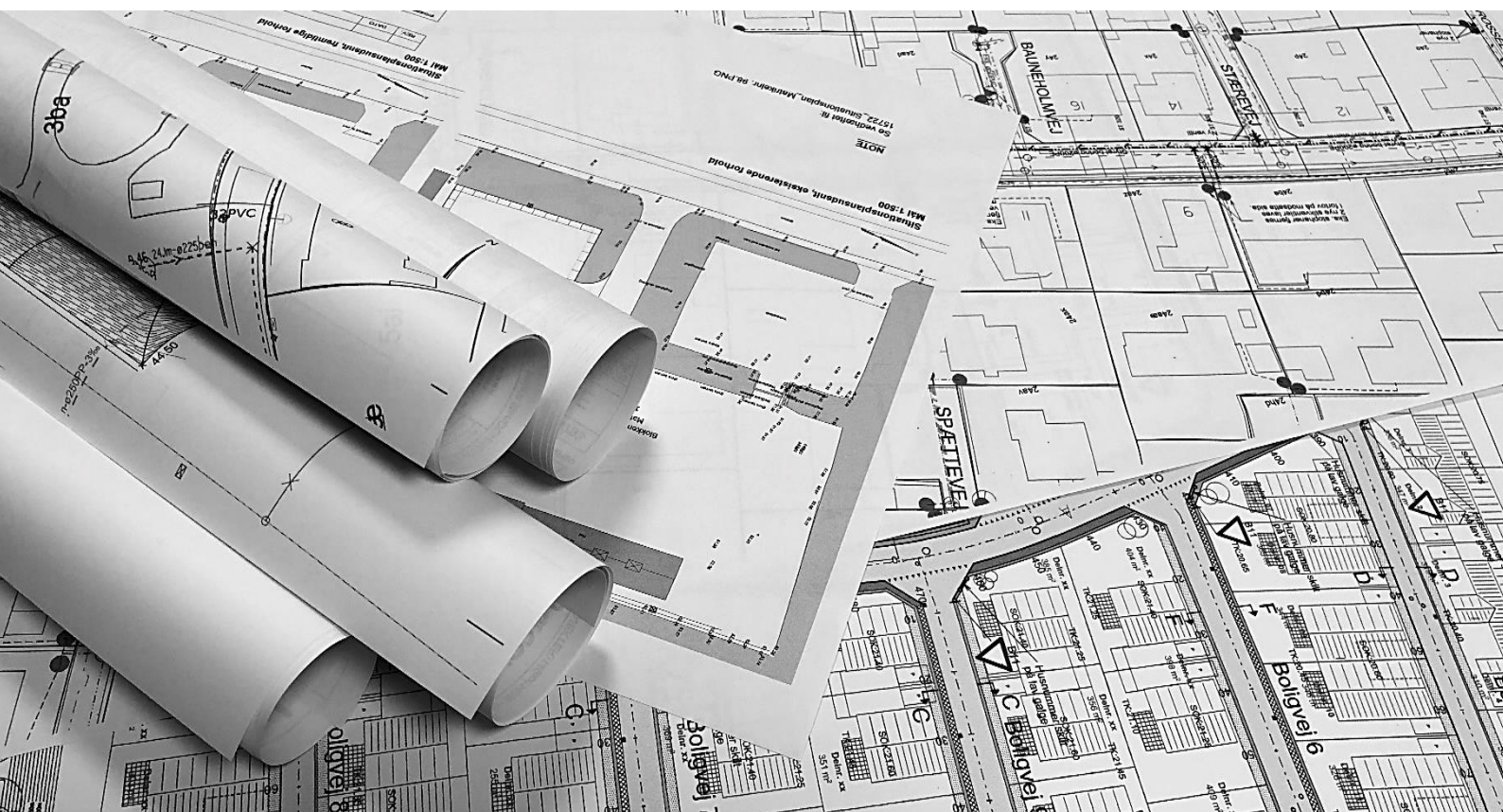


# Bilag 1



## SMEDELAND 38, Trafikale analyser

### NOTAT

### Trafikmængder, parkering og trafiksikkerhed

SAGSNR. 16176 UDARBEJDET AF FHH  
DATO 2021-05-27 – Rev. B KVALITETSSIKRET AF HSA

BYHERRE DJ-MG  
RÅDGIVER DINES JØRGENSEN & CO. A/S • ENERGIVEJ 3 • 4180 SORØ • TLF. 57 86 06 66 • www.dj-co.dk

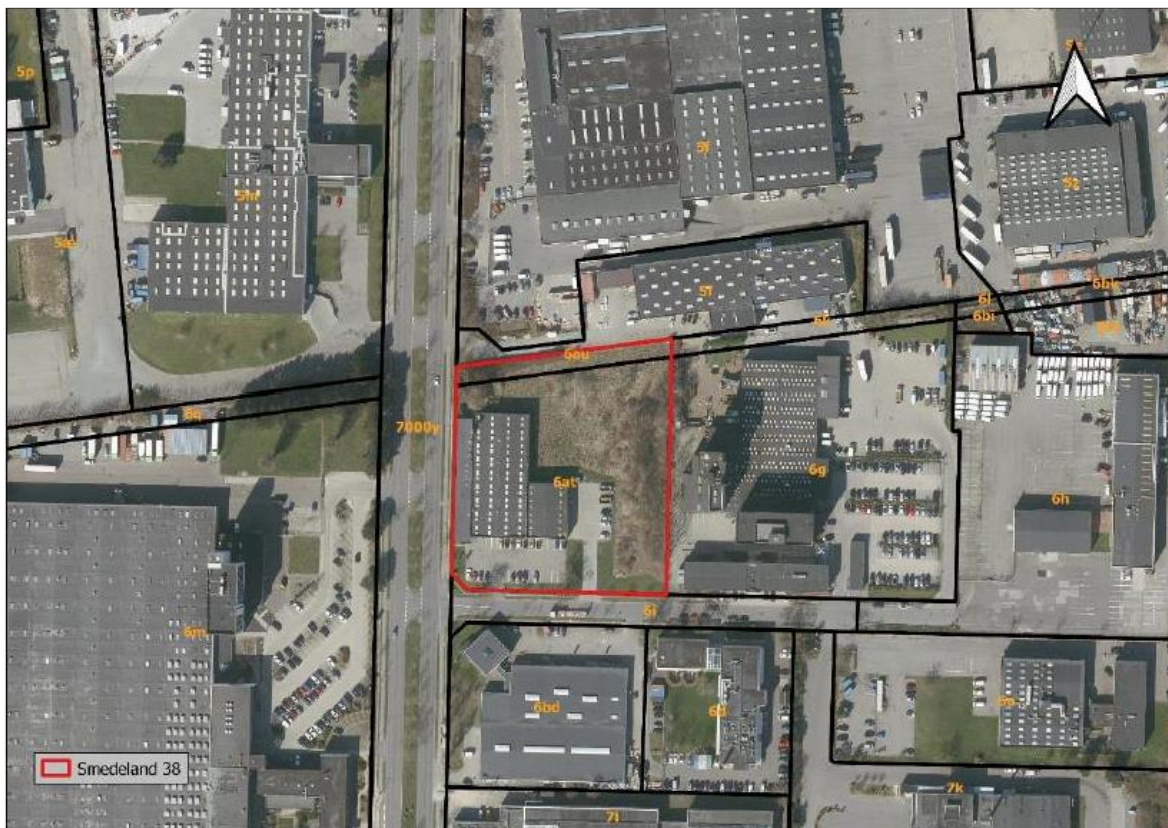
# INDHOLDSFORTEGNELSE

<b>1. BAGGRUND .....</b>	<b>3</b>
1.1 Orientering .....	3
1.2 Grundlag .....	3
<b>2. TRAFIKMÆNGDER.....</b>	<b>5</b>
2.1 Eksisterende forhold .....	5
2.2.1 Trafik til Smedeland 38.....	5
2.2.2 Trafik til øvrige virksomheder .....	6
2.2 Fremtidige forhold .....	7
<b>3. PARKERING.....</b>	<b>10</b>
3.1 Indretning.....	10
<b>4. TRAFIKSIKKERHED.....</b>	<b>11</b>
4.1 Vurdering.....	11
<b>5. BILAG .....</b>	<b>13</b>

## 1. BAGGRUND

### 1.1 Orientering

Dette notat indeholder trafikale analyser der redegør for den fremtidige trafikbelastning mv. som følge af omdannelse af Smedeland 38 til 184 nye boliger i Hersted Industripark. Herunder vurderes overordnet set betydningen af den fremtidige trafik i forhold til trafikafvikling og trafikbelastning på det tilstødende vejnet. Desuden redegøres for de generelle parkeringsforhold og slutteligt følger en vurdering af trafiksikkerheden med henblik på den samlede miljøvurdering af projektet.



### 1.2 Grundlag

Grunden er placeret nordøst for krydset mellem stamvejen Smedeland (nord-syd) og stikvejen mod øst til nr. 26-38. Både i dag og fremtidigt har grunden vejadgang via stikvejen, der på sigt skal omdannes til boligvej jf. **Masterplan for Hersted 2045**<sup>1</sup>. Den nuværende\*) og fremtidige trafik vil således skulle afvikles via krydset med stamvejen Smedeland, der på sigt omdannes til rekreativ boulevard med gode cykel-/stiforbindelser.

*\*) der tages ikke højde for evt. udbygning af erhverv iht. gældende lokalplan*

Området er anlagt, så det egner sig til tung transport og lastvognstog. Infrastrukturen er derfor præget af brede vejarealer med to til fire kørebaner og smalle fortove. Mange af vejene har ikke cykelstier, bl.a. de fleste stikveje. Den eksist. trafik bærer tydeligt præg af industriområdet, med en høj andel af lastbiler og trafik der færdes på bilernes præmisser.



I dag er Smedeland, stamvej en 4 sporet vej, der er kanaliseret med bred midterrabat, med 2 ensrettede kørebaner på hver ca. 7 m bredde og kantsten i vejsider og -midten. Langs vejen er skillerabat mod godt 2 m brede cykelstier, samt 1 rk. fortovsfliser lagt på langs som fortov, omgivet af græsrabatter i begge sider. Stikvejen består af en kantstens-afgrænset kørebane på ca. 7 m bredde, med delvist beplantede skillerabatter og igen 1 rk. fortovsfliser i hver side med yderrabat i græs.



Projektet på Smedeland 38 består af opførelse af beboelsejendomme med op til 7 etager, der i alt skal rumme ca. 184 boliger med tilhørende P-kælder. Den indre del af projektområdet skal holdes bilfrit med et hævet grønt gårdrum ovenpå P-kælderen.

Det planlagte boligområde kommer til at ligge ca. 200 meter fra den kommende letbanestation Glostrup Nord, der forventes at åbne i 2025.

## 2. TRAFIKMÆNGDER

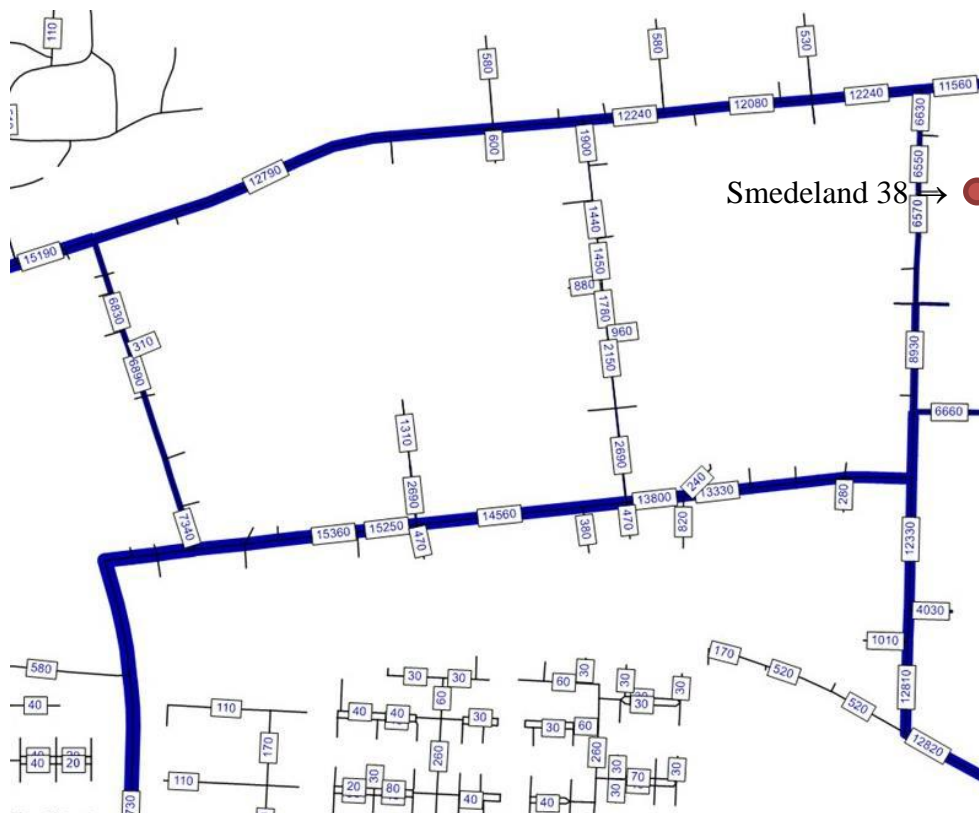
### 2.1 Eksisterende forhold

#### 2.2.1 Trafik til Smedeland 38

De eksisterende bygninger på Smedeland 38 ligger drives af virksomheden Dansign A/S, der har administration, produktion og lager på ejendommen. Ejendommen har i dag to indkørsler fra stikvejen mod syd, hvor der er personbil parkering i den sydlige del af grunden, samt vareadgang mv. til/fra oplagsplads øst for bygningen.

Den nuværende trafik til planområdet består af kørsel til og fra virksomheden, mens der på stikvejen også er trafik til/fra de øvrige virksomheder på Smedeland 26-38. Der kørte i år 2018, 4754 køretøjer på Smedeland(stamvej), målt mod syd ud for nr. 7/20 beliggende lidt syd for lokaliteten jf. **Albertslund Kommunes digitalt kort**<sup>2</sup>. Der er ikke foretaget supplerende trafiktællinger ifm. nærværende notat.

I forbindelse med vurdering af trafikstøj for projektet, er trafikprognosen for personbiler på hverdagsdøgn (HVDT) i et udviklet område i år 2035, udleveret af Rambøll, 06.11.20. Trafikken på Nordre Ringvej er i henhold til Vejledning fra Miljøstyrelsen Nr. 4/2007 "Støj fra veje" vurderet for et fremtidigt scenarie – 2030 (fremskrevet med 1,0 % pr. år). Øvrige veje har trafik i henhold til prognosen for år 2035 jf. nedenstående illustration. Der udvikles dog løbende på trafikmodellerne, hvorfor de aktuelle tal fra Mastra er anvendt.



De nuværende trafik til/fra grunden er estimeret ud fra oplyste turrater jf. mails af 26/5-2021<sup>3</sup>. Forudsat at den nuværende erhvervsbygning er på 2.703 m<sup>2</sup> fordelt med hhv. 2.255 m<sup>2</sup> stueetage og 448 m<sup>2</sup> kælder vil en maksimal turrate på 4,1 ture pr. 100 m<sup>2</sup> pr. hverdagsdøgn medføre at der i dag kører ca. 111 køretøjer/hverdagsdøgn.

Personbil parkering er indrettet til ca. 25 P-pladser og virksomheden kan have haft en noget kundeorienteret kontaktflade, samt varetransport, hvorfor tallet virker rimeligt. Selvom der har kørt lidt flere køretøjer lader det ikke til at den nuværende trafik har givet anledning til nogen særlig forsinkelse eller trængsel i trafikken for det samlede område.



Ovenfor ses de nuværende forhold ved Smedeland 38 og stikvejen jf. Google Streetview okt. 2020<sup>4</sup>, hvor indkørsler til grunden kan ses i sammenhæng med vejenes forløb ind af stikvejen i østlig retning mod projektområdet og et stykke op ad Smedeland mod nord.

Tilslutning af stikvejen udgør et af flere større vigepligtskryds på Smedeland, der fører trafik mellem Fabriksparken i nord og Gammel Landevej i syd. Det største kryds på strækningen ligger lidt længere mod syd, hvor trafikken kan komme videre vest på i erhvervsområdet ad Naverland. Kryds for enderne af Smedeland er lysregulerede.

## 2.2.2 Trafik til øvrige virksomheder

Den nuværende trafik til projektområdet består af kørsel til og fra virksomheden på stikvejen. Trafikken på aftager, efterhånden som man bevæger sig ind ad vejen, idet en del af trafikken kører ind til grundene langs vejen, men da indkørsler til nr. 38 ligger nærmest stamvejen skal alle passere dem.



Der er ikke foretaget eksakt beregning af den nuværende trafik på stikvejen, idet nogle af de tilstødende grunde også har andre adgangsmuligheder. Bl.a. har nr. 26 en direkte adgang til stamvejen og tilsvarende har nr. 36 supplerende vejadgang nord om nr. 38.

Et vurderet estimat ift. denne trafikanalyse, er lavet med udgangspunkt i erhvervsareal på de respektive grunde og tilhørende maksimale turrate, hvor der dog er fradraget 50 % på hver af grundene med flere adgangsveje jf. nedenstående tabel.

Grund	Erhvervsareal	Estimerede bilture (HVDT)
Smedeland 26 A	1.842 m <sup>2</sup> (50%)	76 køretøjer/hverdagsdøgn
Smedeland 26 B	3.756 m <sup>2</sup>	154 køretøjer/hverdagsdøgn
Smedeland 28	4.705 m <sup>2</sup>	193 køretøjer/hverdagsdøgn
Smedeland 30	2.765 m <sup>2</sup>	114 køretøjer/hverdagsdøgn
Smedeland 32	3.658 m <sup>2</sup>	150 køretøjer/hverdagsdøgn
Smedeland 36	3.705 m <sup>2</sup> (50 %)	152 køretøjer/hverdagsdøgn
Smedeland 38	2.703 m <sup>2</sup>	111 køretøjer/hverdagsdøgn
<b>Samlet trafik på stikvej</b>	(ved maksimal turrate)	<b>950 køretøjer/hverdagsdøgn</b>

Som ved Smedeland 38 er tallene tænkt som maksimal trafik afhængig af de respektive funktioner i erhvervssejendommene, men samlet er kapacitet på stikvejen ikke kritisk pt.

På selve Smedeland stamvej er der i forvejen relativt meget trafik, men det er usikkert i hvilken retning den væsentlige del af trafikken fra området færdes. Den nærmeste vej til både O3 og O4 er mod nord, mens de fleste nuværende bymæssige funktioner er beliggende syd for området.

## 2.2 Fremtidige forhold

I masterplan fremgår at boligvejen fremtidigt forventes at afvikle 4-5.000 køretøjer og at trafikken på den aktuelle del af boulevarden forventes at blive omkring 8-10.000 køretøjer når området er fuldt udbygget. Det fremgår af bilag at der regnes med 2,5 bilture pr. bolig og der samtidig laves fradrag afhængig af nærhed til den kommende letbane station.

Umiddelbart virker disse tal lave ift. de aktuelle værdier som kommunen oplyser at der avendes, hvorfor der kan være usikkerheder ift. vurdering af den samlede trafikafvikling efter udviklingen iht. masterplanen. Samtidig er det lidt uklart i hvilket omfang der fortsat vil være trafik ad Herstedøstervej/Gammel Landevej, selvom dele af vejene nedlægges.

Når boligerne tages i brug, vil vejen fortsat være stikvej til stamvejen, men forventeligt ikke omdannet til boligvej. Samtidig er omdannelsen af stamvejen til boulevard ikke udført, hvorfor kapaciteten ikke har ændret sig væsentligt. Således forventes ikke problemer med trafikafviklingen ifm. ændringen på Smedelan 38 isoleret set.

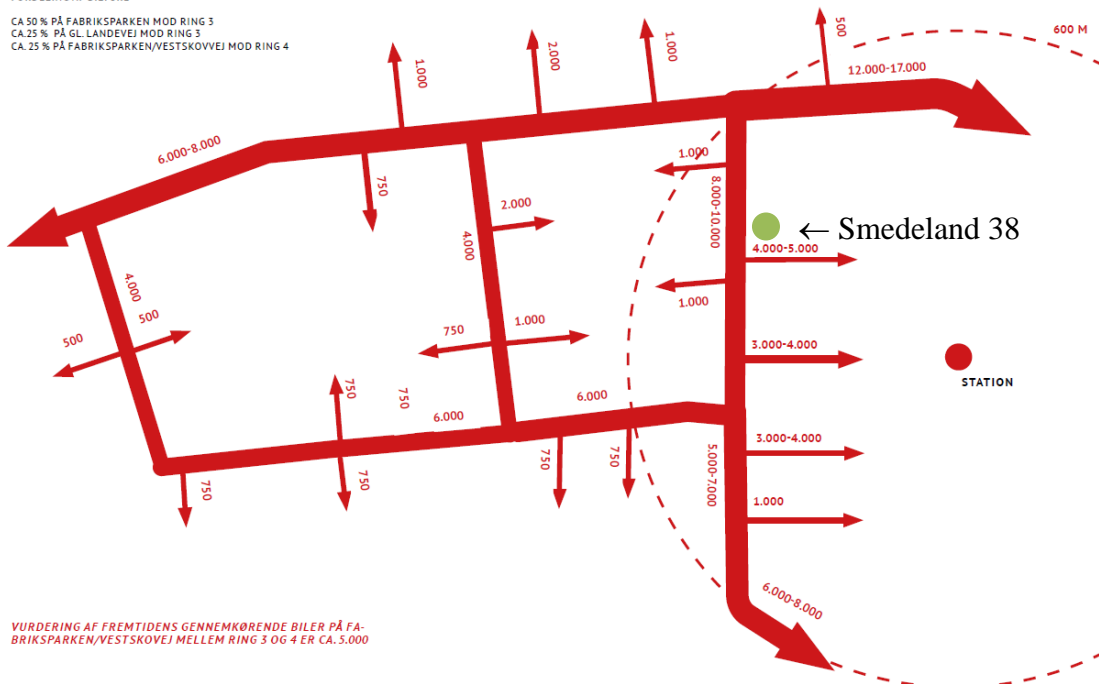


**VURDERING AF FREMTIDIG TRAFIKBELASTNING**

For fuld udbygning af området fordelt på vejnettet inkl. gennemkørende trafik mellem ring 03 og 04

**FORDELING AF BILTURE**

CA 50 % PÅ FABRIKSPARKEN MOD RING 3  
CA 25 % PÅ GL. LANDEVEJ MOD RING 3  
CA 25 % PÅ FABRIKSPARKEN/VESTSKOVVEJ MOD RING 4



VURDERING AF FREMTIDENS GENNEMKØRENDE BILER PÅ FABRIKSPARKEN/VESTSKOVVEJ MELLEM RING 3 OG 4 ER CA. 5.000

Smedeland fremtidig boulevard (nord-syd) og den tilstødende eksist./fremtidige boligvej (øst-vest), må forudsættes at kunne afvikle den nuv. og fremtidige trafik tilfredsstillende iht. masterplan. Motoriseret trafik på ml. 5-10.000 køretøjer kan vanskeligt afvikles på de lette trafikanters vilkår med tilfredsstillende fremkommelighed/serviceniveau for bilerne. Samtidig med at området i mange år fremover ikke vil være fuldt omdannet og andelen af tunge transportere til den bestående erhvervsdel, samt den byggetrafik der hører til omdannelsen, vil præge trafikbilledet.

Beregningsmæssigt når området på sigt kommer til at ligge <600 m fra en højfrekvent nærbanestation forventes at turrater er lavere end gennemsnittet. Derfor er turraten reduceret til 3,02 iht. de oplyste turrater [jf. mails af 26/5-2021<sup>3</sup>](#).

Således forudsættes at hverdagsdøgntrafik turraten vil ligge på 3,02 pr. bolig og hvis der etableres 184 stk. etageboliger medfører det at der til hverdag kører ca. 556 køretøjer i døgnet, med en morgenspidstime på ca. 11 % og eftermiddag på ca. 14 %. Således vil der max. køre 61 køretøjer ind/ud i timen om morgenen, hhv. ca. 77 om eftermiddagen, hvilket bør kunne lade sig gøre. (eftermiddag svarer til lidt over 1 bil ind/ud i minuttet, de kan dog komme tættere i kortere perioder) Tallet ses dog at være ca. 5 gange højere end i dag, mens andel af personbiler forventeligt vil være lavere i dag. Samtidig vil der i starten forventeligt være en væsentlig forskel i hvornår trafikken fra boligerne kører ud/hjem ift. trafikken fra de nuv. erhvervs morgen- og eftermiddagsspilstimer.

Type	antal / m2	enhed	Morgenspidstid				Eftermiddagsspidstid				Restdøgn				Døgn				
			M_PB		M_LB		E_PB		E_LB		R_PB		R_LB		PB_DØGN		LB_DØGN		
			GEN	ATT	GEN	ATT	GEN	ATT	GEN	ATT	GEN	ATT	GEN	ATT	GEN	ATT	GEN	ATT	
Lejligheder <600	184	pr antal	47	14	0	0	22	55	0	1	206	206	2	2	275	275	3	3	
Rækkehuse <600	0	pr antal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Lejligheder (600 - 1000)	0	pr antal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Rækkehuse (600 - 1000)	0	pr antal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Lejligheder (1000 - 1200)	0	pr antal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Rækkehuse (1000 - 1200)	0	pr antal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Lejligheder (>1200)	0	pr antal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Rækkehuse (>1200)	0	pr antal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Kontor <600	0	pr 100 m2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Kontor >600	0	pr 100 m2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Erhverv <600	0	pr 100 m2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Erhverv >600	0	pr 100 m2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Detail	0	pr 100 m2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Special detail	0	pr 100 m2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Sum			47	14	0	0	22	55	0	1	206	206	2	2	275	275	3	3	
															550			6	
			1202	47	14	0	0	22	55	0	1	206	206	2	2	275	275	3	3

Lastbilandel anslås at være omkring 0,03 ture pr. bolig, men kan som grunden er indrettet kun ske til/fra terræn, idet det forudsættes at P-kælder ikke tilgodeser adgang for store køretøjer, skal alt trafik ind/ud via boligvejen.

Det medfører ved 184 boliger at der på årsbasis kører ca. 6 lastbiler i døgnet, hvilket er omkring 1 pr. 4. time. Skulle der i en spidstid komme 2-3 stk. kan det nok også klares, men ved vendelplads kan der i værste situation opstå konflikt, som nok løses på stedet.

Tallet dækker kun over egentlige lastbiler >12 m længde og der vil også komme forskellige distributions størrelse biler. Det er usikkert om tal er realistisk og hvor mange lastbiler der reelt skal ind på grunden, eller blot anvender de tilstødende veje til af-/pålæsning, hvilket virker forholdsvis uproblematisk pt. med undtagelse af evt. vendemanøvre på stikvejen. Det kan dog ændre sig efter ombygning af boulevarden og hvis der etableres erhverv i stueetagen, hvor afstand til facaden ændres og der ikke er samme plads til at komme udenom evt. parkerede lastbiler i færd med af-/pålæsning.

Vurdering af hvor mange cykelture, der kan forventes til området virker en smule overflødig, set ift. at Smedeland ombygges til rekreativ boulevard med gode cykel- og stiforbindelse og at der kan etableres yderligere en stor øst-vest gående stiforbindelse lige nord for grunden. Det kan dog være relevant ift. den aktuelle udformning af vejene.

Turraten for beboernes egne cykelture kan dog vurderes at være ca. 1,4 cykeltur/bolig. Dette tal omfatter ikke øvrige ture til boligerne som fx besøgende på cykel, avisbud mv. og bør derfor øges lidt. Det skønnes andelen af øvrige bilture til etageboliger er ca. 60 % af det totale antal bilture. Det vurderes, at andelen af øvrige ture på cykel er lavere end andelen af øvrige ture i bil, da bl.a. renovation, håndværkere og pakkelevering mv. primært foregår i bil.

Det skønnes på den baggrund, at turraten for cykeltrafik skal øges med 20 % (dvs. ca. en tredjedel af andelen af øvrige bilture) for at dække disse øvrige ture. Derfor kan regnes med en turrate for cykeltrafikken på  $1,4 \times 1,2 = 1,7$  cykelture pr. bolig svarende til en samlet cykeltrafik på ca. 313 cykelture pr. hverdagsdøgn.

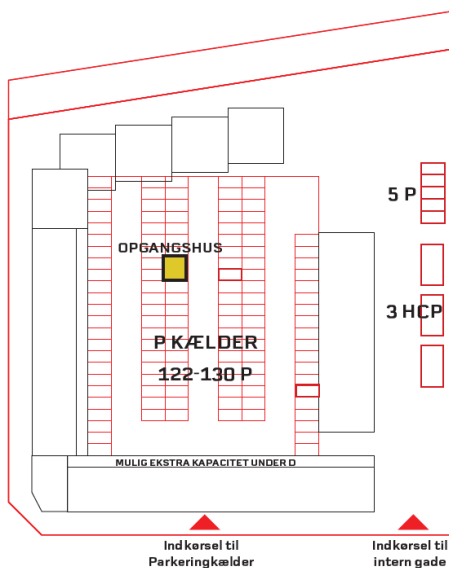
Placering af boligerne ift. lokale og regionale stier (supercykelstier) rekreative områder, indkøbsmuligheder og transport terminaler, vil også påvirke antal af cykel- og gåture, men kan derfor også påvirkes af hvordan udvikling af området forløber.

### 3. PARKERING

#### 3.1 Indretning

Det fremgår af startredegyrelse at der ved en byggeret på 150% og en gennemsnitlig boligstørrelse på 75 m<sup>2</sup> bliver 184 boliger og dermed et behov på 138 stk. P-pladser. Der er planlagt parkering for 122-130 personbiler i den kommende P-kælder og 8 pladser på terræn i østsiden af grunden, heraf 3 handicap pladser i distributionsbil størrelse. I alt er der planlagt op til 138 parkeringspladser.

Der er forudsat 0,75 pladser pr. bolig i forslag til lokalplan = 138 pladser ved 184 boliger. Dette tal kan dog reduceres ved delebilsordning under forudsætning af at hver delebil reducerer krav med 4 pladser, da delebilen selv optager den 5. plads der kan spares iht. **Forslag til Kommuneplantillæg 15 hhv. Lokalplan 5.6<sup>5-6</sup>**. Det maksimale antal delebiler er angivet til maksimalt 1 pr. 25 boliger, svarende til 7 stk., der i så fald vil reducere behov for P-pladser med 28 stk. til min. 110 pladser.



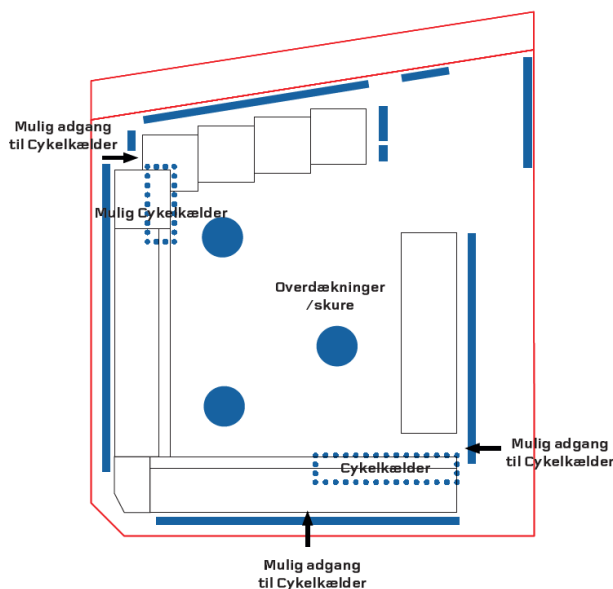
Principdiagram for parkeringskapacitet i kælder samt placering af parkering på terræn

I forslag til lokalplan er anført at der stilles krav om 3 alm. P-pladser til personbiler med handicap skilt på 3,5x5 m og 3 store pladser til handicapbiler på 4,5x8 m. I projektplanen er der pt. indtegnet 125 alm. pladser i P-kælder og 5 i terræn, samt 3 store HCP pladser. Så ift. lokalplan er der tilstrækkeligt med P-pladser, hvis der etableres 2-3 delebilpladser og så kan 3 af de andre pladser ændres til alm. personbil HCP plads.

F.eks. ved 2 delebiler kan antal således reduceres til 130 pladser, hvilket er opfyldt med de viste 133 pladser. Det bør dog illustreres hvad der er hvad, så måske de 5 alm. pladser på terræn kan være 3 alm. HCP pladser og 2 pladser særligt indrettet til delebiler.

Generelt kan forsvares 3 delebilspadser ved store byggerier, med et besparelses-potentiale på op til 15 p-pladser. Dog kun hvis de understøttes aktivt og økonomisk ift. placering, vilkår og anvendelse mv. Der er ikke taget hensyn til evt. erhverv i stueetagen ift. antal P-pladser.

Cykel-P kan etableres som angivet i **Forslag til Kommuneplantillæg 15 hhv. Lokalplan 5.6<sup>5-6</sup>** med min. 2 pladser pr. bolig lig 368 stk. hvoraf halvdelen (184) kan etableres overdækket. Heraf kan 66 stk. etableres i overdækninger på gårdhaven og resten ifm. P-kælder. Mens der kan etableres helt op mod 140 pladser i de ydre kantzoner hhv. 80 pladser i øvr. terræn, svarende til i alt 404 pladser. Herudover kan reserveres yderligere plads til cykelparkering i kældre op til det anførte krav på 3 pladser pr. bolig. Såfremt der oprettes delebilordning, skal der etableres/ændres nogle af de angivne cykelparkeringspladser til 3 stk. ladcykler pr. delebilsparkeringsplads, hvilket burde være uproblematisk.



Principdiagram for placering af cykel P og mulige adgange til Cykelkælder

## 4. TRAFIKSIKKERHED

### 4.1 Vurdering

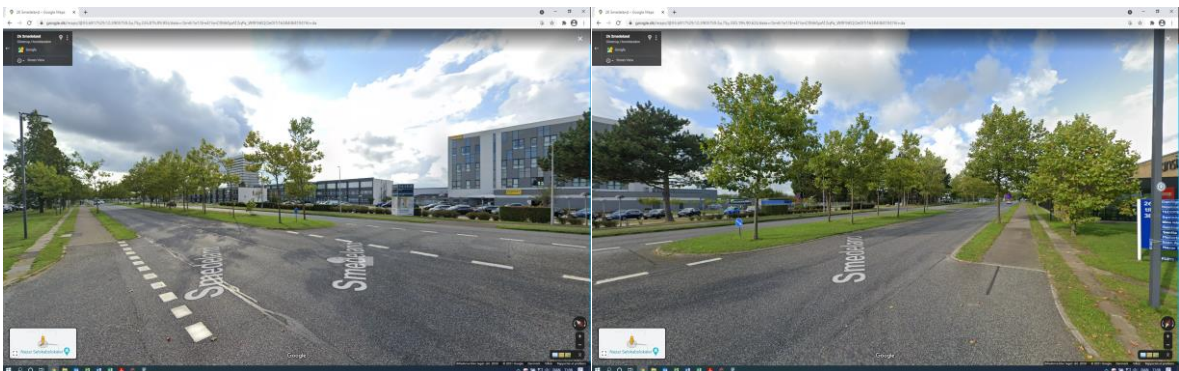
Det vil generelt være problematisk at de første indflyttere skal bo/leve i et eksist. industri kvarter. Trafikalt set er området primært indrettet med henblik på motoriseret adgang til virksomhederne og kun i ringere grad til de lettetrafiganter, der således overvejende færdes på bilernes betingelser. Hastighed på begge veje er pt. max. 50 km/t.



Den nuværende indretning af Smedeland, boulevard og især boligveje tilgodeser primært biltrafik og i væsentligt mindre grad de lette trafikanter, hvilket til dels forventes indtænkt i omdannelse af boulevarden, men det bør der også gøres mere ud af ift. omdannelse / indretning af boligvejen(e). Herunder bør overvejes hastighedsgrænsen på vejene.

Det kan være farligt for de lette trafikanter at den fremtidige cykelsti kan anvendes som brandvej, da det samtidig kan give mulighed for anden motoriseret færdsel på stien og at der også ser ud til at være uhindret adgang for kørende trafik til stien fra grundens nordøstlige hjørne. Det kan give anledning til at der bør opsættes stibomme i begge ender. Behov for adgang til brand-/udrykningskøretøjer forekommer forhåbentligt dog forholdsvist sjældent. Stien vil virke usammenhængende og reelt kun fungere som adgangsvej/-sti til boliger, frem til den suppleres af resten af strækning iht. masterplan.

Kørerende adgang til/fra grunden sker fra boligvejen nogenlunde som i dag, dog placeres den østlige adgang ret tæt op ad den eksist. vareleveringsadgang til nr. 36, hvilket kan give anledning til usikkerhed om ind-/udsving. En væsentlig forøgelse af cyklister på boligvejen kan også give anledning til konflikter der nok ikke ses mange af i dag. Samspillet med den fremtidige trafik ift. de eksist. forhold og undervejs i omdannelsen kan således give anledning til flere/andre typer uheld end der ses idag.



Krydsudformning og krydsningspunkter på selve Smedeland (boulevard) rummer også visse udfordringer (foto [Google Streetview okt. 2020<sup>4</sup>](#)). Det kan igen her være spørgsmål om boliger kommer før omdannelse af boulevarden, eller ej. Vi har ikke uheldsdata for lokaliteten eller området som helhed, men der sker forventeligt en del uheld, med tanke på at området er indrettet med lange lige og brede kørespor med mange ind/udkørsler.

Der er forventeligt mange konflikter, i kombination med at vejene lægger op til relativt store hastigheder. Normalt ses tilsvarende få lette trafikanter, der nærmest altid dukker uventet op ifm. sving/krydsning. Det ses dog ikke at disse trafiksikkerhedsmæssige udfordringer alene knytter sig til den enkelte grund, men som nævnt bør adresseres ifm. den samlede udvikling af området ift. en faseplan for omdannelsen.

Ved grunden bør fokus være på de lette trafikanters adgang mellem boliger og ud i trafikken, hvor bl.a. krydsning af ind-/udkørsel til P-kælder skal sikres bedst muligt ift. f.eks. vigepligt, oversigt mv. Interne trafikforhold i bl.a. P-kælder bør også overvejes, da der også nemt kan opstå konflikter her. Forud for omdannelse af vejene vil det generelt være et problem at de lette trafikanter kommer direkte fra opgangene ud i et trafiksystem der ikke er indrettet til at håndtere dem.

Albertslund Kommune har stor fokus på trafiksikkerhed, at reducere antallet af uheld og at tænke trafiksikkerhed ind i planlægningen og udformning af nye veje og stier. Det vil dog være et problem hvis udviklingen af veje i området ikke kan følge med udbygningen, men det må forventeligt blive indtænkt i den overordnede tidsplan for omdannelsen.

Trafiksikkerheden er til dels også tænkt ind i dette projekt med bilfrit opholdsareal i gårdrummet, samt etablering af stier både for cyklende og fodgængere. Stierne fra projektområdet skal tilkobles det øvrige netværk af stier og gøre offentlig transport let tilgængelig, men i starten kan disse forbindelser mangle.

I T-krydset ved Smedeland vil en realisering af projektet medføre øget trafik i form af især personbiler i spidstimen om morgenen og om eftermiddagen. Det forventes imidlertid, at det vil være muligt at afvikle den øgede biltrafik med samme trafiksikkerhedsniveau som under de eksisterende forhold.

Det kan overvejes om oversigtsforhold i krydset ved Smedeland er tilstrækkelige og der bør udarbejdes en trafiksikkerhedsrevision for krydset for at afdække, om der er behov for trafiksikkerhedsmæssige tiltag i krydset, hvis projektet realiseres før øvrige omdannelser iht. med **Masterplan for Hersted 2045**<sup>1</sup>. Det vurderes, at sikkerhedsrevision bør udarbejdes i sammenhæng med de øvrige planer og projekter i området.

Der vil ikke være meget trafik på de øvrige dele af planområdet ud over til/fra p-huset. Adgangen til renovation er indrettet, så skraldebilerne har tilstrækkelig plads til at vende med oversigt og øvrige lastbilture forventes ikke at benytte området i væsentligt omfang.

## 5. BILAG

Noter iht. nedenstående liste:

1. **Masterplan for Hersted 2045**
2. **Albertslund Kommunes digitalt kort**
3. **mails af 26/5-2021 fra Albertslund Kommune og RawMobility**
4. **Google Streetview okt. 2020**
5. **Forslag til Kommuneplantillæg 15 af ???**
6. **Forslag til Lokalplan 5.6 af 10. maj 2021**