

Notat

24.06.2025

Projekt nr.: 1023963
+45 2774 2180
jrhj@arteliagroup.dk
ruha@arteliagroup.dk

Projekt: Fabriksparken

Emne: Trafikal vurdering – Intern trafikafvikling

Notat nr.: 02

Rev.: 03

Fordeling: Louise Stenander

DJ MILJØ & GEOTEKNIK P/S

1 Baggrund og formål

Der er igangsat arbejde med udarbejdelse af en lokalplan for et område ved Fabriksparken 3, der er beliggende i den østlige del af Hersted Industripark. Lokationen af lokalplansområdet i forhold til vejnettet fremgår på Figur 1.



Figur 1: Lokation af lokalplansområdet.

I lokalplanområdet er der et eksisterende flyttefirma med tilhørende lager. Udviklingen af området omfatter omdannelse af det eksisterende erhverv til boliger og erhverv, og på Figur 2 fremgår den forventede fremtidige anvendelse for området.



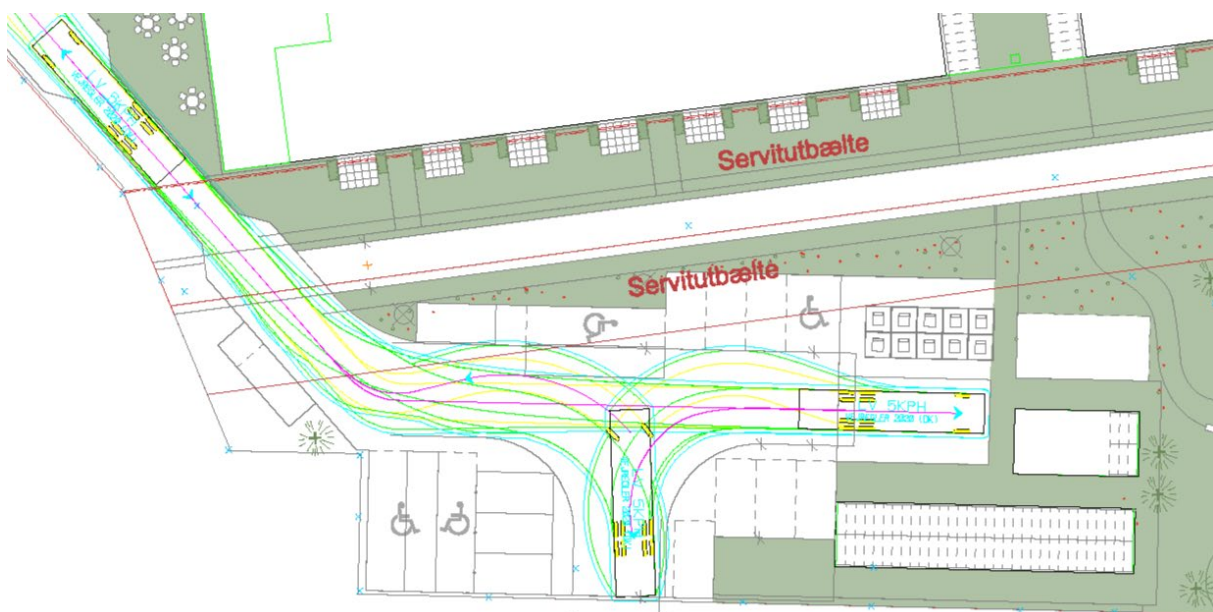
Figur 2: Illustrationsplan af fremtidig anvendelse for området.

Dette notat har til formål at vurdere trafikafviklingen internt på grunden herunder kørekurver for vendepladsen, arealdisponering, parkeringspladser, Vandstien og oversigtsforhold hertil samt forhold vedr. fodgængerkrydsninger nordligt i området.

I et tillæg til dette notat er der udarbejdet et notat om de eksterne konsekvenser ved udbygning af lokalplanområdet. Dette berøres derfor ikke i nærværende notat.

2 Vendepladsen - Kørekurver

Det er undersøgt, om vendepladsen muliggør, at en renovationsbil kan vende på pladsen. Dette er gjort ved brug af en lastvogn på 12 m, der repræsenterer de køretøjer, der anvendes ved tømning af nedgravede affaldsløsninger.



Figur 3: Illustration af kørekurve for en lastvogn på 12 m ved vendepladsen.

Som det fremgår af figur 3, kan en 12 m lastvogn vende indenfor det udlagte køreareal med en normal 3-punktvending. I nordsiden overskrides udstigningsarealet for handikapparkeringen, men det vurderes det ikke at være problematisk. Ifølge vejreglerne er udstigning på køreareal tilladt, på svagt trafikerede veje. Det fremgår, at renovationsbilen holder lidt væk fra beholderne. Under en tømme-situation har renovationsbilen udsåede støtteben, hvilket er nødvendigt i forbindelse med tømningen. Dette er muligt jf. kørekurverne.

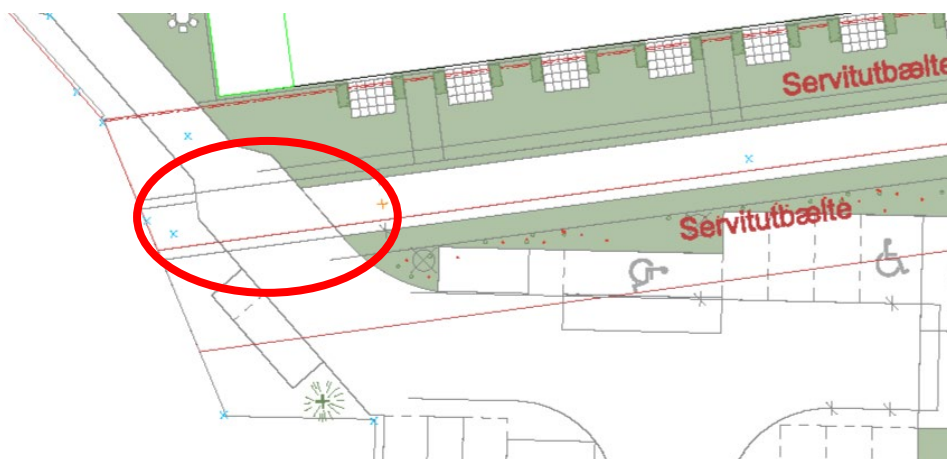
3 Parkeringspladser

Parkeringspladserne er udformet med de nødvendige dimensioner. Almindelige parkeringspladser har en bredde på 2,6 m, en længde på 5,0 m, og et manøvreareal på mindst 6,9 m, hvilket overholder Vejreglers anbefalinger til parkering.

Handicapparkeringspladserne er vist med dimensioner på 4,5 m x 9,0 m, hvilket lever op til vejreglernes anbefalinger. Hertil finder der et manøvreareal på mindst 6,9 m bag handicapparkeringspladserne, hvorved vejreglernes anbefalinger ligeledes overholdes.

4 Overgang over Vandstien

Bilister skal køre over Vandstien, der passerer på tværs af kørevejen ned til parkeringsarealet. Når området på og omkring Fabriksparken 3 engang er fuldt udbygget, vil der færdes gående og cyklister på stien.



Figur 4: Illustration af Vandstiens passage af kørevejen.

Stien bør etableres på en hævet flade, hvor den passerer kørevejen. På den måde gøres den tydelig for bilisterne, der samtidig tvinges til at passere den med lav hastighed. Det er muligt at give vigepligt til enten biltrafikken eller stitrafikanterne. Der er fordele og ulemper ved begge løsninger, og valget bør afhænge af, hvordan stikrydsninger i øvrigt udformes i området, så der kommer en vis ensartethed. Hvis oversigtsforholdene imidlertid skal være tilstrækkelige, bør bilerne have vigepligten.

5 Oversigtsforhold v. Vandstien i forhold til støjskærm og bygning

Ved vurdering af oversigtsforholdene er der set på den mest kritiske konflikt mellem biltrafik på kørevejen og cyklister på Vandstien. Standselængden for en personbil er ca. 10,0 m ved 30 km/t. Efter som både bygningen og støjskærmen er 5-6 m fra overgangen over Vandstien, kan bilisterne ikke nå at stoppe. Etableres der imidlertid vigepligt for bilerne, så skal de orientere sig ved krydsningen og holde tilbage for cyklister. Dette vil medføre, at de kommer i lav hastighed frem til krydsningen og er

forberedt på at stoppe. Oversigtsforholdene sikres for 40 km/t, hvor følgende stopsigtslængde skal overholdes:

	Stopsigt
Cyklister	55 m

Tabel 1: Stopsigtslængde.

På figur 6 fremgår de nødvendige oversigtsforhold for stien.



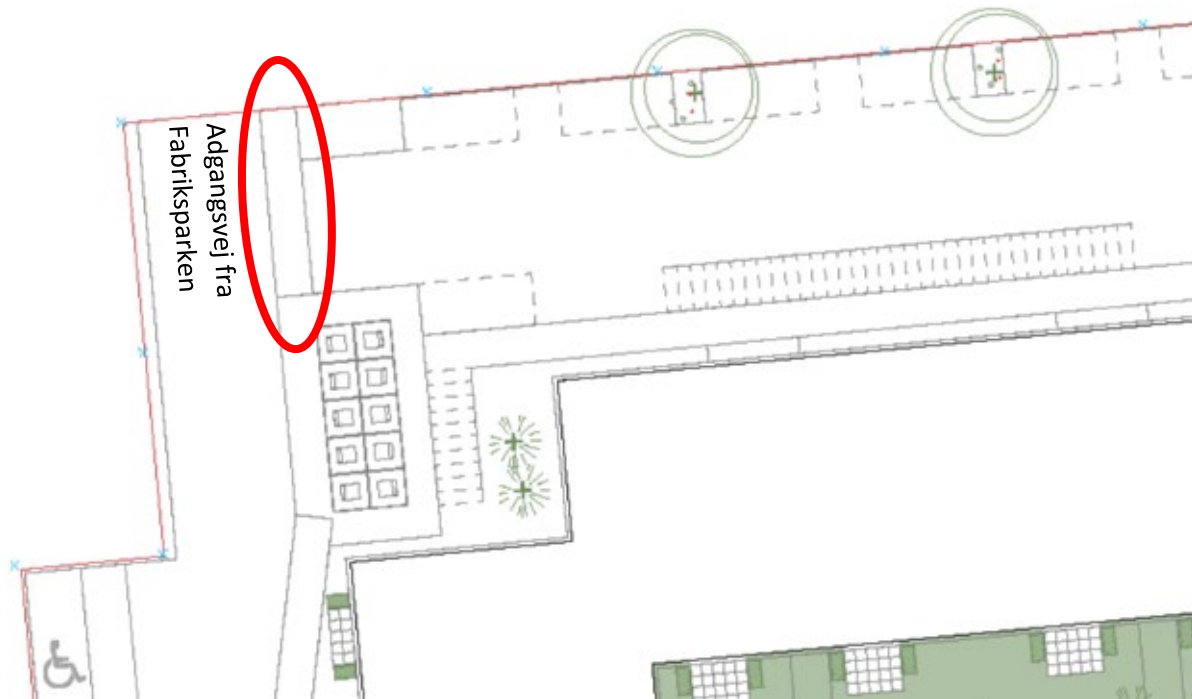
Figur 5: Illustration af oversigtsforhold ved vejens krydsning med Vandstien med en stopsigtslængde på 55m. Støjskærmen er markeret gennemsnitlig blå.

På figuren er en støjskærm med en højde på 1,8 m markeret med rødt. Denne slutter 5 m inden Vandstien, og den vil således ikke have en indvirkning på oversigtsforholdene fra stien. Dette fordrer dog, at bilisterne gives vigepligt ved stien samt der etableres en hævet flade. Dette kan implementeres i en senere fase, som beskrevet i kapitel 4.

Det fremgår af tegningen, at oversigten for stopsigtslængderne er friholdt fra sigthindrende genstande. Dette medvirker således også, at der på arealerne foran bygningen indenfor det markerede område ikke må opstilles genstande eller være beplantning over 80 cm.

6 Fodgængerkrydsninger

I den nordlige del af lokalplanområdet etableres et fortov på tværs af en adgangsvej, der fører til et parkeringshus, hvor det må forventes at størstedelen af bilisterne til og fra området kører hen. Ligeledes må det forventes, at en stor del af de gående trafikanter kommer fra nord fra Fabriksparken.

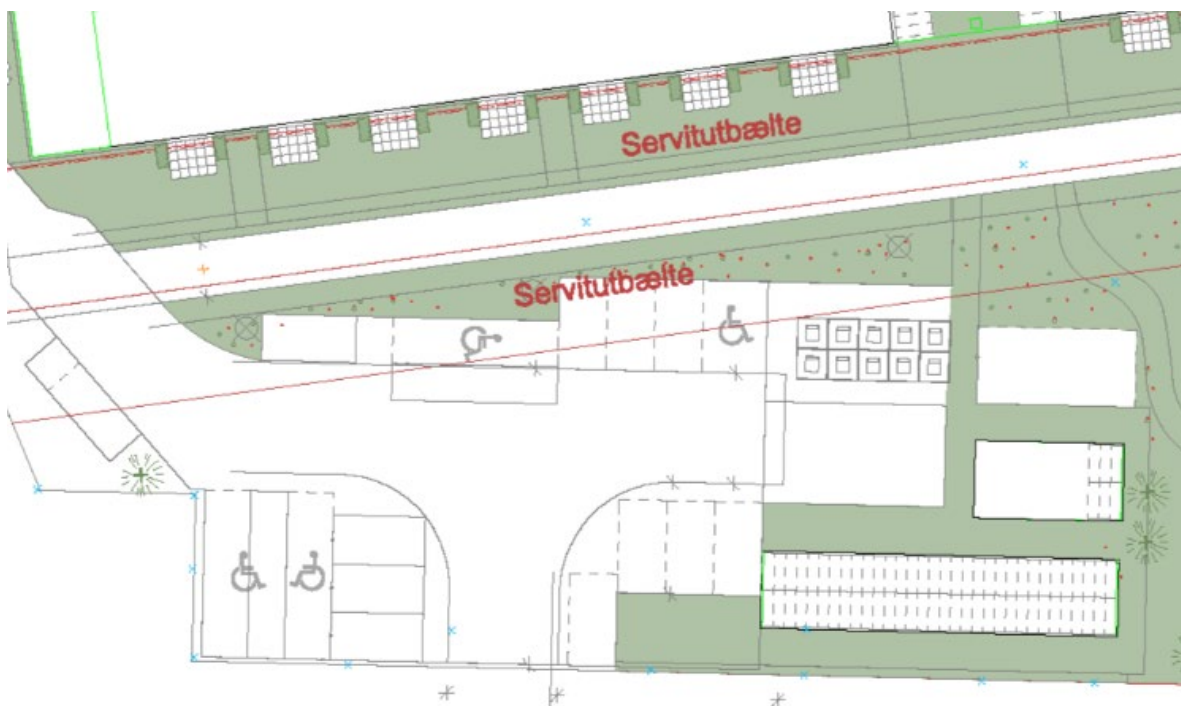


Figur 6: Illustration af fortovskrydsning.

Fortovet på tværs af adgangsvejen skal anlægges, så det tydeligt fremstår som et fortov, så bilisterne er opmærksomme på, at der kan komme fodgængere. Samtidig kan det ligesom Vandstien etableres med en lysning, så det fremgår som en egentlig overkørsel, hvor bilisterne har vigepligt. For at sikre, at både bilisterne og fodgængerne kan se hinanden, er det nærmeste nordlige areal ved overkørslen et grønt areal uden sigthindrende genstande. Nuværende støjberegninger viser, at der formentlig er behov for en støjskærm nordligt, markeret med blå. Denne bør af hensyn til oversigten være gennemsigtig i hvert fald de første 5 m fra overkørslen. Samtidig bør det sikres, at de nedgravede affaldsbeholdere er så lave, at børn ikke kan skjules bag dem.

7 Disponering af arealerne

På parkeringsområdet i den sydlige del af området er der vist cykelparkeringspladser, som kan tilgås via et fortov udenfor kørebanearealet. Cyklisterne kan derfor uden at være i konflikt med biler sætte og hente deres cykler. Der er dog en konflikt, når de skal til eller fra cykelskurene, når de passerer Vandstien. Fodgængerne har vigepligten, og den vurderes ikke problematisk, da der er gode sigtforhold.



Figur 7: Illustration af cykelskure samt vejen til og fra funktionen.

Det må dog forventes, at en del cyklister vil stille deres cykler tættere på deres bolig, da cykelparkeringspladserne ikke er placeret i forbindelse med disse. Cyklister har en tendens til at træffe de lette valg, når det kommer til f.eks. parkering af cykler. Der vurderes derfor at være risiko, at cykelparkeringen med den viste placering ikke vil blive brugt.

Det er undersøgt, om cykelparkeringen kan rykkes tættere på boligerne. Det er ikke vurderet muligt at placere de overdækkede cykelstativer i sydområdet tættere på bebyggelsen end vist, da der ikke må etableres permanente anlæg over deklaraionsbælter for henholdsvis en Hofor vandledning og en vandledning ejet af Glostrup Vandforsyning, som er placeret i en zone ca. 0-13 m syd for bebyggelsen.

Alternativ kan de overdækkede cykelstativer placeres i gårdrummet, men hensynet til gårdmiljøet og de attraktive opholdsarealer her er vurderet højere end gangafstanden til cyklerne i sydområdet.

8 Opsummering

Dette notat har vurderet de interne trafikforhold i forbindelse med udvikling af området ved Fabriks-parken 3. Der er blevet analyseret specifikke trafikale forhold, herunder kørekurver for lastvogne på vendepladsen, parkeringsforhold, overgangen over Vandstien, oversigtsforhold ved krydsningen samt fodgængerkrydsninger. Det er blevet vurderet, at en lastvogn på 12 m godt kan vende på parke-ringspladsen og opfylder de funktioner, der er tiltænkt. Handicapparkeringspladserne kan også fun-gere, selvom manøvrepladsen er snæver. For de øvrige parkeringspladser er der tilstrækkelig plads og manøvreareal i overensstemmelse med gældende regler.

Når det gælder overgangsforholdene ved Vandstien, foreslås det, at der etableres et tydeligt kryds-ningspunkt med vigepligt for bilister for at sikre cyklisters fremkommelighed. I dette tilfælde vurde-res oversigtsforholdene til cyklister på Vandstien at være tilfredsstillende ved vigepligt, og støjskær-men påvirker ikke sikringen af stopsigt.

Ved adgangsvejen til parkeringshuset skal det også sikres, at bilister er opmærksomme på fodgæn-gere, og der etableres en overkørsel for at fremme sikkerheden. Endvidere etableres et grønt areal nord ved overkørslen, hvilket forbedrer sigtforholdene. Dertil bør den potentielle nordlige støjvæg etableres gennemsigtig de første 5 m fra overkørslen.

Endelig er der taget højde for disponeringen af arealerne, herunder cykelparkering, som er adskilt fra kørebanearealet, men hvor der kan opstå konflikter ved krydsning af Vandstien. Samlet set vurderes de trafikale forhold som tilstrækkelige, forudsat at de foreslåede tilpasninger og løsninger implemen-teres i den videre projektering.