

AG Gruppen

Nyt udviklingsprojekt på Smedeland 7, Albertslund

Trafiknotat

Trafikplan ApS
Niels Bohrs Vej 6
6700 Esbjerg

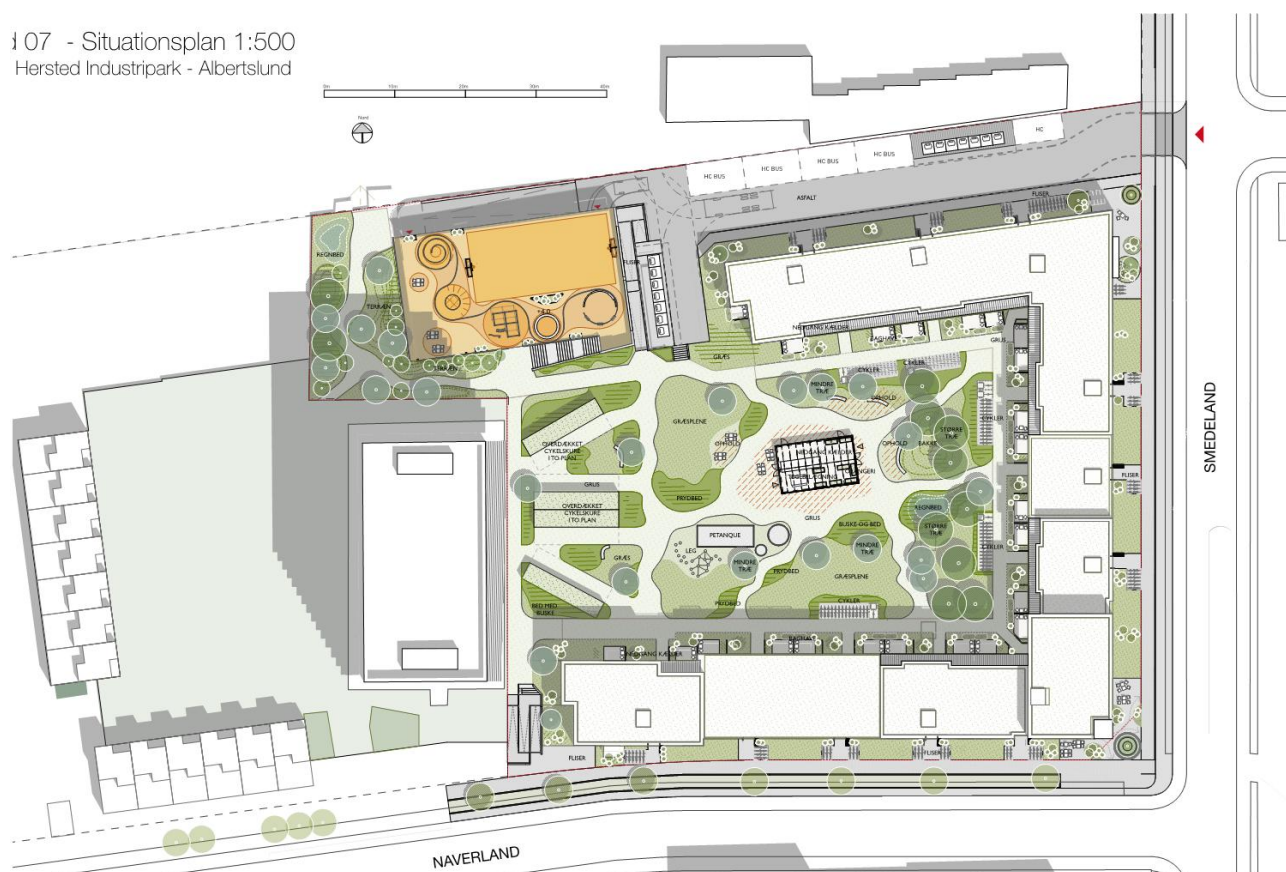
Tlf.: 41 76 68 40
info@trafikplan.dk

www.trafikplan.dk

CVR: 37539163

Dato 03.10.2025

d 07 - Situationsplan 1:500
Hersted Industripark - Albertslund



Indhold

1	Baggrund.....	3
2	Eksisterende forhold.....	5
2.1	Smedeland	6
2.2	Naverland	7
2.3	Gamle Landevej	8
2.4	Fabriksparken.....	8
2.5	Uheld.....	9
3	Fremtidige ombygning af vejnettet.....	11
4	Projektet.....	12
5	Trafikalt grundlag	14
6	Analyse og vurdering.....	20
6.1	Trafikafvikling.....	20
6.1.1	Anlægsfasen	20
6.1.2	Driftsfasen	20
6.2	Parkering og parkeringsløsninger	22
6.2.1	Anlægsfasen	22
6.2.2	Driftsfasen	22
6.3	Trafiksikkerhed	24
6.3.1	Anlægsfasen	24
6.3.2	Driftsfasen	24
6.4	Anbefalede tiltag	26

1 Baggrund

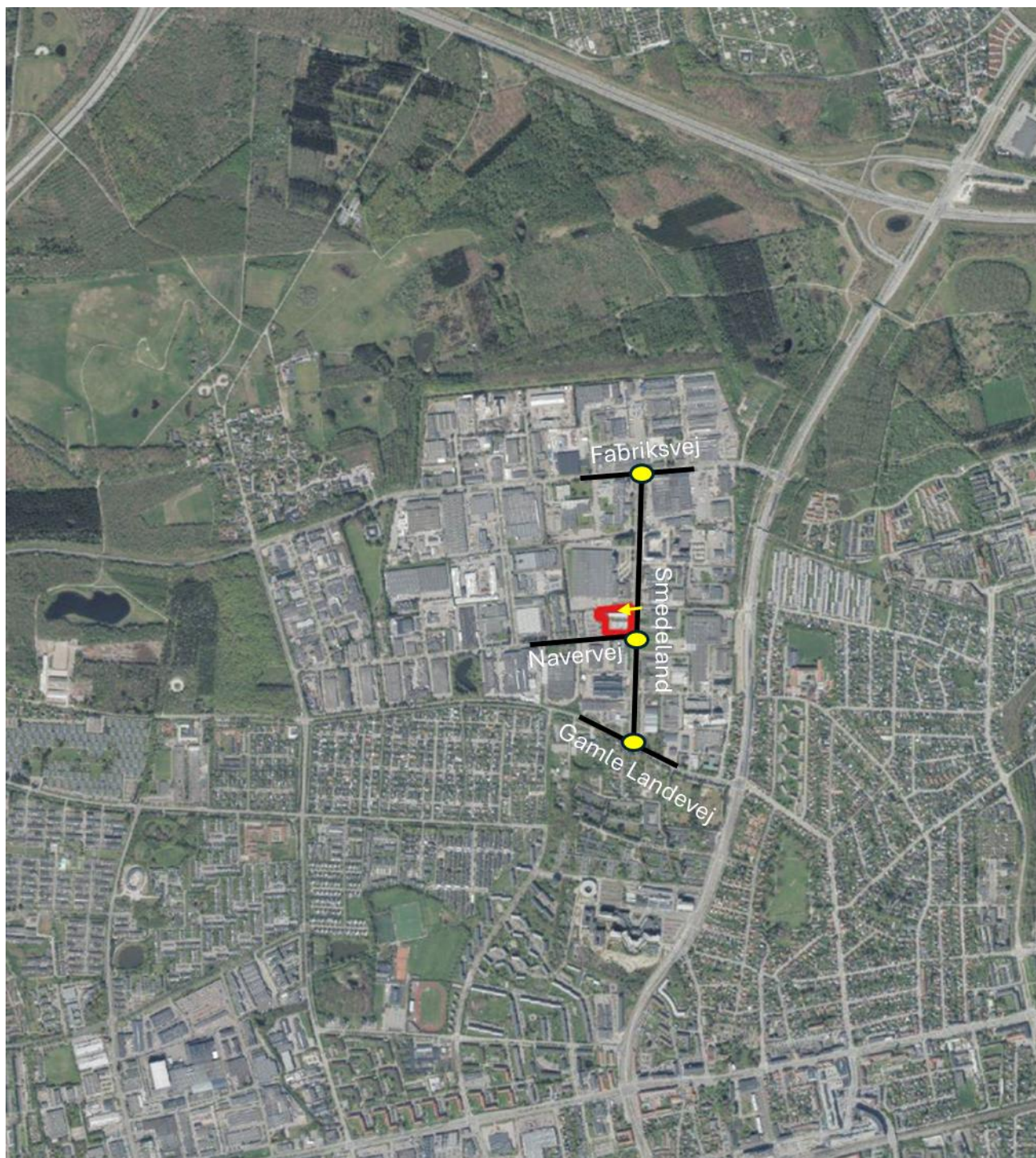
AG Gruppen arbejder med et udviklingsprojekt ved Smedeland 7 i Albertslund. Området er en del af Hersted Industripark, hvor Albertslund Kommune har udarbejdet Masterplan Hersted 2045, som danner rammen for omdannelsen af hele Hersted Industripark frem mod 2045. I den forbindelse har en anden rådgiver udarbejdet en samlet trafikplan for omdannelsen af hele Hersted Industripark.

Med det foreslåede udviklingsprojekt for Smedeland 7, ændres projektområdet fra et industriområde til et boligområde, hvorfor der er igangsat arbejde med ny lokalplan 5.1X for boliger og erhverv på Smedeland 7.

Projektet omfatter etablering af 161 boliger med fælleslokaler. Der vil desuden være mulighed for omdannelse af op til 10 lejligheder i stueetagen til erhverv. Projektet omfatter et samlet etageareal på i alt 12.880 m². I forbindelse med projektet skal der udarbejdes en miljøvurdering, hvor også de trafikale konsekvenser skal belyses. Der er udarbejdet et afgrænsningsnotat for miljøvurderingen, som nærmere redegør for metode og emner der skal belyses.

Dette notat omfatter de trafikale analyser iht. krav og metode som angivet i afgrænsningsnotatet dateret d. 1. juli 2025.

Projektområdet og influensvejnettet fremgår af nedenstående figur.



Figur 1. Projektområde (rødt) og influensvejnet (sort) med kryds og vejadgang (gul pil)

2 Eksisterende forhold

Smedeland 7 er beliggende centralt i Hersted Industripark, og indeholder på nuværende tidspunkt ca. 5.200 m² lettere industri og erhverv. Projektområdet vejbetjenes fra øst via Smedeland, samt fra syd med to overkørsler til Naverland. Overkørslerne fra Naverland er ensrettet med indkørsel længst mod øst og udkørsel mod vest.

Det omkringliggende vejnet og adgangsveje til området fremgår af nedenstående figur.



Figur 2. Placering af Smedeland 7 (Blå markering) i Hersted Industripark med vejadgange til Smedeland og Naverland (gule pile).

I efteråret 2025 forventes første etape af letbanen langs Ring 3 at åbne. Der er stoppested (Glostrup Nord) i en afstand af ca. 400 m fra Smedeland 7.

Der foreligger trafiktællinger i området, foretaget i foråret 2025. Disse fremgår af tabel 1.

Tabel 1. Trafiktællinger på influensvejnettet.

Vejnavn	År	Hverdags- døgntrafik (HDT)	Lastbilandel (%)	Hastighed (gnms./85% frak.)	Spidstimetrafik (morgen / eftermiddag)
Smedeland nf. Naverland	2025	4.729	7,7 %	47,7 / 54,9 km/t	391 / 405
Smedeland sf. Naverland	2025	4.913	8,2 %	48,1 / 55,5 km/t	392 / 426
Naverland vf. Farverland	2025	3.425	13,1 %	45,8 / 54,0 km/t	288 / 303
Gamle Landevej øf. Smedeland	2025	6.465	5,1 %	48,2 / 55,6 km/t	514 / 613
Gamle Landevej vf. Smedeland	2025	4.063	0,6 %	52,7 / 59,5 km/t	388 / 421
Fabriksvej øf. Smedeland	2025	12.720	8,6 %	46,6 / 53,5 km/t	1.135 / 1.093
Fabriksvej vf. Smedeland	2025	8.911	9,9 %	45,5 / 53,9 km/t	813 / 843

2.1 Smedeland

Smedeland er en 4-sporet vej med en bred midterrabat. Venstresving er således kun muligt hvor midterhellen er afbrudt ved vejkryds og ved enkelte større virksomheder. Ved Smedeland 7 er midterhellen ikke afbrudt, og der er således kun mulighed for højre ind/ud. Der er cykelstier i begge sider af vejen, adskilt fra kørebanen med en smal rabat. Bag cykelstien er der meget smalle fortove i begge sider af vejen. Cykelstien fremstår afbrudt ved overkørslen. I midterrabatten er der to rækker allé træer.



Figur 3. Smedeland ud for nuværende vejadgang til nr. 7, set mod syd. Pudebump ved Naverland ses længere fremme. Kilde: Google Maps, maj 2024

Hastighedsgrænsen er 50 km/t, og trafiktællingerne jf. tabel 1 viser, at denne generelt overholdes med en gennemsnitshastighed på ca. 48 km/t og en 85 % fraktil på ca. 55 km/t. Der er etableret pudebump i sydgående retning umiddelbart nord for krydset med Naverland.

2.2 Naverland

Naverland er en bred 2-sporet vej med en kørebanebredde på ca. 10,5 m. Der er smalle fortove i begge sider af vejen, adskilt fra kørebanen med en bred rabat med allé træer. Der er ingen faciliteter for cyklister, som kører på kørebanen. Der er fra Naverland ensrettede vejadgange til projektområdet, med indkørsel længst mod øst og udkørsel mod vest.



Figur 4. Naverland ud for projektområdet (til venstre), set mod øst. Kilde: Google Maps, maj 2024

Naverland er busbetjent med rute 149 med stoppested ud for projektområdet. Der er afgang ca. hvert 20. minut i hver retning, svarende til ca. 6 busser i timen for begge retninger.

Hastighedsgrænsen er 50 km/t, og trafiktællingerne jf. tabel 1 viser, at denne generelt overholdes med en gennemsnitshastighed på ca. 46 km/t og en 85 % fraktil på ca. 54 km/t.

2.3 Gamle Landevej

Gamle Landevej er en meget bred 2-sporet vej med en kørebanebredde på ca. 12 m øst for Smedeland. Der er enkeltrettede delte stier i begge sider af vejen, adskilt fra kørebanen med en kantsten.

Krydset mellem Gamle Landevej og Smedeland er signalreguleret. Det er i trafikanalysen for Hersted Industripark anbefalet, at krydset skal ombygges. Dette forventes at ske i løbet af 2027.



Figur 5. Gamle Landevej ved krydset med Smedeland, set mod vest. Kilde: Google Maps, maj 2024.

Gamle Landevej er busbetjent med rute 149 med stoppested ud for projektområdet. Der er afgang ca. hvert 20. minut i hver retning, svarende til ca. 6 busser i timen for begge retninger.

Hastighedsgrænsen er 50 km/t, og trafiktællingerne jf. tabel 1 viser, at denne generelt overholdes på strækningen øst for Smedeland med en gennemsnitshastighed på ca. 48 km/t og en 85 % fraktil på ca. 56 km/t. Vest for Smedeland, hvor strækningen er mere facadeløs, er hastigheden højere. Her er gennemsnitshastigheden målt til ca. 53 km/t og 85 % fraktilen ca. 60 km/t.

2.4 Fabriksparken

Fabriksparken er en bred 2-sporet vej med en kørebanebredde på ca. 10,5 m. Der er fællestier i begge sider af vejen, men syd fra Smedeland er der en delt sti langs den sydlige side af vejen.

Krydset mellem Fabriksparken og Smedeland er signalreguleret. Det er i trafikanalysen for Hersted Industripark anbefalet, at krydset skal ombygges. Dette forventes at ske i løbet af 2027.



Figur 6. Fabriksparken ved krydset med Smedeland, set mod øst. Kilde: Google Maps, maj 2024

Fabriksparken er busbetjent med rute 500S med stoppested ved krydset med Smedeland. Der er afgang ca. hvert 20. minut i hver retning, svarende til ca. 6 busser i timen for begge retninger.

Hastighedsgrænsen er 50 km/t, og trafiktællingerne jf. tabel 1 viser, at denne generelt overholdes med en gennemsnitshastighed på ca. 46 km/t og en 85 % fraktil på ca. 54 km/t.

2.5 Uheld

På influensvejnettet er der i perioden 1.1.2020-31.07.2025 i alt registreret 11 uheld (ekskl. ekstrauehald), heraf er ét uheld med personskade. Personskadeuehaldet er et eneuehald med en påvirket bilist, der kører fra Smedeland mod syd og lige over i T-krydset med Gl. landevej og ind i en mast i signalanlægget.

Der er registreret i alt tre uheld med bløde trafikanter. Alle tre uheld er krydsuehald, hhv. ét ved Fabriksparken/Smedeland og to ved Gl. Landevej/Smedeland, hvor en cyklist/løbehjul er blevet overset af en svingende bilist i krydsene. Ingen uheld er som nævnt med personskade.

Tre ud af 11 uheld er sket i mørke, mens to ud af 11 uheld er sket i vådt eller glat føre. 7 uheld er uheld i kryds eller ifm. udkørsler. To uheld er med parkerede biler, mens to uheld er mødeuehald på lige vej.

I alt er der registreret ét uheld i det signalregulerede kryds Fabriksparken/Smedeland og tre uheld i det signalregulerede kryds ved Gl. Landevej/Smedeland.

Der er ikke registreret uheld på Smedeland ved eller omkring projektområdet. På Naverland er der registreret to mødeuheld, hvor en bilist har påkørt en modkørende og efterfølgende er flygtet fra stedet.

Ud fra de registrerede uheld ses der ikke særlige uheldstendenser. Uheldstyper og situationer er meget forskellige, og der ses ikke særlige uheldsbelastede lokaliteter på influensvejnettet. En stor del af de registrerede uheld vurderes at skyldes enten uopmærksomhed eller grov uagtsomhed fra trafikanternes side, og ikke som følge af de vejtekniske forhold.

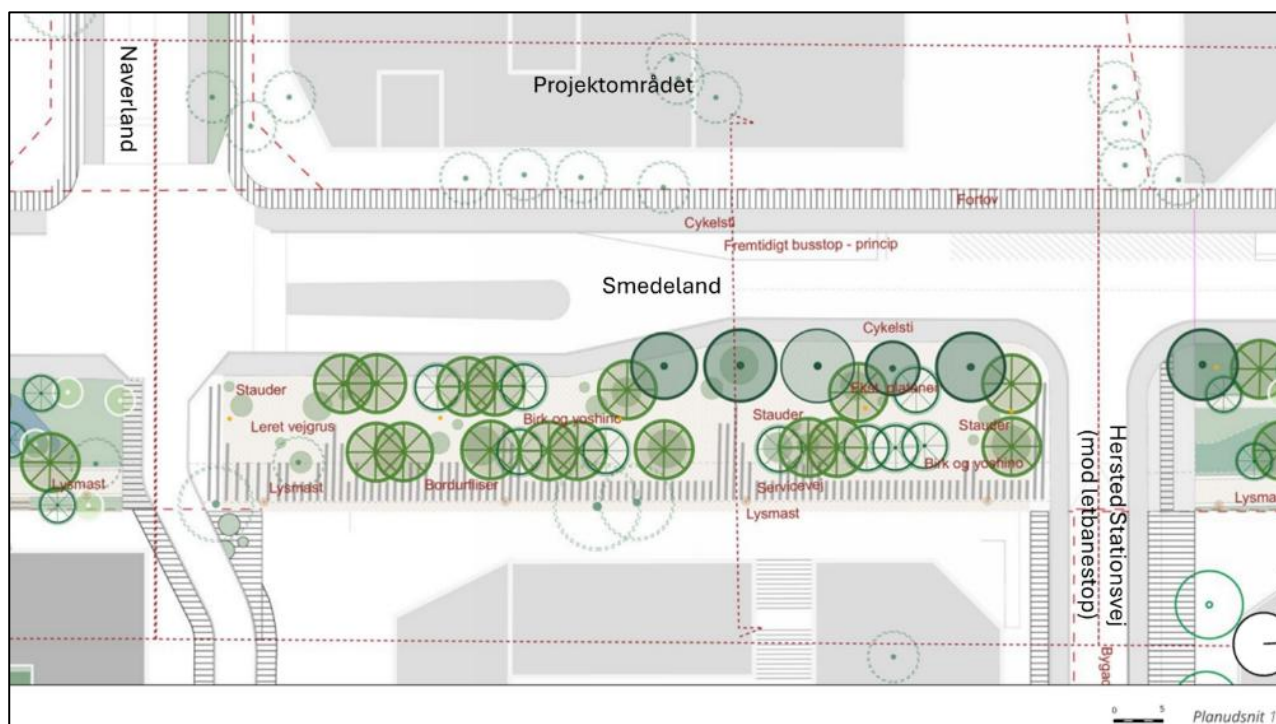
3 Fremtidige ombygning af vejnettet

I forlængelse af Masterplan for Hersted 2045, har Albertslund Kommune udarbejdet en række principper for hvordan vej- og stinettet skal udformes. Den første del af realiseringen af Masterplanen er omdannelsen af det stationsnære område mellem O3 og Smedeland, samt Dollbyen ved Navervej. Her blev en række principper for omdannelsen af dette område godkendt af kommunalbestyrelsen i december 2022. Centralt i denne omdannelse er etableringen af letbanestationen. (Glostrup Nord) og en ny forbindelse Hersted Stationsvej fra Smedeland til letbanestationen ved O3.

Hersted Stationsvej skal være hovedaksen for de lette trafikanter i området med letbanestationen, og ved krydsning med Smedeland skal der etableres fartdæmpende foranstaltninger i form af en hævet flade. Det er derudover besluttet, at Smedeland skal ombygges til en boulevard, hvor vejen fremadrettet kun skal være 2-sporet. Albertslund Kommune har i 2023 fået udarbejdet et skitseprojekt der viser hvordan denne kan udformes, jf. figur 7.

Som udgangspunkt skal den vestlige side af den nuværende kørebane fortsat anvendes som vej med cykelstier i begge sider, og fortov i den vestlige side. Den østlige del af vejen nedlægges derimod, og etableres som et grønt strøg med grusstier og beplantning.

Hersted Stationsvej forventes etableret i forlængelse af åbningen af letbanestationen. På nuværende tidspunkt er der ikke nærmere oplysninger om tidsplanen for omdannelsen af Smedeland til en boulevard.



Figur 7. Forslag til udformning af Smedeland ud for projektområdet (Nord er til højre på figuren). Kilde: Principper for indretning af Smedeland, Albertslund Kommune 2023.

4 Projektet

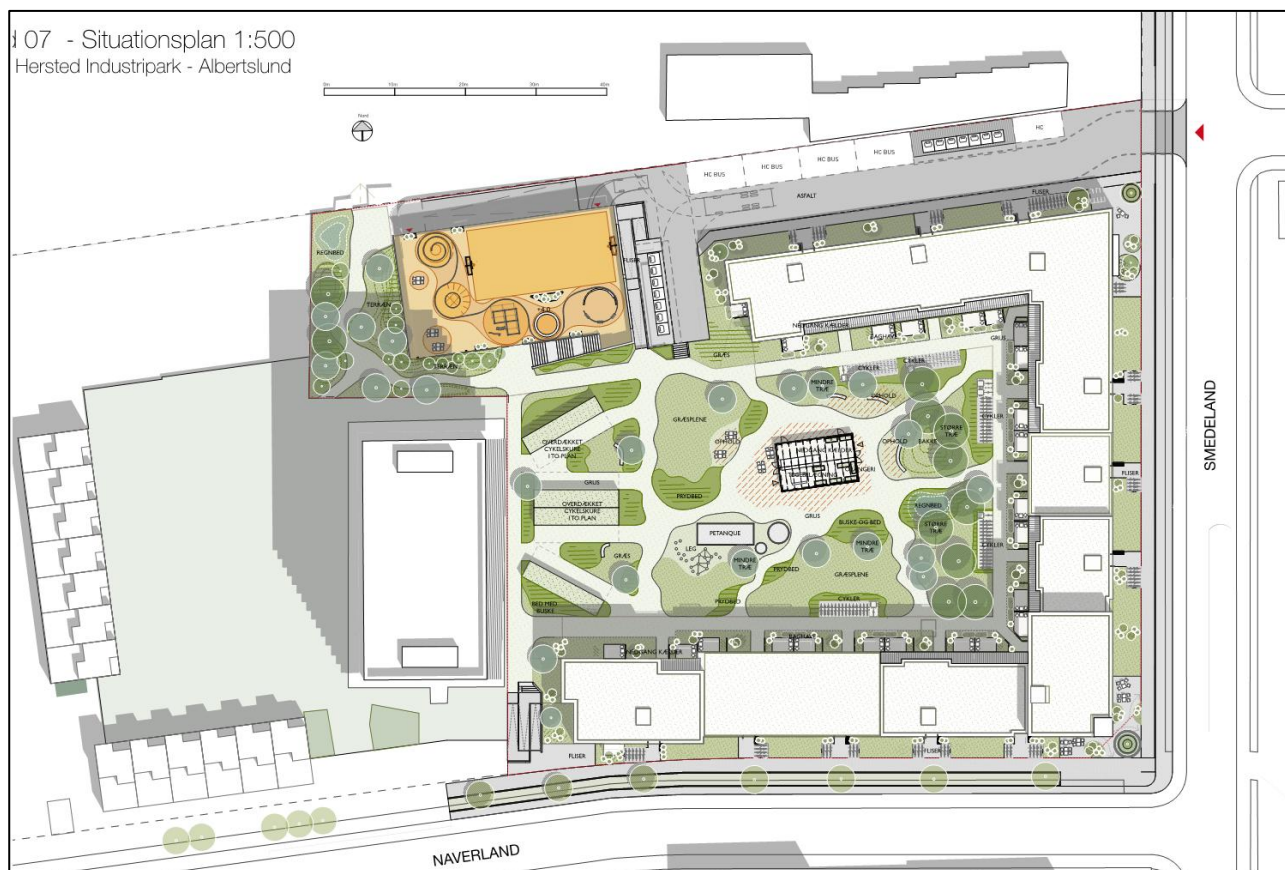
Projektet omfatter etablering af 161 boliger med fælleslokaler samt mulighed for erhvervslokaler. Samlet omfatter projektet etageareal på i alt 12.880 m². Boligerne vil være en blanding som henvender sig til både singler, familier og seniorer. Stueetagen indrettes, så der på hjørnet mellem Smedeland og Naverland og i forlængelse af det grønne strøg er mulighed for udadvendte erhverv. Derudover rummer stueetagen på det nordlige hjørne ved Smedeland fælleslokaler til bebyggelsens beboere.

Smedeland 7 udvikles i tæt dialog med nabomatriklen Naverland 2. Det er begge grundejeres vision at skabe en tæt sammenhæng mellem de to matrikler, der i overensstemmelse med visionerne i Masterplan Hersted 2045 indeholder en blanding af boliger og erhverv i varierende skala. På Naverland 2 opføres nye rækkehuse, mens det eksisterende højhus transformeres til en blanding af boliger og erhverv, som en vertikal forlængelse af fællesskabet.

Da den kommende letbane langs Ring 3 (Nordre Ringvej) vil have et stop ca. 400 m fra området, kan der anvendes en halvering af Albertslund Kommunes parkeringsnorm, som følge af stationsnærhedsprincippet. Derudover reduceres antallet af bilparkeringspladser som følge af delebilsordning. Dette medfører at der i alt skal etableres 95 parkeringsplads til biler. Delebilsordningen reduceres muligvis i forbindelse med den kommende Kommuneplan 2026, og der er derfor indlagt mulighed for at etablere 17 parkeringspladser ekstra efter behov, således det samlede antal bilparkeringspladser kan blive op til 112 pladser. Der etableres 324 cykelparkeringspladser med mulighed for at øge dette til i alt 485 pladser efter behov.

Projektområdet får vejadgang fra Smedeland længst mod nord, og nuværende vejadgange fra Naverland nedlægges. Det forventes på nuværende tidspunkt, at projektet kan stå færdigt i løbet af 2028 eller 2029.

07 - Situationsplan 1:500
Hersted Industripark - Albertslund



Figur 8. Dispositionsforslag for projektområdet.

5 Trafikalt grundlag

Anlægsfasen

Det er oplyst, at anlægsperioden forventes at vare ca. 20-24 måneder, fordelt over følgende faser med tilhørende forventede antal lastbiler:

- | | |
|-----------------------------|----------------------------|
| • Nedrivning | ca. 600 lastbiler |
| • Modning | ca. 2.650 lastbiler |
| • Råhus montage | ca. 3.500 lastbiler |
| • <u>Øvrig byggeperiode</u> | <u>ca. 1.050 lastbiler</u> |
| • I alt | ca. 7.800 lastbiler |

Med en anlægsperiode på ca. 2 år og med ca. 250 arbejdsdage pr. år, medfører dette en gennemsnitlig lastbiltrafik på ca. 16 lastbiler pr. dag. Da hver lastbil medfører to ture – en til området og en fra området, svarer dette til ca. 32 lastbilture pr. dag i gennemsnit.

Ud fra en forudsætning om at der arbejdes i ca. 10 timer på pladsen pr. arbejdsdag, svarer dette til ca. 3 lastbilture pr. time i gennemsnit.

Ovenstående er en gennemsnitsbetragtning, og det forventes også at trafikken er forholdsvis ligeligt fordelt over anlægsperioden og over arbejdsdagene. Der vil dog være perioder med mere eller mindre lastbiltrafik ift. gennemsnittet. Det er oplyst, at den mest intense periode vil være ved montage af råhuset. Det vurderes, at lastbiltrafikken i denne periode kan være op til dobbelt så stor som gennemsnittet, svarende til ca. 64 lastbilture pr. dag, og ca. 6-7 lastbilture pr. time.

Da projektet fortsat er løst defineret, er anlægsperioden og trafikmængder dog behæftet med en vis usikkerhed.

Driftsfasen

Det er en forudsætning for miljøvurderingen, at den fremtidige trafik til og fra området skal beregnes ud fra turrater fastsat i samarbejde mellem Albertslund og Glostrup Kommuner.

Disse turrater er nærmere beskrevet i den trafikale analyse "Hersted Industripark - trafikale analyser", udarbejdet af RAW Mobility, dateret d. 7. juni 2020, og fremgår af nedenstående figur.

Tabel 5: Turrater jf. tabel 2 i Den trafikale analyse – Hersted Industripark						
Afstand fra Glostrup Nord Station	Pr. lejlighed	Pr. rækkehus	Kontor	Erhverv	Detailhandel	Special detailhandel
< 600 m	3,02	3,40	8,00	4,1	85,00	35,52
600 – 1.000 m	3,10	3,57	8,40	4,1	85,00	35,52
1.000 – 1.200 m	3,12	3,61	8,40	4,1	85,00	35,52
> 1.200 m	3,55	4,47	8,40	4,1	85,00	35,52

Figur 9. Turrater fra "Hersted Industripark - trafikale analyser".

Ud fra disse turrater beregnes i det følgende den netto trafikstigning, som projektet forventes at medføre. I beregningen fratrækkes trafikken til den eksisterende anvendelse af området, da denne vil forsvinde med realiseringen af projektet.

Da der ikke foreligger tællinger af hvad projektområdet isoleret set medfører af trafik på nuværende tidspunkt, er den eksisterende trafik estimeret på baggrund af størrelsen og de erfaringsmæssige turrater for arealanvendelsen. Der kan således være en afvigelse fra den reelle nuværende trafik til og fra området.

Det er af projektudvikler oplyst, at området på nuværende tidspunkt indeholder i alt ca. 5.200 m² erhvervsareal, fordelt således:

- 250 m² til special detailhandel
- 250 m² til industri uden produktion
- 4.700 m² kontorbrug (en stor del står dog tomt)

Da en stor del af kontorarealerne står tomme, regnes der kun med et trafikbidrag fra halvdelen af arealet, svarende til 2.350 m².

I projektet er der mulighed for erhverv i flere af de nederste lejligheder. Da turrater generelt er større for erhverv og kontor end for lejligheder, vil den største trafikale belastning opstå hvis muligheden for omdannelse af op til 800 m² af boligerne til erhverv udnyttes fuldt ud. I afgrænsningsnotatet er det angivet, at boligerne i projektet i gennemsnit er 80 m², hvilket svarer til, at i alt 10 boliger kan omdannes til erhverv.

Tabel 2 **Beregning af nettotrafikstigningen for projektområdet.**
Turrater er baseret på de bestemte turrater i "Hersted Industripark -trafikale analyser".

	Størrelse	Turrate	Antal bilture pr. døgn
Eksist. anvendelse			
Erhverv	250 m ²	4,1 pr. 100 m ²	-10
Kontor	2.350 m ²	8,0 pr. 100 m ²	-188
Detail	250 m ²	35,52 pr. 100 m ²	-89
I alt			-287
Fremtidig anvendelse			
Etageboliger	161 lejligheder	3,02 pr. bolig	486
Liberalt erhverv og kontor	800 m ²	8,0 pr. 100 m ² *	64
Fradrag for boliger der kan om-dannes til erhverv og kontor	10 lejligheder	3,02 pr. bolig	-30
I alt			520
Netto trafikstigning			233

* Da Trafikanalysen for Hersted Industripark kun indeholder turrater for enten erhverv (4,1 pr. 100 m²) eller kontor (8,0 pr. 100 m²), og der ikke foreligger nærmere oplysninger om forventet fordeling mellem kontor og erhverv i projektet, regnes der kun med den høje turrate (kontor)

Trafikken til og fra området forventes således at stige fra ca. 287 køretøjer i døgnet til 520 køretøjer, svarende til en stigning på ca. 80 %.

Den forventede øgede trafik vil ikke fordele sig jævnt over døgnet, og da der primært er tale om boliger, må det forventes at den største koncentration af trafik opstår på hverdage hhv. i morgen og eftermiddagsspilstimerne i forbindelse med bolig-arbejdstrafikken. Her vil størstedelen af trafikken fra boligområdet køre ud af området om morgenen, og ind igen om eftermiddagen. For erhvervsdelen vil trafikmønsteret tilsvarende være omvendt.

I forbindelse med trafikanalysen for Hersted Industripark er der gjort en række forudsætninger om hvordan trafiksammensætningen til de forskellige funktioner er, samt hvordan trafikken fordeles sig over døgnet. Disse forudsætninger fremgår af nedenstående figur, og anvendes tilsvarende på trafikken til og fra projektområdet.

Type	Turrate		Køretøjs andel		Spidstime andel				Restdøgn andel	
	Turrate	pr	pb	lb	m_gen	m_att	e_gen	e_att	r_gen	r_att
Lejligheder <600	3,02	pr antal	0,97	0,03	0,17	0,05	0,08	0,2	0,75	0,75
Rækkehuse <600	3,40	pr antal	0,96	0,04	0,17	0,05	0,08	0,2	0,75	0,75
Lejligheder (600 - 1000)	3,10	pr antal	0,97	0,03	0,17	0,05	0,08	0,2	0,75	0,75
Rækkehuse (600 - 1000)	3,57	pr antal	0,96	0,04	0,17	0,05	0,08	0,2	0,75	0,75
Lejligheder (1000 - 1200)	3,12	pr antal	0,97	0,03	0,17	0,05	0,08	0,2	0,75	0,75
Rækkehuse (1000 - 1200)	3,61	pr antal	0,96	0,04	0,17	0,05	0,08	0,2	0,75	0,75
Lejligheder (>1200)	3,55	pr antal	0,97	0,03	0,17	0,05	0,08	0,2	0,75	0,75
Rækkehuse (>1200)	4,47	pr antal	0,96	0,04	0,17	0,05	0,08	0,2	0,75	0,75
Kontor <600	8,0	pr 100 m2	0,95	0,05	0,05	0,17	0,15	0,1	0,8	0,73
Kontor >600	8,4	pr 100 m2	0,95	0,05	0,05	0,17	0,15	0,1	0,8	0,73
Erhverv <600	4,1	pr 100 m2	0,78	0,22	0,05	0,17	0,15	0,1	0,8	0,73
Erhverv >600	4,1	pr 100 m2	0,78	0,22	0,05	0,17	0,15	0,1	0,8	0,73
Detail	85	pr 100 m2	0,98	0,02	0,05	0,05	0,15	0,15	0,8	0,8
Special detail	35,52	pr 100 m2	0,9	0,1	0,02	0,02	0,15	0,15	0,83	0,83

Figur 10. Fordeling af turrater efter køretøjstype og spidstimer/døgn, samt anvendelse og afstand til station. Pb=personbil, LB=lastbil, M=morgen, E=eftermiddag, gen=genereret og att=attraheret. Kilde: "Hersted Industripark - trafikale analyser, 2020".

Tabel 3 Beregning af spidstimetrafik på hverdags morgener og eftermiddage.

	Antal køretøjer pr. døgn		Antal køretøjer i spidstimerne				Antal køretøjer resten af døgnet	
	Bil	Lastbil	Morgen		Eftermiddag		Ind	Ud
			Ind	Ud	Ind	Ud		
Eksist. anvendelse								
Erhverv	-8	-2	-1	0	-1	-1	-4	-4
Kontor	-179	-9	-16	-5	-9	-14	-69	-75
Detail	-80	-9	-1	-1	-7	-7	-37	-37
Fremtidig anvendelse								
Etageboliger	442	14	11	39	46	18	171	171
Liberalt erhverv og kontor	61	3	5	2	3	5	23	26
Netto trafikstigning	237	-4	-1	35	32	2	85	80

Projektet forventes således at medføre en stigning på ca. 34 biler i spidstimerne på Smedeland i forhold til den nuværende situation. Dette svarer i gennemsnit til en stigning på én bil hvert andet minut (begge retninger til sammen).

Trafikken til og fra projektområdet fordeles ud på influensvejnettet. I forbindelse med trafikanalysen for Hersted Industripark er der gjort en række forudsætninger om hvordan trafikken fordeler sig. Disse forudsætninger anvendes tilsvarende på trafikken til og fra projektområdet. Det er her forudsat, at trafikken fordeles med cirka 2/3 til/fra Fabriksparken (nord) og 1/3 til/fra Gl. Landevej (syd), samt 75% til/fra O3 (øst) og 25% til/fra Vestskovvej (vest). Dette giver en samlet fordeling af trafikken til og fra området som angivet på nedenstående figur.



Figur 11 Forventet fordeling af trafikken til og fra området på influensvejnettet. Tallene er for begge retninger til sammen.

Lette trafikanter

Med en ændret arealerhvervelse fra lettere industri til boliger må det forventes, at projektet medfører flere lette trafikanter i området, herunder også børn. Med i alt ca. 161 boliger, beliggende i det stationsnære område vurderes der at blive genereret et sted mellem 500-1.000 fodgængere og cyklister i døgnet til og fra området. Disse er ekstra ture ift. den nuværende arealanvendelse, som vurderes at generere ganske få fodgængere og cyklister.

De lette trafikanter vil orientere sig mod Hersted Stationsvej, hvorfra der er forbindelse til den kommende letbanestation og stisystemet langs O3. Der vil desuden være en nord-sydgående forbindelse for de lette trafikanter langs den kommende Smedeland Boulevard. Til begge forbindelser skal lette trafikanter til og fra projektområdet krydse Smedeland.

6 Analyse og vurdering

6.1 Trafikafvikling

6.1.1 Anlægsfasen

Anlægstrafikken er vurderet at udgøre ca. 16 lastbiler pr. dag i gennemsnit, svarende til ca. 32 lastbilture. I anlægsperioden vil den nuværende tunge trafik til området, svarende til ca. 20 lastbilture pr. dag, jf. afsnit 0, være ophørt. Der vil således være en øget lastbiltrafik til og fra projektområdet på ca. 12 lastbilture pr. dag i gennemsnit. Under spidsperioder i anlægsfasen er det vurderet, at lastbiltrafikken til byggepladsen kan fordobles i forhold til gennemsnittet, svarende til en nettostigning på ca. 44 lastbilture pr. dag.

Den nuværende tunge trafik på Smedeland er jf. afsnit 2 ca. 350-400 køretøjer i gennemsnit pr. døgn. Projektet medfører således, at den tunge trafik på Smedeland forventes at stige med ca. 3 % i gennemsnit i forhold til den nuværende situation. Under spidsperioder kan den tunge trafik dog stige med ca. 13 %.

Lastbiltrafikken vil være forholdsvis konstant over arbejdsdage med en kontinuerlig bortkørsel og levering af materialer. Den gennemsnitlige daglige lastbiltrafik vil således svare til ca. 3 lastbilture pr. time over en arbejdsdag på 10 timer. I spidsperioder vil lastbiltrafikken svare til ca. 6 lastbilture pr. time. Dette svarer til én lastbiltur hver hhv. 20. og 10. minut. Denne trafik vurderes at være så lav, at den ikke har indflydelse på trafikafviklingen på influensvejnettet.

Foruden lastbiltrafik vil der også være håndværkertrafik til og fra pladsen. Dette vil være personbil/varebiltrafik. Håndværkertrafikken vurderes at være forsvindende lille i forhold til den øvrige personbiltrafik på influensvejnettet.

På baggrund af ovenstående vurderes det, at projektet i anlægsfasen vil medføre **ingen påvirkning** af trafikafviklingen på influensvejnettet.

6.1.2 Driftsfasen

Projektet på Smedeland 7 forventes at medføre en øget spidstimetrafik på ca. 34 biler, eller hvad der svarer til gennemsnitlig en 1 ekstra bil pr. 2 minutter. Denne påvirkning er så lille, at den vurderes ikke at kunne registreres. Trafikken fordeler sig fra Smedeland mod nord og syd, hvorfor trafikstigningen i de større kryds for enden af Smedeland ved hhv. Fabriksparken mod nord og Gl. Landevej mod syd, vil være endnu mindre (hhv. 23 og 11 biler ekstra pr. time).

Samtidig betyder den ændrede arealanvendelse fra nuværende erhverv til primært boliger, at antallet af lastbiler til og fra området forventes at falde med ca. 4 lastbiler pr. døgn. Faldet er ikke stort, da det kun er lettere erhverv på nuværende tidspunkt uden en stor andel tung trafik.

Den forventede fremtidig trafik er beregnet ud fra turrater, der tager hensyn til at projektet er beliggende indenfor det stationsnære område, og derved at parkeringsnormen også er restriktiv. Turraterne tager dog ikke hensyn til, at der etableres yderlige tiltag for at begrænse bil ejerskabet i området, herunder f.eks. delebilsordningen. Det kan derfor ikke udelukkes, at trafikken stiger mindre en beregnet som følge af at delebilsordningen kan medvirke til at færre personer anskaffer sig private biler, og derved ikke har så nemt ved at have en bil til rådighed og derfor vælger andre transportformer til en del af deres rejser.

Med den nuværende udformning af Smedeland med fire spor og bred midterrabat er der ikke mulighed for venstresving ind og ud fra området. Midterrabatten afbrydes derfor forbi krydset med vejadgangen og den modsatliggende Hersted Stationsvej, hvorved venstresving ind og ud både til vejadgangen og Hersted Stationsvej bliver muligt.

På baggrund af ovenstående vurderes det, at projektet i driftsfasen vil medføre **ingen påvirkning** af trafikafviklingen på influensvejnettet.

6.2 Parkering og parkeringsløsninger

6.2.1 Anlægsfasen

Parkering i anlægsfasen omfatter parkering af håndværkerbiler. Dette håndteres internt på projektgrunden, og der vil således være **ingen påvirkning** af parkeringsforhold i anlægsfasen.

6.2.2 Driftsfasen

I Kommuneplan 2022-2034 er der krav om at mindst 75 % af parkeringspladserne etableres i konstruktion, enten p-huse eller kældre. Med etablering af en fælles parkeringsløsning for området, koncentrerer biltrafikken i den nordlige del af projektområdet med færrest mulige konflikter med lette trafikanter. Samtidig sikres en enkelt og gennemskuelig parkeringsløsning, som gør afsøgning efter en parkeringsplads så enkel som mulig. På taget af den overdækkede parkering på terræn etableres et aktivitetsdæk med boldbane og områder til ophold og motion. Dækket er afskærmet med glas, og adgang for fodgængere sker via en trappe mod syd, adskilt fra den motoriserede trafik til og fra parkeringsarealerne.

Der etableres i alt 112 parkeringspladser, hvilket er en del over kravet som følge af Albertslund Kommunes parkeringsnorm på 95 pladser når der reduceres for stationsnærhed og delebilsordning. Disse reduktioner er defineret som muligheder i Kommuneplan 2022-2034 med det formål at fremme mere miljøvenlige transportformer, øge tilgangen til den kollektive trafik og gøre delebilisme til et attraktivt alternativ til privatbilismen. Et reduceret antal parkeringspladser til rådighed skal således ses som et værktøj til at flytte bilister over til mere bæredygtige transportformer, herunder delebiler.

For at delebiler skal være en succes og blive brugt, er der erfaringsmæssigt en række kriterier der skal være opfyldt, blandt andet¹:

- Dele bilen skal være placeret i umiddelbar nærhed af anden offentlig transport. Dette kan forklares ved at delebiler ikke er attraktive for brugere der kun lejlighedsvis behov for at anvende en bil. Ved at placere delebiler i områder med gode forbindelser med den kollektive trafik og cykeltrafik, kan flere menneskers samlede transportbehov opfyldes uden at de behøver at købe egen bil.
- Der skal være nok kapacitet således at brugerne oplever at der er en bil til rådighed, når de har behov for det, og ikke skal vente eller udskyde den ønskede biltur.
- Parkeringsmulighed for privatbiler skal være begrænset – det skal være nemmere/billigere at parkere en delebil med stamplads end en privatbil.

Disse kriterier vurderes opfyldt i projektet, hvorfor der er god sandsynlighed for at en delebilsordning kan blive en succes.

¹ "Analyse af delebilisme og deres effekter i København", Urban Creators, TØI, Trafitec og Horten, 2021

I modsat fald kan en restriktiv parkeringsnorm have den negative konsekvens, at der kan opstå trafiksikkerhedsmæssige udfordringer som følge af at der er for få parkeringspladser i forhold til den reelle efterspørgsel, og der så sker parkering andre uhensigtsmæssige steder. Dette er dog en generel problemstilling, som ikke kun er relateret til projektområdet, men til hele byomdannelsesprojektet og kommuneplanen generelt.

I forbindelse med den kommende kommuneplanrevision vil delebilsordningen muligvis blive reduceret. For at tage hensyn til dette, er der i projektet netop indarbejdet mulighed for etablering af 17 bilparkeringspladser mere end det nuværende krav. Derved vil projektet også kunne håndtere en reduceret delebilsordning.

På baggrund af ovenstående, vurderes parkeringsløsninger og -forholdene i projektet at have **ingen påvirkning** i driftsfasen.

6.3 Trafiksikkerhed

6.3.1 Anlægsfasen

I anlægsfasen vil trafikken til og fra området være tvunget til at køre højre ind og ud på Smedeland som på nuværende tidspunkt. Der bør opsættes forbud mod u-vendinger på Smedeland ved de nærliggende kryds hvor midterhellen er gennembrudt, således tunge køretøjer til byggepladsen ikke foretager u-vendinger på vej til eller fra området.

Der skal sikres gode oversigtforhold ved udkørslen fra området, hvilket vurderes muligt med det nuværende brede og åbne vejprofil på Smedeland. Internt skal byggepladsområdet indrettes således lastbiler kan vende uden konflikter med lette trafikanter og så de ikke skal bakke ud på offentligvej. I forbindelse med anlægsarbejdet vil der blive udarbejdet midlertidige trafikafviklingsplaner efter behov, som evt. kan indebære, at det ene spor i sydgående retning på Smedeland lokalt inddrages ifm. ind- og udkørsel fra byggepladsen. Den konkrete udformning af trafikafviklingsplanerne skal godkendes af Albertslund Kommunes vejmyndighed og, afhængig af omgang, også af politiet. Derved sikres også en koordinering og hensyn til anlægstrafik fra evt. andre nærliggende udviklingsprojekter, som anlægges samtidig.

Da projektområdet er en del af første etape af omdannelsen af Hersted Industripark, vil mængden af lette trafikanter i området fortsat være begrænset i anlægsfasen. Smedeland 7 er beliggende på vestsiden af Smedeland, hvor de fleste andre byggerier i første etape er beliggende på østsiden af Smedeland. Samtidig forventes den største koncentration af lette trafikanter at være på den øst-vestgående akse via Hersted Stationsvej mod letbanestationen og stisystemet langs O3. Der forventes således ikke nævneværdige konflikter mellem lette trafikanter og anlægstrafikken til og fra projektområdet.

Anlægstrafikken er samtidig begrænset, og jf. afsnit 6.1.1 vurderet til i spidsperioder at udgøre maksimalt en lastbiltur hvert 10. minut. Denne trafik vurderes at være så lav, at den ikke har væsentlig indflydelse på trafiksikkerheden på influensvejnettet.

På baggrund af ovenstående, vurderes anlægstrafikken i projektet at have en **mindre negativ påvirkning** af trafiksikkerheden.

6.3.2 Driftsfasen

I driftsfasen vil der være en del lette trafikanter til og fra området. Dette er tidligere vurderet til 500-1.000 i døgnet. Størstedelen af disse vil krydse Smedeland for enten at komme til Hersted Stationsvej mod letbanestationen og stisystemet langs O3. Når Smedeland er ombygget til en boulevard, vil mange lette trafikanter også færdes langs denne, hvilket også medfører et stort krydsningsbehov.

Den nuværende udformning af Smedeland med fire spor og bred midterhelle kan være vanskelig for lette trafikanter at krydse, da krydsningsafstanden er stor og det kan være svært for lette trafikanter at overskue trafikken. Samtidig kan det overraske trafikanter på Smedeland, at der er krydsende lette trafikanter, da vejen er lige og bred og ikke signalerer at der er et krydsningspunkt.

Smedeland planlægges omdannes til en boulevard og nedbygget fra fire til to spor. Derved vil lette trafikanter på sigt have nemmere ved at krydse vejen, og der planlægges etableret en signalregulering af krydset Smedeland/Hersted Stationsvej-vejadgang til Smedeland 7. Dette medfører, at der kan skabes en sikker krydsning for de lette trafikanter.

Krydset Smedeland/Naverland ombygges også på sigt til et signalreguleret kryds. Derved vil lette trafikanter i den sydlige del af projektområdet kunne krydse Smedeland sikkert her.

I den mellemliggende periode fra Smedeland 7 er færdig til Smedeland er ombygget til en boulevard, bør der etableres midlertidige tiltag til at forbedre og sikre krydsningen for lette trafikanter. Dette kan være en lokal indsnævring af vejen for at gøre krydsningsafstanden mindre, eller en markering af krydsningspunktet for at gøre trafikanter opmærksomme på krydsningspunktet.

Den nuværende udformning af Smedeland med midterrabat medfører, at venstresving ind- og ud til Smedeland 7 ikke er muligt. I driftssituationen vil der være behov for at bilister kan komme fra og køre til både nord og syd på Smedeland, da der ellers er stor risiko for at trafikanter foretager u-vendinger på Smedeland for at komme til eller fra området. Dette kan medføre trafikfarlige situationer, da en u-vending er en kompleks manøvre, og det risikeres at bilister overser andre trafikanter, eller at andre trafikanter ikke erkender, at en anden bilist foretager u-vending.

Ved ombygning af Smedeland til en boulevard og nedbygning fra fire til to spor, vil denne problemstilling blive elimineret, og venstresving ind og ud fra området vil være muligt. I den mellemliggende periode fra Smedeland 7 står færdigt til Smedeland er ombygget, bør midterhellen på Smedeland afbrydes ud for Smedeland 7, således venstresving ind og ud muliggøres. Afbrydelsen af midterhellen ud for vejadgangen kan kombineres med markering af krydsningspunktet for lette trafikanter.

Vejadgangen til området er placeret ud for Hersted Stationsvejs tilslutning til Smedeland. Derved skabes et fire-benet kryds, hvor der både vil være biltrafik og lette trafikanter. Det er vigtigt, at dette kryds indrettes så trafiksikkert som muligt. Normalt anbefales det ikke at etablere prioriterede fire-benede kryds, da særligt trafikanter på sekundærvejene kan overse vigepligten. Når Smedeland ombygges og der etableres et signalreguleret kryds, vil denne problemstilling blive løst, at der skabes en trafiksikker løsning for krydset både for biltrafik og lette trafikanter. I den mellemliggende periode frem til der etableres en signalregulering, bør vejadgangen til Smedeland 7 udformes som en overkørsel, hvor cykelsti og gangsti langs Smedeland føres på tværs af vejadgangen. Derved bliver vigepligtsforholdene tydelige i krydset. Samtidig vil det være ganske få bilister, der vil køre lige over fra Smedeland 7 mod Hersted Stationsvej eller omvendt, hvorfor vigepligtsproblematikken i det fire-benede kryds er begrænset.

Internt i området er biltrafikken adskilt fra de lette trafikanter. Biltrafik og tung trafik har adgang fra nord mens lette trafikanter har primær adgang til gårdmiljøet mod syd til Naverland,

samt til Smedeland via fortov/stien langs adgangsvejen mod nord. Desuden er der direkte adgang til opgange fra fortovene langs bygningen fra Navervej og Smedeland.

På baggrund af ovenstående, vurderes projektet at have en moderat negativ påvirkning af trafikikkerheden i driftsfasen som følge af den nuværende udformning af Smedeland og placering af vejadgangen. Med de angivne midlertidige foranstaltninger i den mellemliggende periode fra når Smedeland 7 står færdigt til Smedeland boulevard er etableret, vil påvirkningen dog kunne reduceres til at være en **mindre negativ påvirkning**.

6.4 Anbefalede tiltag

På baggrund af analysen anbefales det, at følgende trafikale tiltag etableres eller undersøges nærmere:

- I den midlertidige situation når Smedeland 7 er etableret frem til Smedeland er ombygget til en boulevard, bør midterhellen på Smedeland afbrydes for at muliggøre venstresving ind og ud.
- Vejadgangen til Smedeland 7 skal udformes som en overkørsel, hvor cykelsti og fortov langs Smedeland er ført igennem, frem til der etableres en signalregulering af krydset.
- Der bør være en markering af hvor lette trafikanter skal krydse Smedeland over mod Hersted Stationsvej.