

# Rapport

Udarbejdet af  
Porsö, Matilda  
Mobil  
21726016  
E-mail  
[matilda.porso@afry.com](mailto:matilda.porso@afry.com)  
Kvalitetssikret af  
Mads Skov Thomsen

Dato  
24. januar 2022  
Projektnummer  
6745

Kunde  
KPC, Johan Gottschalck

## Trafiksikkerhedsnotat ifm. Smedeland, Hersted industripark

I forbindelse med konverteringen af Hersted industripark, vil ejendommen Smedeland 28, benyttes til nyopførelse af boliger og erhverv. Områdets ca. 16.000 kvm skal indeholde ca. 379 lejligheder, 1.200 kvm dagligvarebutik (kundevendt areal) og 300 kvm øvrig detailhandel med mindre butikker.

Området er placeret lige ved den fremtidige letbanestation, Glostrup Nord, og ligger i direkte forbindelse med den kommende stationsplads samt 'Bygaden', der løber langs områdets sydlige side. Bebyggelsen er opdelt i Karré A og Karré B, se figur 1.



Figur 1 Situationsplan (Kilde: Albertslund Projektbeskrivelse 4.0 inkl. tillæg af AFRY)

## Motoriseret trafik

Hastighedsbegrænsning i byzone er generelt 50 km/t, hvilket også er gældende for projektområdet ved Smedeland. Grundet områdets udformning, med korte vejstrækninger, ind- og udkørsel til parkeringskælder og parkeringspladser i terræn, forventes der relativt lave hastighedsniveauer på boligområdets tilknyttede veje.

De primære adgange for personbiler fordeler sig på en nordvestlig (Smedeland) og en sydlig adgangsvej (Bygaden). Den trafik, der ankommer til området, forventes primært at genereres af områdets beboere og handelskunder. Områdets målpunkter for motoriseret trafik vil være parkeringspladserne, der er lokaliseret i terræn i den nordvestlige del, parkeringskælderen under Karré A, samt ifm. de to østligst beliggende parkeringsarealer (ét i terræn og ét i konstruktion) på Tværgaden. Områdets gårdarealer er ikke tiltænkt adgang for motoriserede køretøjer, hvilket bl.a. er med til at skabe et trafik sikkert og trygt miljø for legende børn.

Af områdets faciliteter forventes dagligvarebutikken isoleret set at generere mest trafik til/fra området i eftermiddagsspiddstimen, efterfulgt af køretøjer til/fra lejligheder og øvrig detailhandel.<sup>1</sup> Ifølge beregninger af områdets estimerede trafik, fordelt på adgangsvejene, kommer majoriteten af personbilerne ankommende til området via Bygaden (267 køretøjer) og i mindre omfang fra Smedeland (53 køretøjer).

Renovations- og varebiler, til bl.a. dagligvarebutikken, vil også have adgang til området fra de to ovennævnte adgangsveje. Varelevering afvikles desuden ensrettet omkring Karré B via Tværgaden, hvilket mindsker antallet af konflikter med bakkende biler fra parkeringspladserne og ikke mindst bløde trafikanter.

## Bløde trafikanter

Der etableres cykelstier på den nordlige stiforbindelse og langs Bygaden. Disse stiforbindelser vil binde planlagte boligområder mod nord sammen med letbanen og stationspladsen. En forudsætning for gode forhold for cyklisterne er, at cykelstierne udformes efter vejreglernes forskrifter, fx at de er brede nok og har god belægning. Det kan desuden anbefales at etablere ensrettede cykelstier, hvor det er muligt. Ensrettede cykelstier i begge vejsider betragtes i de fleste tilfælde som den mest trafik sikre løsning, grundet færre opmærksomhedskrævende konflikter og er samtidigt mindre pladskrævende end dobbeltrettede cykelstier.

For generelt at sikre god trafik sikkerhed for cyklister, er det essentielt at skabe sikre krydsningspunkter for cyklisterne, især fra Bygaden, i østgående retning, hvor cyklisterne skal dreje til venstre ind ad boligområdets sideveje. Her anbefales løsninger, hvor cyklister kan afvente venstresving på ventearealer orienteret vinkelret på kørebanen, således oversigtsforholdene for cyklisterne er bedst mulige i begge retninger.

Fodgængere vil generelt kunne færdes frit i området, herunder på områdets fortove, omkring bebyggelsens ydre kant samt i gårdarealerne. Det skal overvejes at etablere en krydsningsfacilitet for fodgængere i Tværgaden for at skabe en sikker passage mellem Karré A og Karré B. Det bør sikres, at udformning og placering af krydsningsfaciliteten ikke er i konflikt med bilisterne. Det er generelt positivt for fodgængerne, at de er henvist til fodgængerarealer på bebyggelsens ydre kant, idet fodgængere således netop som udgangspunkt friholdes fra konflikter med bakkende biler fra parkeringspladserne.

---

<sup>1</sup> Der henvises i den anledning til notatet " 6745\_K11\_C08\_Smedeland 28 Hersted Industripark\_Trafikvurdering.Rev.C", der ligeledes er udarbejdet af AFRY.

På den sydlige side af Bygaden ligger der i dag placeret flere erhverv, bl.a. et Electrolux varelager. Fodgængere og cyklister forventes kun i mindre omfang at have behov for at krydse Bygaden til disse erhverv.

Fælles for både cyklister og fodgængere er, at trafiksikkerheden kan udfordres ved ind- og udkørslen til parkeringskælderens i den vestlige del af Karré A. Det er her vigtigt at tydeliggøre, hvem der har vigepligt for hvem og skabe gode oversigtsforhold, evt. med spejle, afmærkning, ændret belægningstype i konfliktområdet og lignende. Især er det essentielt at skabe gode oversigtsforhold for bilerne, der skal køre ud fra parkeringskælderens. Lignende opmærksomhedspunkter gælder i øvrigt ifm. varelageret i Karré B.

## Opsummering

Opsummerende forventes der ikke at komme markante trafiksikkerhedsproblemer i området. Dette bl.a. grundet forventning om et lavt hastighedsniveau på boligvejene i området, et relativt begrænset trafikniveau samt planer om tildeling af særskilte arealer til fodgængere om cyklister, hvor det er muligt. Dog må der sikres trafiksikre krydsningsmuligheder, på især Bygaden, samt ifm. ind- og udkørsler fra parkeringskælder og varelager.