforme vejen



Figur 3. Situationsplan

2.2 Cykelparkering

Der skal anlægges 2 cykel-p-pladser/bolig og yderligere 3 ladcykel-p-pladser/anlagt delebilplads. Herudover skal der udlægges areal til 1 cykel-p-pladser/bolig.

Det svarer til 380 anlagte cykelparkeringspladser og udlagt areal til yderligere 190 cykler. Her til op til 21 pladser til ladcykler, afhængigt af omfanget af delebilpladser.

Cykelparkering placeres dels i terrænen og dels i p-kælderen, hvortil der er adgang via elevatorer og trapper.

3 Trafik

3.1 Biltrafik til projektgrunden

Omfanget af biltrafik til og fra den kommende bebyggelse kan estimeres på flere måder. Ud fra turrater kan der forventes en biltrafik på 3,3 bilture/bolig/hverdagsdøgn, hvilket med 190 boliger giver en samlet biltrafik på 627 bilture/hverdagsdøgn, begge retninger tilsammen.

Turraten er hentet fra trafikanalyse fra 2020 udarbejdet af Raw Mobility, hvor det fremgår, at det er afstemt med Glostrup Kommune. Raw Mobility angiver trafiktal i årsdøgntrafik. Turraten er her angivet til 3,02. Tal og turrater er i dette notat omregnet til hverdagsdøgntrafik med en faktor 1,1.

Hvis der i stedet tages afsæt i at der etableres 143 p-pladser, der vurderes at blive anvendt 1,5 gange/døgn i gennemsnit svarer det til 429 bilture/hverdagsdøgn, begge retninger tilsammen. Hvis det antages, at denne trafik udgør 80% af den samlede biltrafik til bebyggelsen, idet der også vil ske leveringer af pakker, afhentning af renovation, af- og pålæsning, korttidsparkering mv. giver det en samlet biltrafik på 536 bilture/hverdagsdøgn, begge retninger tilsammen.

Delebiler har ikke betydning for biltrafikken størrelse. Tesen er, at en bil erstatter flere parkeringspladser, netop fordi bilen bruges mange gange i løbet af dagen. Det udligner hinanden.

Ca. 540 bilture/hverdagsdøgn, begge retninger tilsammen vurderes at være et kvalificeret skøn over den fremtidige biltrafik til og fra det planlagte byggeri.

Væksten i trafikken er mindre, da den nuværende trafik til og fra området skal modregnes. Den skønnes at være i størrelsesordenen 100-150 bilture/døgnet. Baseret på et luftfoto af områdets parkering

3.2 Biltrafik på de tilstødende veje.

RAW Mobility har i 2020 udarbejdet en trafikanalyse for Hersted Industripark, der beregner den fremtidige biltrafik i år 2026 (letbane i drift), 2036 (afslutning af kommuneplanperiode) og 2045 (masterplan fuldt udbygget).

Her er trafikken beregnet på Smedeland, nord og syd for Naverland. Resultatet fremgår af tabel 1

Det fremgår at der forventes en markant trafikstigning på Smedeland, der over de næste ca. 15 år forventes at vokse til næsten det 6. dobbelte på den nordlige delstrækning, og godt og vel til det dobbelte på den sydlige delstrækning.

Det aktuelle projekt skaber en ny trafik på ca. 540 biler på den nordlige adgangsvej. Hvis det antages, at deres retningsfordeling nord og syd på Smedeland er nogenlunde lige svarer det til en vækst på Smedeland på ca. 270 biler/hverdagsdøgn. Det svarer til maks. 4% af den forventede trafikvækst på den nordlige del af Smedeland frem til 2026.

Det aktuelle projekt bidrager derfor kun i meget begrænset omfang til trafikvæksten på Smedeland, og projektets trafik giver i sig selv ikke anledning til problemer med afviklingen på den nordlige adgangsvej.

Med tiden må der dog forventes kapacitetsproblemer med at køre fra adgangsvejen ud på Smedeland i myldretiden, hvis de beregnede fremtidige trafikmængder står til troende.

År	Smedeland – ÅDT		Smedeland – HVDT (ÅDT*1,1)		Stigning ift 2019	
	Nord	Syd	Nord	Syd	Nord	Syd
2019	4.016	5.150	4.418	5.665		
2026	9.930	6.690	10.923	7.359	247%	130%
2036	23.100	11.520	25.410	12.672	575%	224%
2045	22.790	11.330	25.069	12.463	567%	220%

Tabel 1. Beregnet trafikvækst på Smedeland (Raw Mobility 2020). Trafiktal er i dette notat opregnet fra ÅDT til HVDT med faktor 1,1)

4

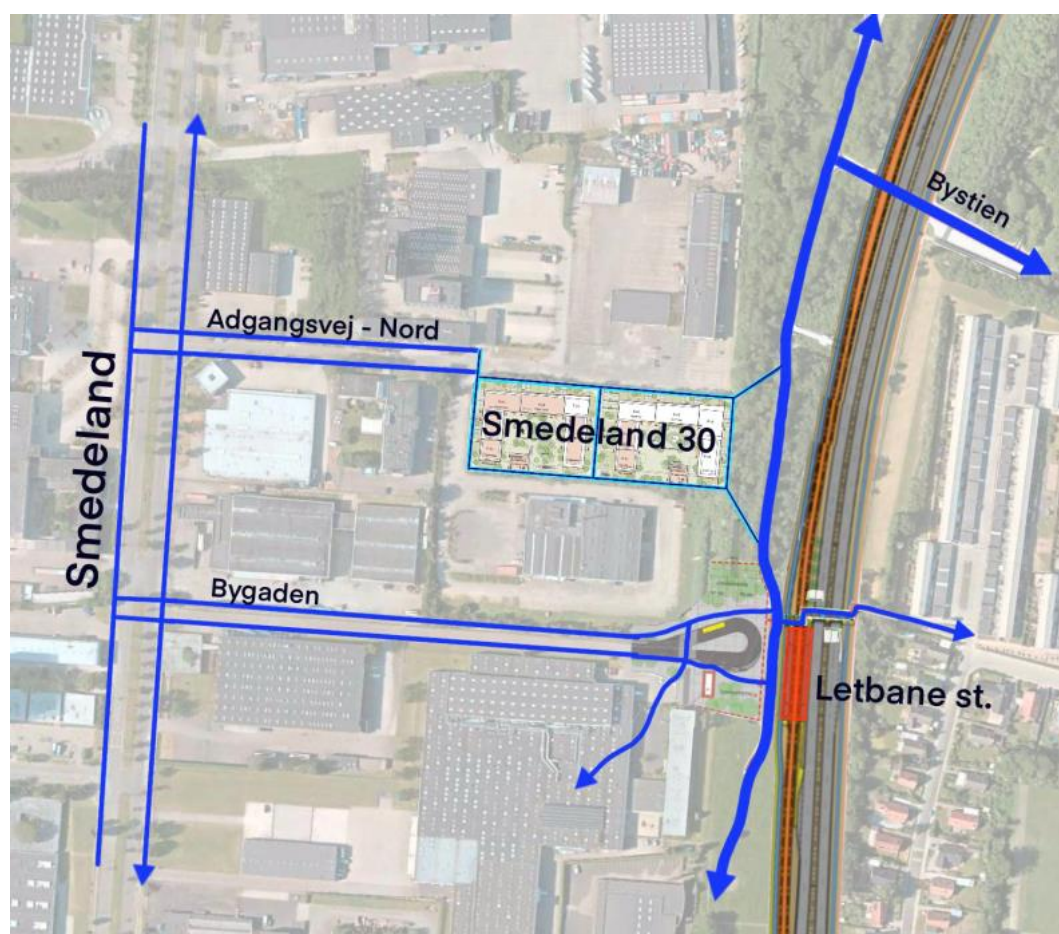
Stier og kollektiv trafik

Projektområdet ligger ideelt i forhold til den kommende letbanestation. Der er ca. 125 meter fra de nærmeste opgange og kun op til ca.300 meter fra de fjerneste.

Hvad angår stier ligger området tæt ved hovedstien der løber langs Ringvejen, og hvorfra der er forbindelser til området nord, syd og øst for området. Den nuværende bro over vejen ved Bystien, suppleres i forbindelse med letbanen med en overgang i niveau ved stationen.

Mod vest omfatter stierne estimerende om planlagte stier i hele udviklingsområdet Hersted Industripark. I nærområdet er det især planlagt fortov og enkeltrettede stier langs Adgangsvej Nord, samt stierne langs Smedeland der har betydning for projektområdets stinet.

Internt på grunden bliver der stier rundt om begge karreer.



Figur 4. Nærområdets fremtidige stinet.