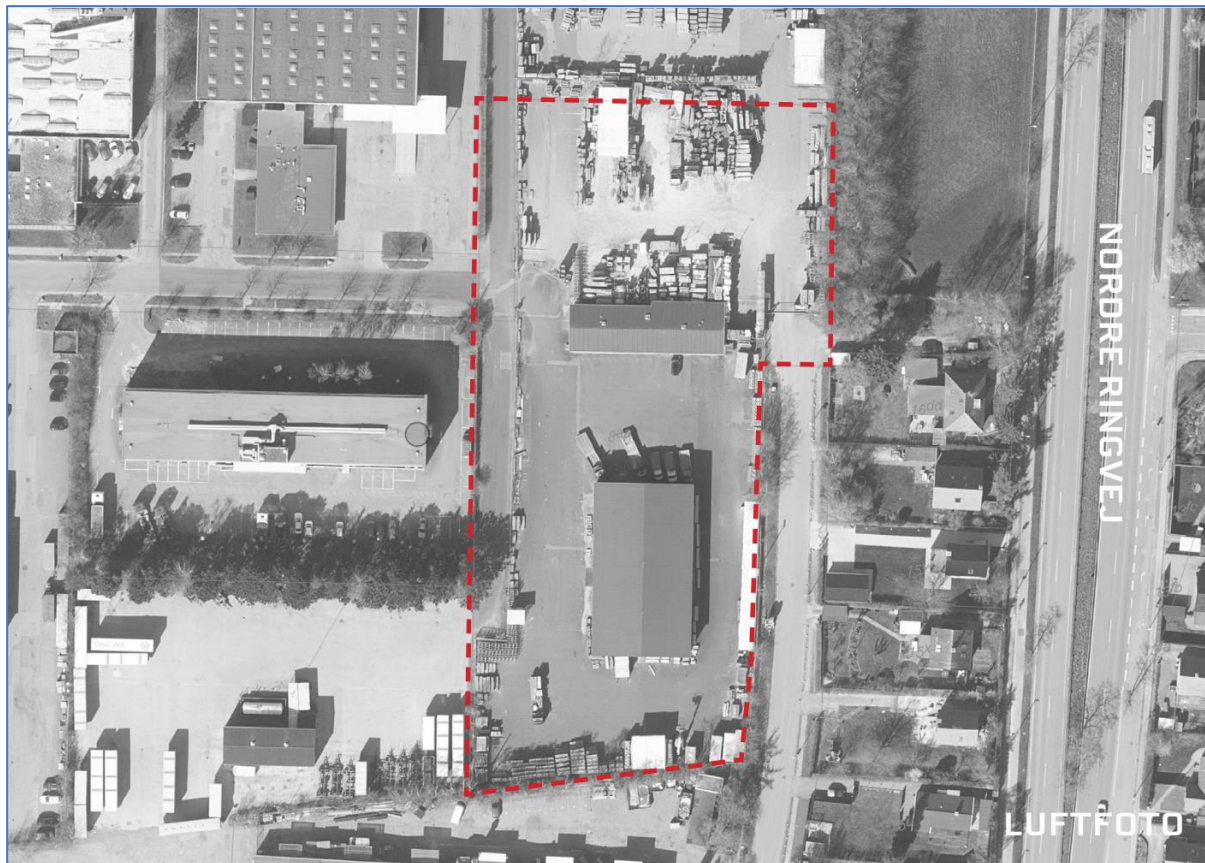


SMEDELAND 8A, ALBERTSLUND

Bilag 2. Trafikanalyse



Rekvirent: AG Gruppen A/S

Dato: 1. juli 2020

DMR-sagsnr.: 2020-0797



Dansk Miljørådgivning A/S

Din rådgiver gør en forskel ...

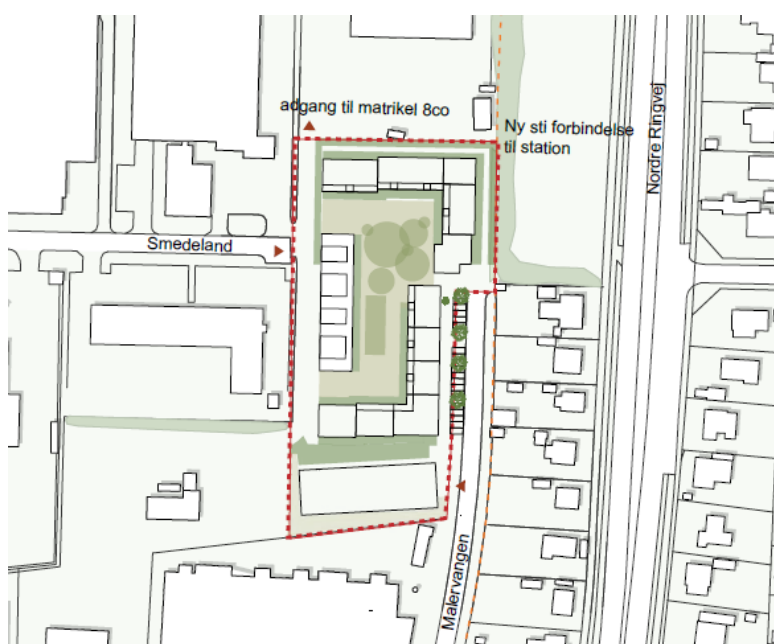
Vi er landsdækkende. Find nærmeste kontor på www.dmr.dk

1. Baggrund

I forbindelse med planlægningen af nye boliger på Smedeland 8A, 2600 Glostrup udarbejdes der en lokalplan og et kommuneplantillæg for området. Både plangrundlaget og projektet skal miljøvurderes i henhold til miljøvurderingsloven /1/, og i den forbindelse skal de ændrede trafikale forhold og trafiksikkerheden vurderes.

Projektet omfatter opførelse af beboelsesejendomme med op til 8 etager, der i alt skal rumme cirka 200 boliger tilhørende p-hus. Der er planlagt parkering langs Malervangen og i det kommende parkeringshus, samt enkelte handicap pladser i den vestlige del af planområdet. I alt er der planlagt 150 parkeringspladser. Den indre del af projektområdet skal holdes bilfrit med et grønt gårdrum.

En oversigt over projektområdet og de planlagte boliger ses på Figur 1.1. Det planlagte boligområde kommer til at ligge ca. 400 meter fra den kommende letbanestation Glostrup Nord, der forventes at åbne i 2025.



Figur 1.1: Situationsplan for projektområdet.

2. Eksisterende forhold

Ejendommen Smedeland 8A ligger i et eksisterende erhvervsområde, og de eksisterende bygninger på ejendommen drives af virksomheden Bryggens Stilladser A/S, der har administration, oplag og lager på ejendommen. Ejendommen har i dag indkørsel fra Smedeland, og der er parkering i den sydlige del af grunden.

Den nuværende trafik til planområdet består af kørsel til og fra virksomheden på Smedeland 8A, kørsel til og fra Kokken & Jomfruen på Smedeland 8B, der har indkørsel via ejendommen, samt transporter til UPS, der også foregår via Smedeland 8A.

For de omkringliggende større veje er der foretaget trafiktællinger af Albertslund Kommune som fremgår af Figur 2.1.



Figur 2.1: Hverdagsdøgntrafik¹ (HDT) i området, målt i 2017 og 2018, opgivet på Albertslund kommunes digitale kort. Spidstimer² belastning er angivet i parentes med morgen/eftermiddag.

For Malervangen er der ikke udført trafiktællinger. I forbindelse med vurdering af trafikstøj for projektet, er trafiktal for Malervangen derfor estimeret særskilt ved at forudsætte, at hver bolig, som har adgang via Malervangen, genererer et bidrag på 4 til årsdøgntrafikken (ÅDT) /5/. Trafikken aftager, efterhånden som man bevæger sig nord på ad vejen, idet en del af trafikken kører ind til boligerne langs vejen.

I forhold til denne trafikanalyse, er det vurderet, at de estimerede trafiktal for årsdøgntrafikken (ÅDT) på Malervangen kan anvendes som et estimat for hverdagsdøgntrafikken (HDT), som fremgår af Figur 2.2.

¹ Hverdagsdøgntrafik (HDT) er den gennemsnitlige trafik, der passerer et givet sted på vejen i et hverdagsdøgn uden for sommermånedene (juni, juli, august).

² Spidstimer er den time med flest biler der passerer. Der er noteret trafiktal for morgen- og eftermiddag spidstimerne.



Figur 2.2: Estimeret eksisterende trafik på Malervangen, hverdagsdøgnetrafik (HDT).

I figur 2.3 ses de nuværende forhold på Malervangen, hvor fotoet til venstre viser indkørslen til Malervangen fra Gamle Landevej, og fotoet til højre viser Malervangens forløb i nordlig retning mod projektområdet.



Figur 2.3: Eksisterende forhold ift. trafikafvikling på Malervangen.

Malervangens indkørsel/udkørsel til Gamle Landevej er tæt ved et stort kryds, hvor Gamle Landevej krydser Nordre Ringvej. Selve Malervangen har boliger langs vejen på den østlige side og erhvervsområde langs vejen på den vestlige side.

Trafikken på Smedeland er også estimeret i forbindelse med støjvurdering af projektet, hvor årsdøgnetrafikken er på 130-440 med en forudsætning om, at hver virksomhed, som har adgang via Smedeland, "tapper" vejen for en trafikmængde svarende til 2 x antal ansatte x 1,3 /5/.

Trafik til øvrige virksomheder

Den nuværende trafik til projektområdet består af kørsel til og fra virksomheden på Smedeland 8A, kørsel til og fra Kokken & Jomfruen på Smedeland 8B, der har indkørsel via ejendommen, samt transporter til UPS på Malervangen 5, der også foregår via Smedeland 8A.

I dag er der meget trafik til og fra virksomheden UPS langs projektområdets vestlige skel. Når boligerne tages i brug, vil vejen blive lukket og anvendt til ophold og leg. Det vil kun være enkelte biler til handicapparkeringspladser, samt skraldebiler til tømning af affald fra boligområdet, der kommer til at køre på den. Vejstrækningen vil derfor praktisk taget være uden betydning for trafikafviklingen i fremtiden, og der er ikke vurderet nærmere på denne trafik.

Nord for projektområdet ligger firmaet Kokken & Jomfruen på Smedeland 8B, som har en del trafik til og fra vejen mod nord langs projektområdet. Det forudsættes i denne trafikanalyse, at Kokken & Jomfruen også vil være i drift fremover.

Kokken & Jomfruen har oplyst trafikmængden til og fra virksomheden i forskellige tidsrum. Oplysningerne om trafikmængden ses af tabel 2.1 i forskellige tidsrum.

	Hverdage mellem kl. 5-6	Hverdage mellem kl. 7-18	Weekender / Højtidsdage kl. 7-18
Lastbiler	3 stk.	5 stk.	-
Varevogne	-	7 stk.	33 stk. /45 stk.

Tabel 2.1: Trafik til og fra Kokken og Jomfruen.

I figur 2.4 ses de eksisterende forhold ved indkørslen til Kokken & Jomfruen, hvor fotoet til venstre viser indkørslen fra Smedeland til Smedeland 8A og fotoet til højre viser retningen fra Kokken & Jomfruen mod Smedeland 8A (projektområdet).



Figur 2.4: Eksisterende forhold ved indkørslen til Kokken & Jomfruen.

3. Vurdering af trafikalt grundlag

Den forventede trafikstigning i området som følge af gennemførelse af projektet er beskrevet i dette afsnit. Her er den nuværende trafik fra stilladsvirksomheden på projektområdet modregnet, da denne vil ophøre som konsekvens af projektet.

Den eksisterende virksomhed Bryggens Stilladser A/S har oplyst, at der fra virksomheden kører ca. 7 biler ud om morgenen (blandet lastbiler og privatbiler), og disse returnerer til virksomheden om eftermiddagen. Hertil kommer der trafik for medarbejderne, når de møder ind og får fri. Der regnes

med, at dette genererer 7 ture. Trafik for den eksisterende anvendelse og fremtidige anvendelse af projektområdet fremgår af tabel 3.1.

	Turrate ³	Antal bilkørsler pr. døgn
Eksisterende anvendelse		
Anden industri	14 (virksomhed 7 + personale 7)	28
Fremtidig anvendelse		
Etageboliger	2 per bolig /1/	800
Netto trafikstigning		772

Tabel 3.1: Forventet trafikstigning for etablering af boliger.

Den forventede trafikstigning ved gennemførelse af projektet er ca. 772 flere bilkørsler pr. døgn fra selve projektområdet. Dette svarer til ca. 27 gange den nuværende trafik. En biltur består af en kørsel ud og en tilbage, og bilkørslen kan sammenlignes med hverdagsdøgntrafikken (HDT) fra figur 2.1 og 2.2.

Det forventede antal af biler for den fremtidige anvendelse vurderes at være konservativt, da der er anvendt en turrate på 2 per bolig, som gælder for etageboliger i sammenhængende byområder /1/.

Den kommende letbane kommer til at have et stop ca. 400 meter fra boligprojektet, og det forventes derfor, at der vil være en større andel, der vil benytte den kollektive transport end gennemsnittet, som turraten er fastsat ud fra. Dermed er turraten højere end den forventede fremtidige kørsel.

	Antal bilture pr. døgn	Spidstime andel (morgen/eftermiddag)* /4/	Antal biler spidstime	Retningsfordeling morgen (ind/ud) *	Retningsfordeling eftermiddag (ind/ud) *
Eksisterende anvendelse					
Anden industri	28	16%	5	4/1 (74%/26%)	1/4 (26%/74%)
Fremtidig anvendelse					
Etageboliger	800	11%	88	15/73 (17%/83%)	73/15 (83%/17%)
Netto trafikstigning	772		83	11/72	72/11

Tabel 1.2: Beregning af spidstimetrafik om morgenen og eftermiddagen. Procenterne angiver henholdsvis ind- og udkørsel. *Spidstimeandele og retningsfordelinger er baseret på Aalborg Kommunes turrateprojekt /4/.

Retningsfordelingen morgen og eftermiddag angiver andelen af totaltrafikken for den angivne retning i spidstimerne. Ved boligområder er det f.eks. 83 % af trafikken, der kører ud fra området, og derved 17 % der kører ind til området i morgenspidstimen. For eftermiddagsspidstimen forholder tallene sig lige omvendt /4/. I tabel 3.2 ses beregningen af spidstimetrafikken.

³ Turrate angiver antal ture pr. døgn enten pr. bil eller pr. bolig

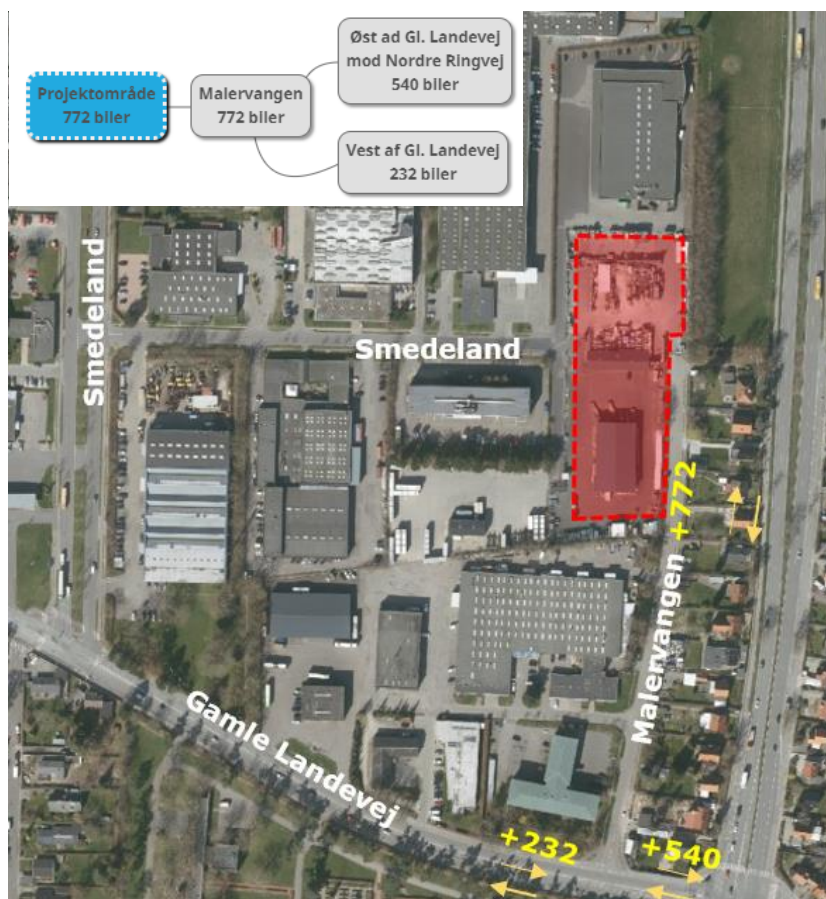
4. Analyse og vurdering

Trafikafvikling

Projektet vil medføre en stigning på ca. 83 biler i spidstimen. Trafikken går fra at være overvejende indkørende om morgenen til at være udkørende, og ligeledes om eftermiddagen går det fra at være udkørende trafik til at være indkørende. Dermed er det både ændringen af trafikstrømmene og stigningen i antallet af biler, der vil være markant.

Fra planområdet er det muligt at køre ud på både Smedeland og Malervangen. Størstedelen af trafikken ud af området vurderes til at ske gennem Malervangen, da det er her det kommende parkeringshus vil have ind- og udkørsel. Grundet placeringen af projektet i forhold til omegnen og vejnettet, formodes trafikken til og fra projektområdet hovedsageligt at orientere sig østpå mod Nordre Ringvej, da det er den korteste rute til og fra det overordnede vejnet. Dermed forventes kun en mindre andel af trafikken at skulle mod vest på Gamle Landevej.

Det vurderes, at næsten 100 % af trafikken til boligområdet vil køre ad Malervangen. Fra Malervangen skønnes det, at 70% kører mod øst til Nordre Ringvej, og 30% vest ad Gamle Landevej. Den forventede stigning i trafikken er angivet på figur 4.1.



Figur 4.1: Forventet stigning i trafikken som følge af projektet angivet som hverdagsdøgntrafik. Tallene er for begge retninger tilsammen.

Sammenlignes spidstimebelastningen på Gamle Landevej (884/858) med den forventede stigning i spidstimen (83), svarer dette til en stigning på omkring 10 %. For hverdagsdøgntrafikken vil stigningen på Gamle Landevej være omkring 3 % og 6 % for henholdsvis vest- og østgående retning.

På Malervangen vurderes planforslagene at medføre omkring en fordobling af den nuværende trafik i starten af vejen (tæt på Gamle Landevej) og op til en 10-dobling i trafikken på vejen omkring det nye parkeringshus. Trafikmængden på Malervangen vurderes dermed at blive øget betydeligt i forhold til den nuværende trafik. Ændringen er primært markant, fordi der med den aktuelle anvendelse er meget lidt trafik i den nordlige ende af Malervangen.

Det eksisterende plangrundlaget muliggør imidlertid væsentlig mere trafik til området både fra Malervangen og Smedeland, og selvom stigningen er markant, så vurderes et trafiktal på 800 biler dagligt til lokalplanområdet ad Malervangen at være en relativt lille trafikbelastning.

For enden af Malervangen og ud mod Gamle Landevej vil der være en øget mængde biler, der skal ud og ind henholdsvis om morgenen og om eftermiddagen. Med ekstra 83 biler i spidstimen fra det nye planområde, svarer det til ca. 15 biler hvert tiende minut. Denne forøgelse vurderes at medføre en lille påvirkning af trafikafviklingen fra Malervangen til Gamle Landevej med forøget trængsel i spidstimen.

Planforslagene vurderes at ikke at ændre trafikmængden på strækningen ad Smedeland til Smedeland 8B nævneværdigt, hvis Kokken og Jomfruen fortsætter de eksisterende aktiviteter.

For trafikken til og fra Kokken & Jomfruen på Smedeland, forventes der i de tidlige morgentimer mellem kl. 5 og 6 kun en meget begrænset trafik af bløde trafikanter fra det planlagte boligområde. I dagtimerne mellem kl. 7 og 18 forventes færden af bløde trafikanter fra boligområdet.

Når trafikken til og fra Kokken og Jomfruen skal til og fra Smedeland, skal den passere et "shared space"⁴ som er markeret med gul i figur 4.2.

⁴ "Shared space" er et begreb, der bruges om områder hvor alle trafikantgrupper integreres og færdes på samme areal. Den fysiske udformning af "shared space" er uden den traditionelle opdeling i gang- og kørearealer /4/.



Figur 4.2: Oversigtskort over projektet med markeret vej til kokken og jomfruen (markeret med orange) samt et shared space (gul markering), der leder ud til Smedeland.

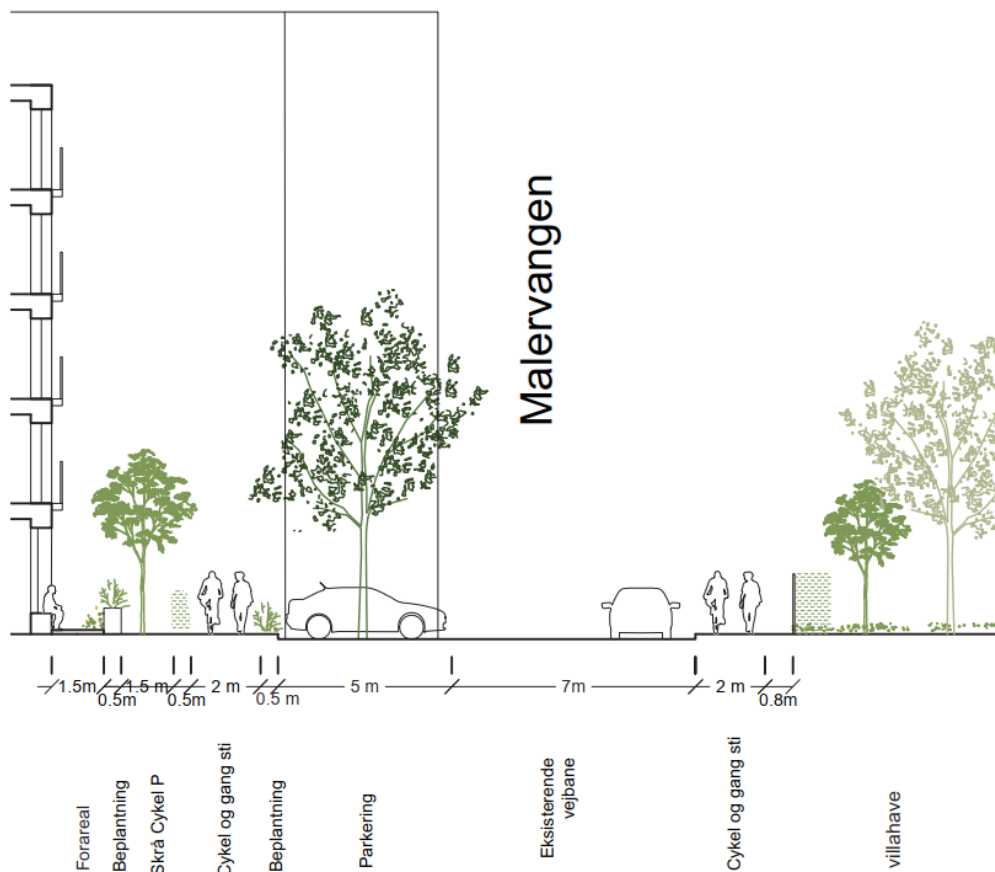
Hastighedsbegrænsningen i det "shared space" er sat til 15 km/t, som er i hastighedsklassen "Meget Lav". For "shared space" områder anbefales det i Danmark, at der maksimum er en trafik på 3.000-4.000 motorkøretøjer pr. døgn og en hastighedsbegrænsning på 15-20 km/t /4/. Disse betingelser opfylder projektet.

Trafiksikkerhed

Med den ændrede arealanvendelse fra erhverv til bolig forventes det, at projektet medfører en stigning i bløde trafikanter. De planlagte 200 boliger vurderes at bidrage med omkring 500-1.000 flere fodgængere og cykellister dagligt. Dette vil være en tilføjelse af bløde trafikanter, i forhold til nuværende, der vil skabe en større blanding af trafikanter, og dermed er det vigtigt, at der sikres gode og sikre forhold for alle, og især de bløde trafikanter.

Albertslund Kommune har stort fokus på trafiksikkerhed, at reducere antallet af uheld og at tænke trafiksikkerhed ind i planlægningen og udformning af nye veje og stier /7/. Trafiksikkerheden er også tænkt ind i dette projekt med bilfrit opholdsareal i gårdrummet, samt etablering af stier både for cyklende og fodgængere. Stierne fra projektområdet skal tilkøbes det øvrige netværk af stier og gøre offentlig transport let tilgængelig.

I den østlige del af projektet ved Malervangen etableres der parkering, en særskilt vejbane, en vendeplads for enden af Malervangen og en cykel- og gangsti langs Malervangen ud mod Gamle Landevej, som det fremgår af figur 4.3.



Figur 4.3: Tværsnit af projektet over Malervangen.

I den vestlige del af planområdet ved indgangen ad Smedeland etableres et "shared space" for de bløde trafikanter og trafikken til og fra Smedeland 8B samt til enkelte handicapparkeringspladser langs den nuværende adgangsvej fra Smedeland til Malervangen 5. Det "shared space" opfylder anbefalingerne for trafik- og hastighedsbegrænsninger, og dermed vurderes det, at trafikanterne sikkert kan færdes på denne strækning.

Der vil stort set ikke være trafik på de øvrige dele af planområdet ud over til/fra p-huset. Adgangen til affaldsøer er indrettet, så skraldebilerne har tilstrækkelig plads til at vende med god sigtbarhed.

5. Konklusion

Projektets påvirkning på trafikafviklingen er beregnet og vurderet til at være en forøgelse af spidstimetrafikken på 83 biler på Malervangen, svarende til ca. 15 biler hvert tiende minut, som vurderes at medføre en lille påvirkning af trafikafviklingen fra Malervangen til Gamle Landevej.

I tabel 5.1 er vist en oversigt over projektets påvirkning på hverdagsdøgnetrafikken (HDT) på de veje, hvor der vil være en påvirkning. Påvirkningen er størst på den nordlige del af Malervangen, tæt ved det planlagte P-hus. Årsagen til påvirkningen er, at der på nuværende tidspunkt kun er meget lidt trafik på det stykke af vejen.

Vej	Strækning	Eksisterende forhold, trafiktal	Projektets påvirkning, trafiktal	Totalt, trafiktal	Påvirkning i faktor eller %
Malervangen	Udfør planlagt P-hus	86	+772	858	Faktor +10
Malervangen	Sydligt, ved Gl. Landevej	840	+772	1612	Faktor +2
Gl. Landevej	Vest for Malervangen	8729	+232	8961	+3 %
Gl. Landevej	Øst for Malervangen	8729	+540	9269	+6 %

Tabel 5.1: Oversigt over projektets påvirkning af trafikafviklingen ift. hverdagsdøgntrafik.

I den vestlige del af projektet indføres der et "shared space" som lever op til anbefalingerne for trafikmængde og hastighedsbegrænsning. Området vurderes derfor at være sikkert for trafikanterne at færdes i. Trafikken til Kokken & Jomfruen på Smedeland 8B vurderes ligeledes til at være acceptabel, da grænserne for "shared space" er overholdt, og der på resten af strækningen langs projektområdet er separat kørebane og sti.

Projektet forventes at blive koblet til det eksisterende netværk af stier, og ved åbning af den nye letbane station i 2025 forventes flere af beboerne i området at benytte kollektiv transport, og derfor er trafikstigningen i disse beregninger potentielt overestimeret.

6. Referencer

- /1/ Miljø- og Fødevareministeriet.
Miljøvurderingsloven. Bekendtgørelse nr. 973 af 25.06.2020 af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).
- /2/ Miljøstyrelsen, 1999.
Miljøkapacitet som grundlag for byplanlægning – generel del, - 6 turrater til beregning.
Miljønyt nr. 34 1999.
- /3/ Albertslund Kommune, 2020.
Digitalt kort med trafiktællinger.
<https://kort.albertslund.dk/spatialmap?>
- /4/ Vejdirektoratet.
Vejledning om anvendelse af Shared Space.
2013.
- /5/ Turrater, trafikafvikling og open data i Aalborg Kommune, Trafik og Veje.
December 2015.
- /6/ Dansk Miljørådgivning A/S.
Smedeland 8A, Albertslund, beregning af støj fra vejtrafik
Juni 2020.
- /7/ Albertslund Kommune, trafiksikkerhedsplan:
<https://albertslund.dk/media/1709570/trafiksikkerhedsplan.pdf>