

TRAFIKVURDERING

Malervangen 1, Glostrup



Rekvirent: Over Byen Arkitekter

Dato: 11. august 2023

DMR-sagsnr.: 2023-0041



Dansk Miljørådgivning A/S

Din rådgiver gør en forskel ...

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

Hersted Industripark

Hersted Industripark er i dag udlagt til industri- og erhvervsområde, og rummer i dag en række transporttunge virksomheder, herunder transport- og logistikvirksomheder. Infrastrukturen i Hersted Industripark er derfor præget af brede vejarealer med to til fire kørebane og smalle fortov. Mange af vejene har ikke cykelstier, herunder Smedeland, Naverland og Formervangen samt de fleste stikveje. Gennem området løber dog supercykelstien, Albertslundruten.

Hele Hersted Industripark vil i forbindelse med realiseringen af masterplanen for Hersted Industripark /1/ blive omdannet til blandende byfunktioner, boliger og erhverv. Det må derfor forventes, at antallet af transporttunge virksomheder, og deraf følgende tung trafik langsomt vil afvikles i forbindelse med realiseringen af masterplanen.

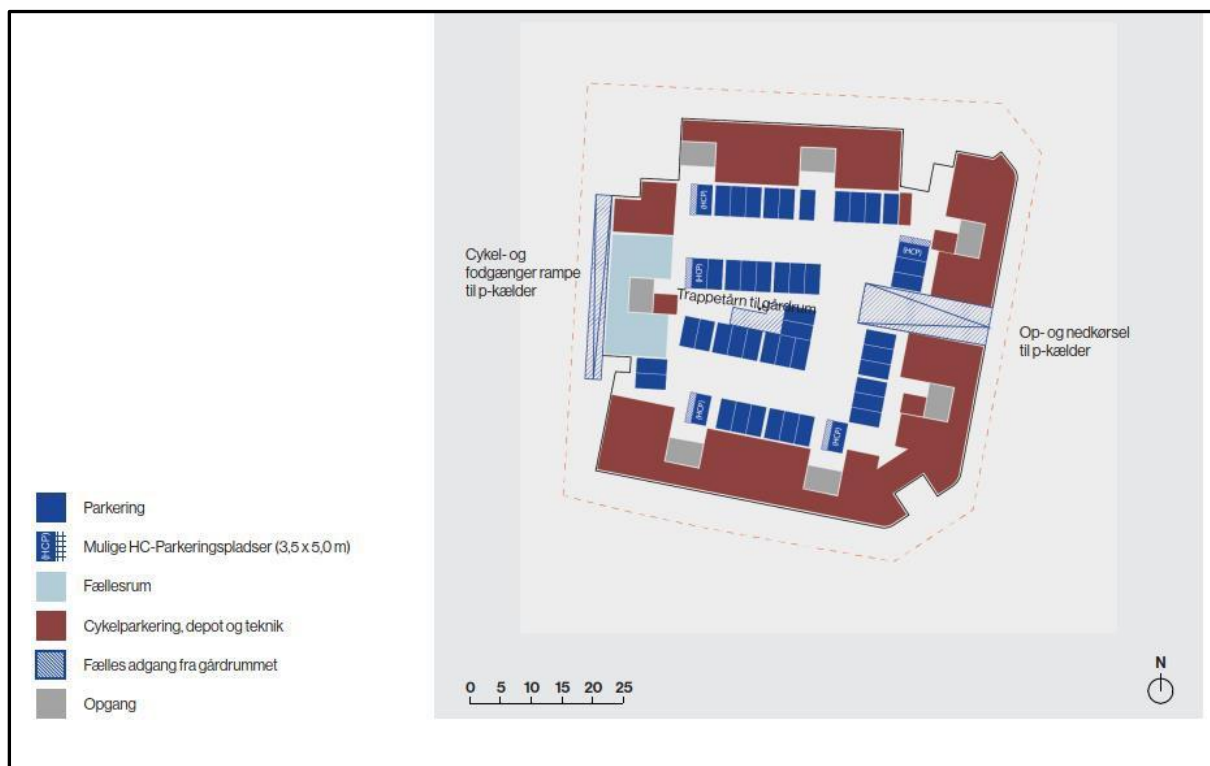
Projektområdet, Malervangen 1, er en del af den kommende bydel Kirkevangen, og ligger på hjørnet af Gl. Landevej og Malervangen.



Figur 1. Illustrationsplan for en del af Hersted Industripark, Albertslund Kommune.

Trafikafvikling

Forslag til lokalplan giver mulighed for nyopførelse af boliger. Områdets 5.000 m² skal indeholde 65 lejligheder af varierende størrelse. I forbindelse med byggeriet etableres der p-kælder til personbiler med nedkørsel fra øst af Malervangen. Bilerne med adgang til parkeringskælderen vil skulle krydse fortov og cykelsti, for at tilgå p-kælderen.



Figur 2 Plandiagram over parkeringsforhold.

Der vil blive etableret cykelparkering ved de enkelte opgange, samt i parkeringskælderens. Adgangen for bløde trafikanter til p-kælderen vil ske via rampe fra bebyggelsens vestlige facade. Med placeringen af adgangsvejen til cykelkælderen mindskes antallet af konflikter mellem biler til parkeringskælderen og bløde trafikanter.

Parkeringsforhold

Lokalplanområdet er beliggende inden for det stationsnære kerneområde i Albertslund, da området er beliggende mindre end 600 m fra den kommende letbane station Glostrup Nord.

I henhold til retningslinje 7.3 i Albertslund Kommuneplan 2022–2034 /2/ skal parkeringsnormen for biler i det stationsnære kerneområde (0–600 m fra stationen) så vidt muligt reduceres med 50 %.

Der gælder følgende krav til parkering i konstruktion i det stationsnære kerneområde (0 – 600 m fra stationen), jf. retningslinje 7.12: Ved bebyggelsesprocent på 150 og derover, skal minimum 75 procent af parkeringspladserne etableres i konstruktion.

I områder med en bebyggelsesprocent mellem 100-150 procent skal minimum 50 procent af parkeringspladserne etableres i konstruktion.

I områder med en bebyggelsesprocent under 100 procent vil kravet til andel af parkering i konstruktion ske efter konkret vurdering.

For overholdelse af Albertslund Kommunes retningslinjer for parkering af personbiler, handicapparkering og cykler skal der anlægges følgende antal p-pladser (tabel 2).

Antal boliger	Bil-parkering		
	Krav til etageejendomme	Stationsnær reduktion	Beregnet
65	1,5 pr. bolig	50%	49
	Cykelparkering		
	Krav til etageejendomme	Stationsnære krav	Beregnet
65	2 pr. bolig	3 pr. bolig	195

Tabel 2: Parkeringsbehov i forbindelse med byggeriet.

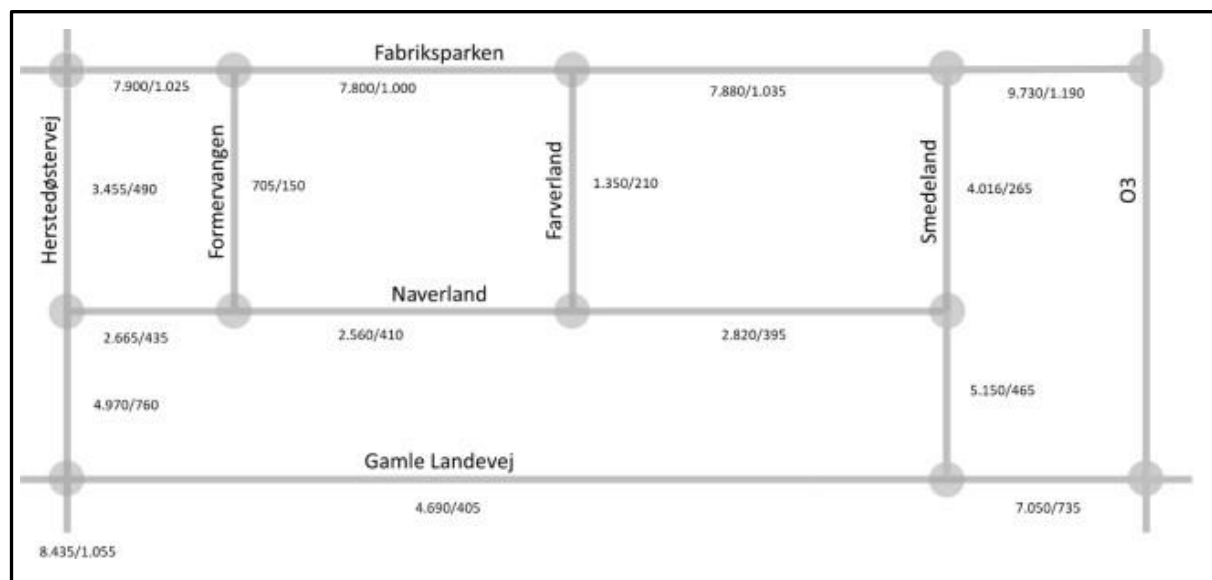
Alle parkeringspladser til personbiler, herunder handicappbiler, etableres i parkeringskælderens. Der vil yderligere blive etableret 3 parkeringspladser på terræn til handicappbusser. Dette skyldes, at handicappbusserne ikke vil kunne tilgå parkeringskælderens grundet højden.

Hvad angår cykelparkeringen, så vil der blive etableret cykelstativer i terrænen ved hver opgang. Der vil dog også blive etableret cykelparkering i parkeringskælderens.

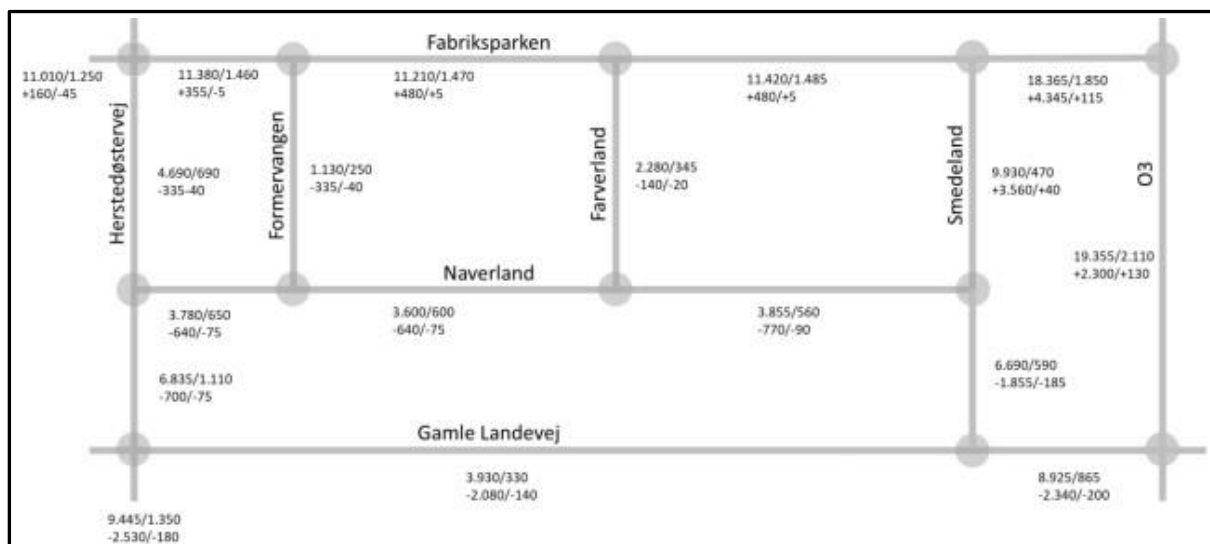
Trafikbelastning

I forbindelse med planlægningsarbejdet for udviklingen af Hersted Industripark, er der blevet udarbejdet en trafikal analyse for den forventede fremtidige trafik set over 3 perioder. Denne analyse er beskrevet i Hersted Industripark – Trafikal analyse /3/.

Malervangen 1 er i trafikanalysen en del af beregningerne, som ligger til grund for kommuneplantillæg 15.



Figur 3. Beregnet trafik i basis 2019, angivet som ÅDT biler/lastbiler /3/.



Figur 4. Beregnet trafik med kommuneplantillæg 15, 2026, samt forskellen til basis 2026, angivet som ÅDT biler/lastbiler. - = et fald i forhold til basis 2026, + = stigning i forhold til basis 2026.

Af trafikanalysen /3/ fremgår det, at "trafikken forventes at stige mest på Fabriksparken, hvor ÅDT forventes at blive cirka 20.000 køretøjer på strækningen frem mod O3 (Figur 3). Ved de øvrige adgangsveje er stigningerne ikke lige så markante i forhold til basis 2019, hvilket hænger sammen med ønsket om at gøre Fabriksparken til den primære trafikvej i området. På fordelingsvejene stiger trafikken relativt meget, men til et niveau hvor trafikmængderne ikke umiddelbart giver kapacitetsudfordringer. I forhold til basis 2026, (Figur 4), ses generelle fald i trafikken på vejnettet i Hersted Industripark med undtagelse af den nordlige del af Smedeland og Fabriksparken, hvilket skyldes byudviklingen, som trafikalt søger mod Fabriksparken."

Malervangen er en mindre vej, og betragtes ikke som fordelingsvej i trafikanalysen. Malervangen ledes til Gl. Landevej, hvor der forventes at komme et relativt stort fald i antallet af personbiler, når første etape af Masterplanen er realiseret.

Malervangen er under eksisterende forhold en 1 sporet vej i begge retninger med fortovej i begge sider af vejen. Der er gode oversigtsforhold langs vejen.

Krydset Malervangen og Gl. Landevej har gode oversigtsforhold, og fortovet er i krydset trukket tilbage. På Gl. Landevej er der etableret enkelt rettet cykelsti, som krydser Malervangen.

Malervangen er en blind vej, hvor der også ligger relativt transport-tunge virksomheder langs den ene side af vejen, mens der er eksisterende beboelse langs den anden side af vejen.

Malervangen 1 er under eksisterende forhold registreret som et kontorbyggeri med et etageareal på 2.785 m². Antallet af til- og frakørsler af personbiler fra Malervangen 1 under eksisterende forhold er i det følgende beregnet pr. 100 m² etageareal og på baggrund af turrater, der svarer til den type virksomhed, der er på den enkelte ejendom /4/.

$$\text{Antal bilture pr. døgn} = \frac{\text{etageareal [m}^2\text{]}}{100 \text{ m}^2} * \text{turrate}$$

$$\frac{2785 \text{ m}^2}{100 \text{ m}^2} * 4,3 = 120 \text{ bilture pr. døgn}$$

Det antages, at der til Malervangen 1 under eksisterende forhold og ved fuldt udnyttet kontorareal yderligere har været 3 lastbiler/ladbiler med leverance af produkter pr. dag.

I trafikanalysen /3/ er fordelingen af turrater og spidstimer/døgn, som er brugt til den samlede trafikanalyse (Figur 5).

Type	Turrate		Køretøjs andel		Spidstime andel				Restdøgn andel	
	Turrate	pr	pb	lb	m_gen	m_att	e_gen	e_att	r_gen	r_att
Lejligheder <600	3,02	pr antal	0,97	0,03	0,17	0,05	0,08	0,2	0,75	0,75

Figur 5. Udsnit af fordeling af turrater efter køretøjstype og spidstimer/døgn, samt anvendelse og afstand til station, som er relevant for Malervangen 1. Pb=personbil, LB=last bil, M=morgen, E=eftermiddag, gen=genereret og att=attraheret /3/.

Med udgangspunkt i fordelingsnøglen fra den samlede trafikanalyse, så vil der med det planlagte antal boliger kunne forventes en trafik belastning ved realiseringen af projektet, som vist i tabel 1.

Antal lejligheder	Turrate		Køretøjs andel		Spidstime andel				Restdøgn andel	
	Turrate		pb	lb	M_gen	m-att	e-gem	e-att	r-gen	r-att
65	3,02	196	190	6	33	10	16	39	147	147

Tabel 1: Fordeling af turrater efter køretøjstype og spidstimer/døgn, samt anvendelse og afstand til station ved realisering af planen. Pb=personbil, LB=last bil, M=morgen, E=eftermiddag, gen=genereret og att=attraheret

Der skal derfor forventes en merbelastning af personbiler til og fra området på cirka 73 biler om dagen, når projektet er realiseret.

De varebiler, der forventes at servicere beboerne i området med hjemmelevering af f.eks. madvarer og pakker, vil ankomme til området via Malervangen. Leveringen forventes at ske til nærmeste punkt, i forhold til slutdestination, hvor køretøjerne kan standse f.eks. ved kantsten.

Den kommende letbane kommer til at have en station mindre end 600 m fra planområdet, og det forventes derfor, at der vil være en større andel af beboerne, der vil benytte kollektiv transport end gennemsnittet, som turraten er fastsat ud fra, og dermed må det forventes, at turraten er højere end den forventede fremtidige kørsel.

Trafiksikkerhed

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

Adgange for personbiler vil ske af Malervangen, hvor ankommende trafik vil komme fra syd af Gl. Landevej, mens afgående trafik vil køre modsat. Den trafik, der ankommer til projektområdet, forventes primært at genereres af områdets beboere. Projektområdets boliger vil med sin placering i krydset mellem Gl. Landevej og Malervangen opleve forbikørende trafik til og fra den resterende del af Malervangen, som er en blind vej.

Områdets knudepunkter for motoriseret trafik vil være parkeringspladserne, der er lokaliseret i parkeringskælder under gårdrummet samt 3 p-pladser i terræn til handicapbusser langs med Malervangen. Områdets gårdarealer er ikke tiltænkt adgang for motoriserede køretøjer, hvilket bl.a. er med til at skabe et trafiksikkert og trygt miljø for legende børn.

Der etableres cykelstier i forbindelse med fortovej langs Malervangen, og det forventes på sigt, at cykelstierne vil blive en del af det samlede cykelstinet, som er skitseret i masterplanen. Stiforbindelserne vil binde de planlagte boligområder 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 trafiksikre løsning, grundet færre opmærksomhedskrævende konflikter, og er samtidigt mindre pladskrævende end dobbeltrettede cykelstier.

Fodgængere vil generelt kunne færdes frit i området, herunder på området fortoveje, omkring bebyggelsens ydre kant samt i gårdarealerne. 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 biler fra parkeringskælderens og parkering til handicapbusser.

Fælles for både cyklister og fodgængere er, at trafikikkerheden kan udfordres ved ind- og udkørslen til parkeringskælderens. 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.

Sammenfatning

Det forventes ikke at komme markante trafikikkerhedsproblemer i området. Dette bl.a. grundet forventning om et lavt hastighedsniveau på boligvejene i området, et relativt begrænset trafikniveau, og planer om tildeling af særskilte arealer til fodgængere og cyklister, hvor det er muligt. Dog må der sikres trafiksikre krydsningsmuligheder i forbindelse med ind- og udkørsler fra parkeringskælderens.

Det forventes ikke, at den samlede trafik fra/til området vil give anledning til kødannelser eller på anden vis pladsmæssige gener, da adgangsforhold vurderes tilstrækkelige, mængden af den genererede trafik er begrænset, og planområdet er stationsnært beliggende til den kommende letbanestation.

Referencer

- /1/ Albertslund Kommune.
Masterplan Hersted 2045
2019
https://albertslund.dk/media/1717795/masterplan-for-hersted_albertslund_final.pdf
- /2/ Albertslund Kommune.
Kommuneplan 2022-2034.
<https://albertslund.dk/by-og-bolig/byudvikling/kommune-lokalplaner/kommuneplan-2022-2034>
- /3/ Raw Mobility
Hersted Industripark – Trafikal analyse
2020
- /4/ Miljøstyrelsen, 1999.
Miljøkapacitet som grundlag for byplanlægning – generel del, - 6 turrater til beregning.
Miljønyt nr. 34 1999.
- /5/ Dansk Cyklist Forbund.
Cykelparkeringshåndbog.
2007.