

Notat

21.03.2025

Projekt nr.: 1021205
+45 2880 6751
late@arteliagroup.dk

Projekt: Etape 1, Sydvangen øst

Emne: Trafikforhold

Rev.: Udkast 2

Fordeling:

1 Indledning

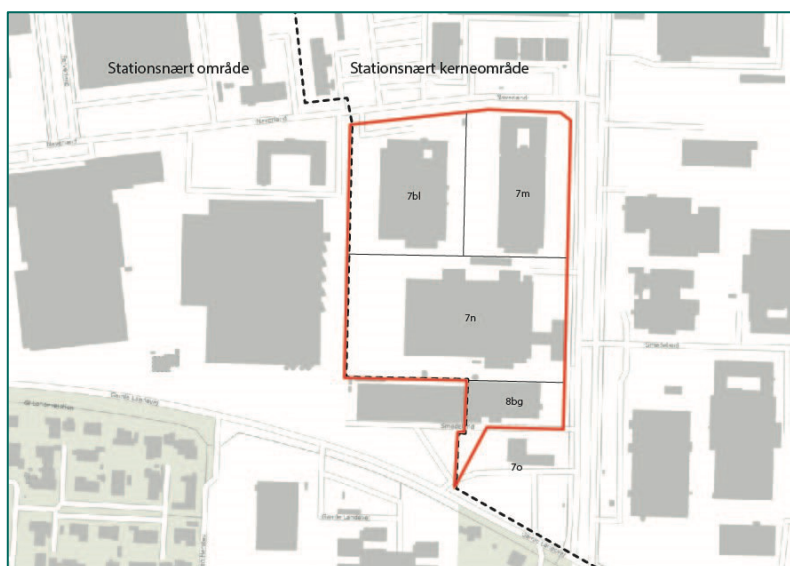
På baggrund af Rammelokalplan 5.10 ønsker grundejerne at fortsætte udviklingen ved at igangsætte den første byggeretsgivendelokalplan, "Etape 1", for et delområde af helhedsplanen. Lokalplanområdet er vist på figur 1, og omfatter matriklerne 7n, 7m, 7bl og 8bg, som er placeret i det stationsnære kerneområde.

Visionen for området er at udvikle et boligområde med høj biodiversitet. De udendørs opholdsarealer skal have en menneskelig skala og et mikroklima, der fremmer ophold og styrker fællesskaber for de fremtidige beboere. Boligkvaliteterne skal være i højsædet, med gode dagslysforhold både i gader og gårdrum, samt funktioner i nærområdet, der kan støtte et godt hverdagsliv.

Et centralt fokus for bebyggelsen er at åbne området og skabe nye forbindelser for blød mobilitet ved at minimere biltrafikken inde i området og i stedet opfordre til at gå gennem områdets grønne strøg. Dette strøg bidrager til at skabe liv i området og giver mulighed for at etablere et sammenhængende grønt hjerte med træer, beplantning og rekreative vandmiljøer.

Den byggeretsgivende lokalplan vil blive udarbejdet i henhold til retningslinjerne i Rammelokalplan 5.10, Kommuneplantillæg 3, Kommuneplan 2022-2034, Masterplan Hersted 2045, Principper for udvikling af Hersted Industripark, fase 1, etape 1, samt Planstrategi 2024 "Albertslund for alle".

Dette notat beskriver projektets trafikale forhold og opmærksomhedspunkter med betydning for udviklingen.



Figur 1. Lokalplanområdet og dets matrikler.

1.1 Grundlag

De trafikale vurderinger tager udgangspunkt i den aktuelle udbygningsplan for lokalplanområdet, som vist i figur 2. Lokalplanområdet er inddelt i fire byggefeltet.



Figur 2. Situationsplan for udbygning af etape 1.

1.2 Parkering

Der opføres ca. 590 etageboliger og ca. 45 rækkehuse på de fire byggefeltet med tilhørende parkering. Parkering etableres jf. Albertslund Kommunes parkeringsnormer beskrevet i kommuneplanen, med fradrag for lokalplanområdets placering i det stationsnære kerneområde og indførsel af delebilsordning.

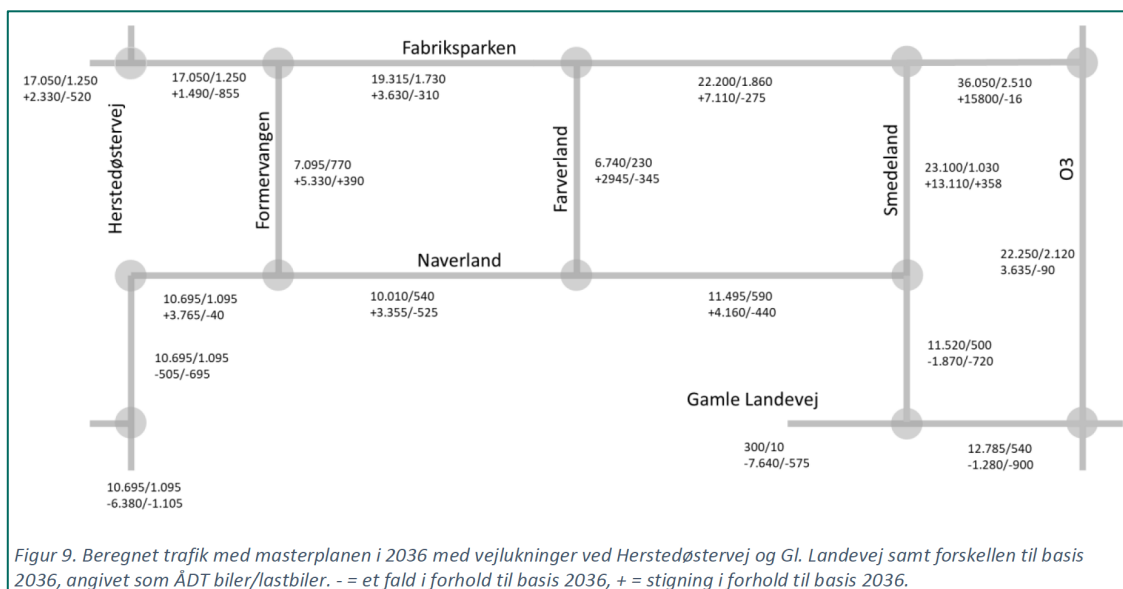
Der skal jf. parkeringsnormerne etableres 0,75 parkeringsplads pr. bolig, svarende til 475 pladser. 25 af disse pladser etableres som delebilspladser, der udeløser et fradrag på 4 pladser pr. delebilsplads, dvs. 100 pladser. Det giver en samlet parkeringsdækning på 375 pladser.

Af de 375 pladser forventes det, ca. 290-295 etableres i konstruktion og ca. 80-85 etableres på terræn. Ligeledes vil 17 af pladserne blive etableret som handicapparkering. 11 handicapppladser etableres om personbilpladser i konstruktion, mens 6 pladser etableres til handicapbusser på terræn.

Cykelparkeringspladser etableres ligeledes efter kommuneplanens parkeringsnormer. Det betyder, at der udlægges ca. 1.770 pladser (3 pladser pr. bolig), mens der anlægges ca. 1.180 pladser (2 pladser pr. bolig). Af de anlagte pladser er 75 til ladcykler og andre pladskrævende cykler.

1.3 Trafikalt grundlag

Det er aftalt med Albertslund Kommune, at der mht. beskrivelse af trafikken tages udgangspunkt i notatet "Hersted Industripark – trafikalt analyse" udarbejdet af Raw Mobility juni 2020. Heri er angivet beregnede trafikmængder for bl.a. 2036, der anvendes som udgangspunkt for vurdering af trafikken i forbindelse med rammelokalplanen.



Figur 3. Beregnede trafikalt fra "Hersted Industripark – trafikalt analyse".

Der er ligeledes angivet turrater, der også er aftalt benyttet i forbindelse med rammelokalplanen. Turraterne adskiller sig lidt fra kommuneplanens turrater, idet de pga. Hersteds mere bæredygtige karakter er sat lavere end i kommuneplanen.

Tabel 2. Turrater (bilture) anvendt i forbindelse med byudviklingen i Hersted Industripark.

	Turrater					
	Pr. Lejlighed	Pr. Rækkehus	Kontor	Erhverv	Detail	Special Detail
< 600 m	3,02	3,40	8,00	4,1	85,00	35,52
600 - 1000 m	3,10	3,57	8,40	4,1	85,00	35,52
1000 - 1200 m	3,12	3,61	8,40	4,1	85,00	35,52
> 1200 m	3,55	4,47	8,40	4,1	85,00	35,52

Figur 4. Turrater fra "Hersted Industripark – trafikale analyse".

1.4 Beregning af biltrafik

Den trafik der genereres af udviklingsområdet kan beregnes på baggrund af antallet af boliger og de opstillede turrater. Tabellen viser det samlede antal beregnede ture pr. døgn. Andelen af lastbiler mv. kendes ikke, men det er antaget at denne trafik udgør ca. 2 % af den samlede trafik.

BYGGEFELT	TYPE	ANTAL	TURRATE	BILTURE	LASTBILTURE
A	Etagebolig	156	3,02	470	9
B	Etagebolig	156	3,02	470	9
C	Etagebolig	278	3,02	870	17
D	Rækkehus	45	3,40	150	3
I ALT				1.930	38

Lokalplanområdet generer således forventeligt i størrelsesorden 1.930 ture i døgnnet. Den beregnede trafik indgår i de allerede fremskrevne trafikale på det omkringliggende vejnet, som fremgår af Albertslund Kommunes tidligere gennemførte trafikale analyse. Trafikken vil dermed ikke medføre en øget belastning på vejnettet, i forhold til det, der allerede er beskrevet for Hersted.

En lidt større del af trafikken vil køre til og fra lokalplanområdet via Smedeland, end tidligere antaget. Det vurderes dog, at trafikanternes mål uden for Hersted fortsat er de samme som antaget i forbindelse med tidligere trafikale analyser, og at der derfor ikke ledes mere nævneværdigt mere trafik i retning af Ring 3. Det vurderes derfor, at trafikken i forbindelse med lokalplanområdet overholder retningslinjerne i Glostrupaftalen.

Derudover må det forventes, at trafikken i praksis bliver mindre end den beregnede trafik baseret på turrater. Turrateregninger tager ikke hensyn til meget restriktive parkeringsnormer, og et samlet antal parkeringspladser på 375, vil normalt ikke kunne generere 1.930 ture, svarende til mere end 5 ture pr. plads, hvis al biltrafik skal parkere.

Vejreglernes turratekatalog angiver en typisk turrate for beboerne alene på 2,5 bilture pr. døgn for etageboliger, hvilket er væsentligt mindre. I turraterne er dog indregnet, at nogle ikke har bil, mens andre kører mere end de 2,5 ture. Med meget lave parkeringsnormer, som for lokalområdet, vil hver parkeringsplads have en højere udnyttelse end gennemsnitligt, men hver plads vurderes ikke at kunne generere 5 ture pr. døgn med en så ensidig udnyttelse til boligparkering. De beregnede trafiktal må derfor betragtes om absolut worst case. I praksis vil hver parkeringsplads formentligt ikke generere mere end ca. 3,5 ture pr. døgn, svarende til ca. 1.315 personbilture pr. døgn, eller mere end 600 ture færre en beregnet på baggrund af de opstillede turrater for Hersted.

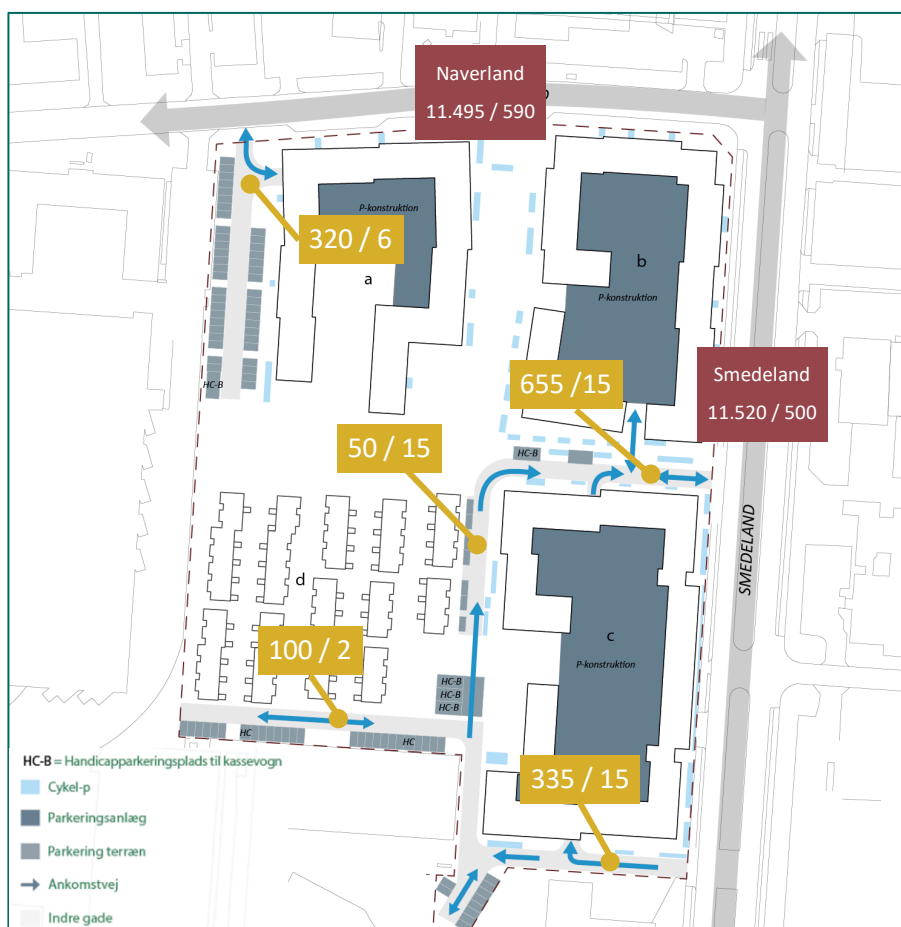
Trafikken for de enkelte byggefeltet belaster det interne veje i lokalplanområdet. Personbiltrafikken vil primært køre mellem det overordnede vejnet og de planlagte parkeringsområder, men der vil i mindre omfang være trafik frem til de enkelte bygninger i forbindelse med handicapparkering, aflæsning af større indkøb mv. Lastbiltrafik vil køre frem til bygningerne i forbindelse med varelevering, afhentning af renovation mv.

For byggefelt A etableres en blind adgangsvej fra Naverland, der giver adgang til parkeringskælder og terrænparkering langs vejen, samt adgang for servicetrafik i forbindelse med varelevering afhentning af renovation mv. Vendepladsen etableres til en 12 m lastvogn.

De øvrige byggefeltet betjenes af en boliggade, der etableres som et loop omkring byggefelt D, der tilsluttes Smedeland hhv. nord og syd for byggefeltet. Vejen ensrettes fra syd mod nord, så indkørsel til byggefelt C og D sker fra den sydlige tilslutning, mens udkørsel fra disse byggefeltet sker via den nordlige tilslutning. Parkeringskælder for byggefelt B tilsluttes den nordlige del af loopet. For at trafik til og fra dette byggefelt ikke skal pålægges for meget omvejskørsel, bliver den lille strækning af loopet mellem Smedeland og adgangen til parkeringskælderens dobbeltrettet, så trafikken til byggefeltet kan køre direkte ind via den nordlige tilslutning ved Smedeland. Parkeringskælder på byggefelt D indrettes således, at der kører ind i syd og ud i nord. Derved aflastes den interne boliggade mest muligt.

Figur 5 viser kørselsprincipper, placering af terrænparkering samt trafikbelastningen på de interne veje og på Naverland og Smedeland omkring lokalplanområdet. Antallet af lastbilture ses at være mindre end beregningen ovenfor viser, hvilket skyldes at beregningen tager udgangspunkt i turrater, der regnes med at der både køres til og fra området. Med en ensrettet forløb fordeles turene således, at fx en tur frem til en affaldsstation er én tur, og turen fra affaldsstationen videre ad samme rute er en anden tur.

Det antages samtidig, at der udfor adgangsvejene ved Smedeland sker samtidig gennembrydning af midterrabatten, så det bliver muligt at svinge ind og ud til lokalplanområdet til/fra både højre og venstre.



Figur 5. Parkeringsløsning og trafikbelastning på vejnettet.

1.5 Trafikbetjening

Lokalplanområdet betjenes via adgangsveje fra Naverland og Smedeland.

Byggefelt A betjenes fra Naverland. Adgangsvejen giver adgang til parkering i konstruktion og terræn-parkering etableres som vinkelret parkering langs vejen. Der etableres en affaldsstation på adgangsvejen, syd for indkørslen til parkeringen i konstruktion, hvor tømmebilen kan holde uden at være i vejen den øvrige trafik.

Byggefelt B betjenes fra den interne boliggade mellem byggefelt B og byggefelt C med adgang fra Smedeland, men af hensyn til gangafstande etableres der affaldsstationer både nord og syd for byggefeltet. Den nordlige etableres ved en servicevej mellem byggefelt A og B. Servicevejen etableres med en vendeplads, så tømmebilen kan køre forlæns ind og ud ved Naverland..

Rækkehusene på byggefelt D får vejadgang via en stikvej fra den interne ensrettede vej rundt om byggefelt C, der tilsluttes Smedeland. Her er adgang til parkering for boligerne og store køretøjer i forbindelse med afhentning af renovation, varelevering mv. Der etableres en affaldsstation ved stikvejen, hvorfra tømning vil foregå. Det er ikke umiddelbart muligt at etablere en vendeplads for store køretøjer

på stikevejen til rækkehusene, og det forventes derfor, at store køretøjer vil bakke frem til affaldsstationen mv. Dette vurderes at være acceptabelt, idet der kun vil være meget lidt trafik på stikvejen. Der kan derudover ikke køres frem til de enkelte boliger fra stikvejen, men beredskabet vil have adgang.

Byggefelt C betjenes via den interne boliggade og Smedeland. Der etableres affaldsstationer hhv. nord, vest. Der vil i udformningen blive taget hensyn til, at tømmebilen fylder 3,6 m i bredden, når dens støtten er slået ud i forbindelse med tømning. og syd for ejendommen. Mod syd placeres affaldsstationen tæt på Smedeland, og den interne boliggade udformes, så renovationsbilen kan holde på stedet, samtidig med at bil- og cykeltrafik kan passere, og så kravene til oversigt opretholdes.

Figur 6 viser de foreslåede placeringer af affaldsstationer. De er fastlagt, så ingen har mere end 70 m til en affaldsstation, ligesom en station maksimalt betjener 100 boliger. Det er derfor, at den sydligste affaldsstation ikke kan placeres længere mod vest, men må ligge tæt på bygningens hjørne ved Smedeland.



Figur 6. Placering af affaldsstationer med 70 m gangafstande.

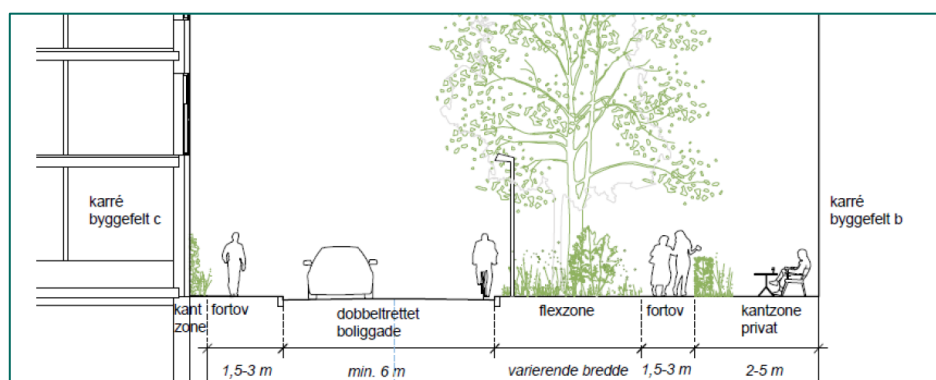
Samlet opnås en god betjening af lokalplanområdet, hvor trafikken internt vil være meget begrænset, mens den primære trafik til og fra parkeringskældre afvikles så tæt på det overordnede vejnet, som muligt. Afstanden mellem de overordnede veje og adgange til parkeringskældre placeres ca. 25-30 m inde på grunden, så der er plads til en smule kø ved udkørsel, ligesom trafikanterne kun skal overskue én krydssituation ad gangen. Det største trafikpres ses ved udkørsel til Smedeland fra den nordlige ende af interne boliggade, hvor i alt ca. 570 biler kører ud pr. døgn. Hvis det antages, at ca. 15 % af disse kører ud i morgenspidstimen, svarer det til ca. 85-90 biler. Det svarer til omkring halvanden bil i minuttet, hvilket ikke ses at medføre afviklingsproblemer, selvom der kan være lidt ventetid pga. trafikken på Smedeland.

Den største indkørende trafik ses ved den sydlige tilslutning af den interne boliggade ved Smedeland. Her forventes en trafik på ca. 493 biler pr. døgn, hvilket i en eftermiddagsspidstime svarer til ca. 70 biler, eller lidt mere end én bil pr. minut. Dette anses heller ikke at give anledning til afviklingsproblemer eller risiko for tilbagestuvning til Smedeland.

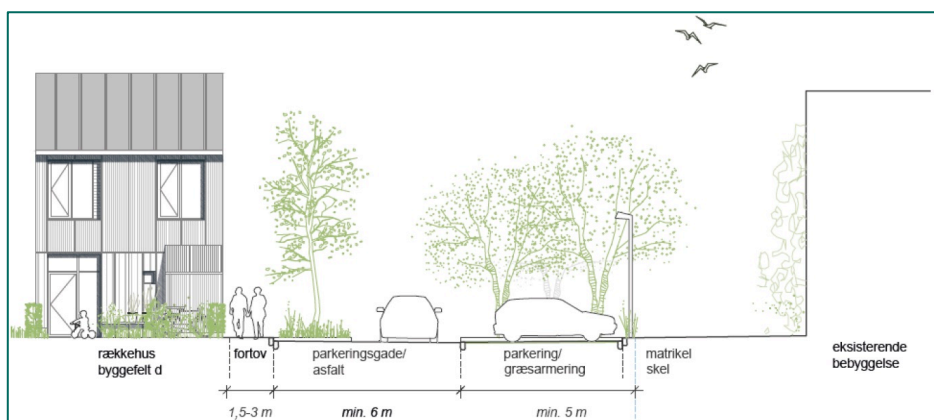
Trafikken til og fra lokalplanområdet er mindre end beregnet i Albertslund Kommuns tidligere vurderinger for Hersted Industripark, og vil således uden problemer kunne afvikles på det fremtidige vejnet for Hersted, og ligger samtidig indenfor rammerne af Glostrupaftalen

Adgangsvejene tilsluttes i passende afstand til krydsene på Smedeland ved hhv. Naverland og Gamle Landevej. Dette for at sikre en god trafikafvikling og en høj grad af trafiksikkerhed.

De interne veje etableres til at understøtte et lavt hastighedsniveau på 30 km/t. Dobbeltrettede veje udlægges i en bredde på ca. 6,0 m, men kan udvides lokalt, hvor der er behov for at sikre tilstrækkelig plads i forbindelse med afhentning af renovation, parkeringsmanøvrer mv. Figur 7 viser et tværsnit af den interne boliggade og figur 8 viser tværsnit af stikvejen til rækkehusene.



Figur 7. Tværsnit af den lokale boliggade.



Figur 8. Tværsnit af stikvej til rækkehuse.

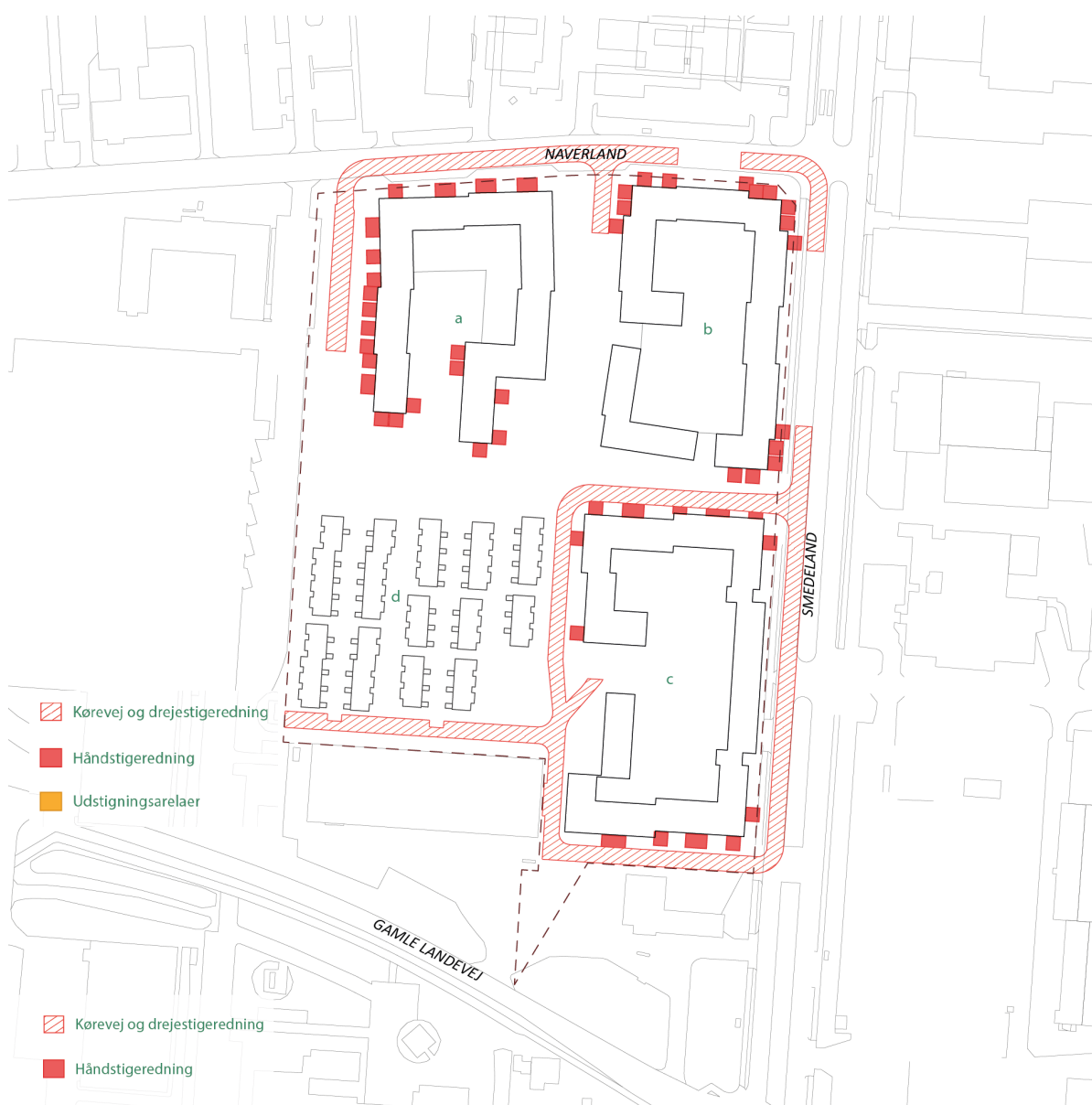
Der er ikke cykelstier langs vejene, og cyklister færdes alle steder på kørebanen eller på separate stier. Gående vil færdes på fortove langs vejene eller på separate stier. Der etableres fortove alle steder, hvor det er nødvendigt at hensyn til de gåendes fremkommelighed og tilgængelighed, men ikke i begge vejsider overalt. Det skal sikres, at stier til cyklister og gående munder ud ved de overordnede veje, hvor der er mulighed for at etablere krydsningsmuligheder for disse trafikanter.

Overordnet er det ønsket, at vejene tillader en god og sikker afvikling af trafikken, men at der samtidig ikke udlægges vejarealer, der er større end nødvendigt. Dette medvirker til at understrege områdets karakter og fastholde et lavt hastighedsniveau. Det er ønskeligt at etablere vejene på en måde, så lav hastighed for biltrafikken opnås gennem udformningen, og egentlige fartdæmpere så vidt muligt undgås. Hvis det viser sig, at vejenes udformning ikke alene er tilstrækkeligt til at sikre det ønskede hastighedsniveau, vil der kunne suppleres med egentlige fartdæmpere.

1.6 Brandveje

De interne veje planlægges sammen med Naverland og Smedeland til indsatsveje, hvor der etableres udstigningsarealer, og hvorfra der kan ske redning med kørbare stiger og håndstiger. Der arbejdes med sikkerhedstrapper til opgange mod det grønne strøg i bygningerne på byggefelt a og b, for at reducere påvirkningen af brandredningsarealer på de primære byrum.

Beplantning i kantzoner og øvrige bygningsnære arealer tilpasses specifikke planer for brandredning. Lav beplantning kan med beredskabets accept indarbejdes i kantzoner og højere beplantning kan placeres omkring bygning på arealer, hvor der ikke er redningsåbninger i facader. Figur 9 viser brandveje og de enkelte bygningers forventede løsning for beredskabets indsats.



Figur 9. Plan over brandveje og indsatsløsninger.

