

# L 133

## AKF Holding – Escot Erhvervsejendomme

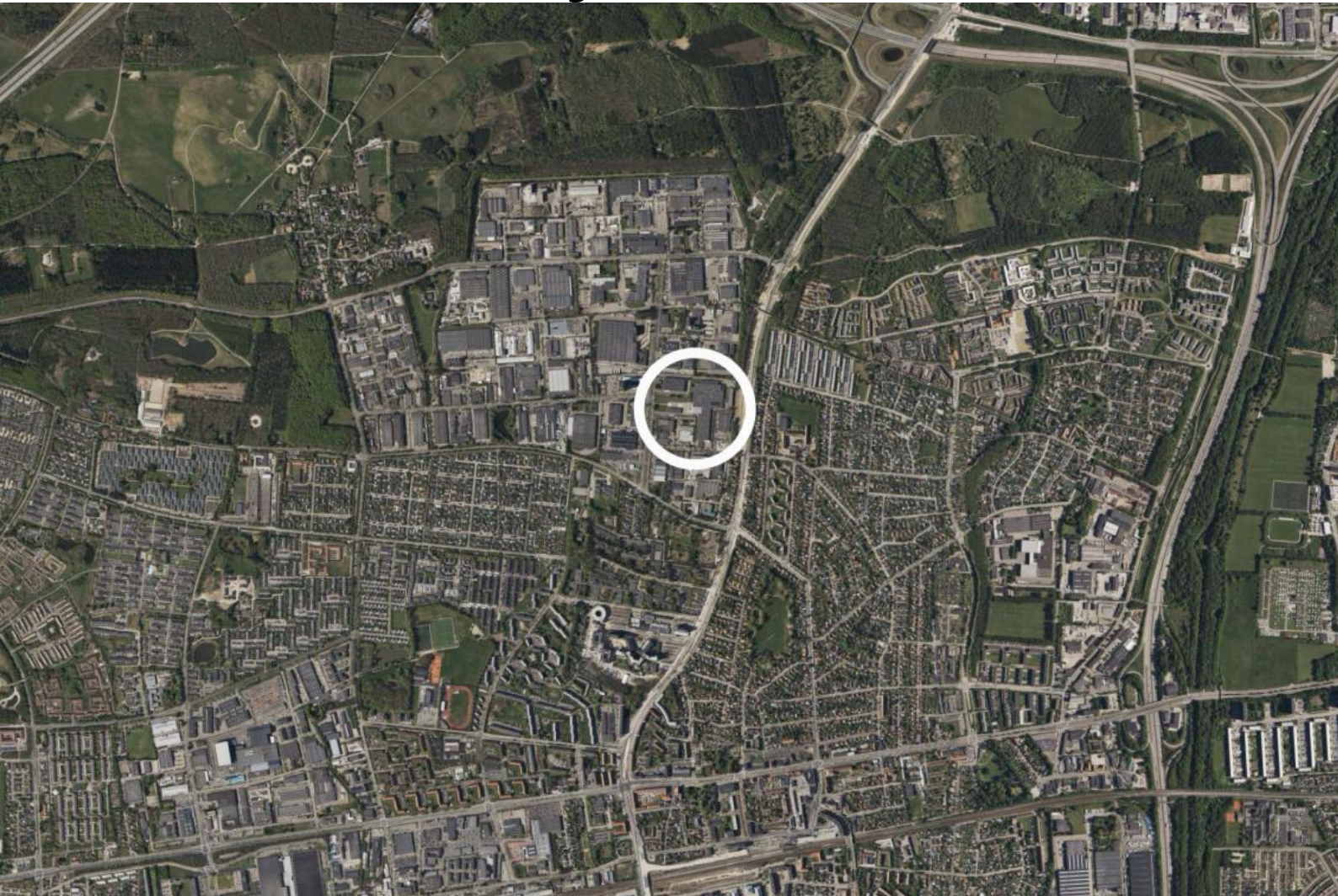
NOTAT

15.09.2024  
Rev 14.11.24

### Albertslund Kommune

#### Byudvikling på Smedeland 22 og 8B

#### Trafikvurdering



## Indhold

<b>Albertslund Kommune</b> .....	<b>1</b>
<b>1 Indledning</b> .....	<b>3</b>
<b>2 Nuværende forhold</b> .....	<b>4</b>
2.1 Nuværende veje .....	4
2.2 Nuværende stier .....	7
2.3 Nuværende trafik .....	9
<b>3 Fremtidige forhold</b> .....	<b>10</b>
3.1 Projektet .....	10
3.2 Det fremtidige vejnet .....	12
3.2.1 Hastigheder .....	13
3.3 Projektets fremtidige biltrafik og parkering .....	13
3.3.1 Projekts biltrafik .....	13
3.3.2 Projektets bilparkering .....	14
3.4 Biltrafik på de omkringliggende veje .....	15
3.4.1 Trafik på de overordnede veje .....	15
3.4.2 Trafik på de interne veje .....	16
3.4.3 Den samlede fremtidige biltrafik .....	17
3.4.4 Tung trafik .....	18
3.5 De fremtidige stier .....	19
3.5.1 Det overordnede stinet .....	19
3.5.2 Projektets stinet .....	20
3.6 Kollektiv trafik .....	21
3.7 Lette trafikanter og samlet fordeling på transportmidler .....	21
<b>4 Trafikale temaer</b> .....	<b>22</b>
4.1 Trafikafvikling, fremkommelighed og kapacitet .....	22
4.2 Trafiksikkerhed .....	23
4.3 Tilgængelighed .....	24

# 1 Indledning

Albertslund Kommune er i færd med at udarbejde en lokalplan med tilhørende kommuneplantillæg, der skal udvikle Smedeland 22 og Smedeland 8B, en del af Hersted Industripark til et område med blandede byfunktioner.

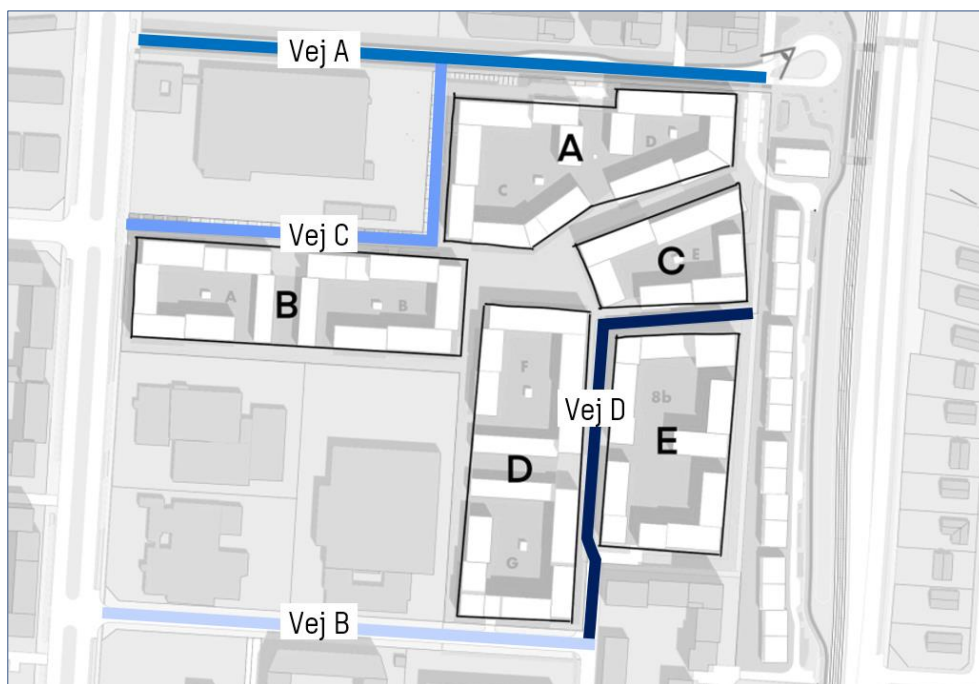
Planområdet ligger en lille kilometer nord for Glostrup Hospital, ved kommunegrænsen mod Glostrup Kommune og umiddelbart sydvest for letbanestationen Glostrup Nord, der forventes at åbne i 2025. Området som en del af Hersted Industripark fremgår af figur 1.

Planområdet er en del af det stationsnære kerneområde til letbanestationen. Et område, der betegnes Stationsbyen og som er udpeget til udvikling af blandede byfunktioner.

I rapporten anvendes fire vejnavne:

- *Vej A* om den nuværende nordlige adgangsvej til Smedeland 22, der udbygges og fremover udgør en væsentlig lokalvej i området
- *Vej B*, en nuværende sidevej til Smedeland, der betjener Smedeland 2-8
- *Vej C*, der er en vinklet vej mellem Smedeland 20 og Smedeland 22
- *Vej D*, der er en vinklet vej forbundet med *Vej B*, som betjener Smedeland 8B

Situationsplanen og de fire veje fremgår af nedenstående figur.

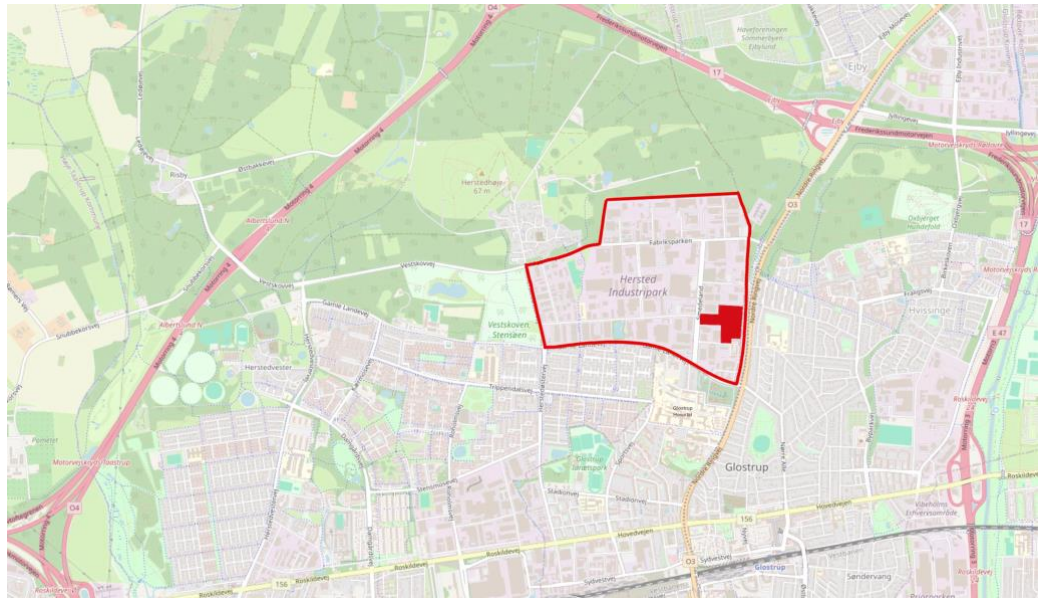


Figur 1: Oversigt og navngivning af veje i projektområdet

Planområdet afgrænses mod vest af Smedeland, mod nord af *Vej A* og mod syd af *Vej B*. Mod øst grænser området op til et planlagt boligbyggeri i Glostrup Kommune, der ligger på et smalt areal mellem det aktuelle planområde og Nordre Ringvej med letbanen. jf. Figur 3. Planområdet vejbetjenes fra Albertslund Kommunes vejnet.

Hersted Industripark forventes fuldt udbygget at skulle rumme ca. 12.000 boliger med i alt omkring 24.000 beboere. Den aktuelle lokalplan rummer samlet ca. 1.150 boliger, svarende til ca. 10% af den samlede bydel.

Planområdet udvikles af AKF Holding (Smedeland 22) og Escot Erhvervsjendomme (Smedeland 8B). Det tilstødende boligbyggeri ud mod Nordre Ringvej udvikles af AKF Holding.



Figur 2. Oversigtskort. Planområdet udgør ca. 10% af Hersted Industripark

Dette trafiknotat er et bilagsnotat til lokalplanens miljøvurdering. Det er opbygget med tre hovedafsnit, der beskriver:

- Den nuværende trafikale struktur og trafik
- Den fremtidige trafikale struktur og trafik
- Udvalgte trafikale emner

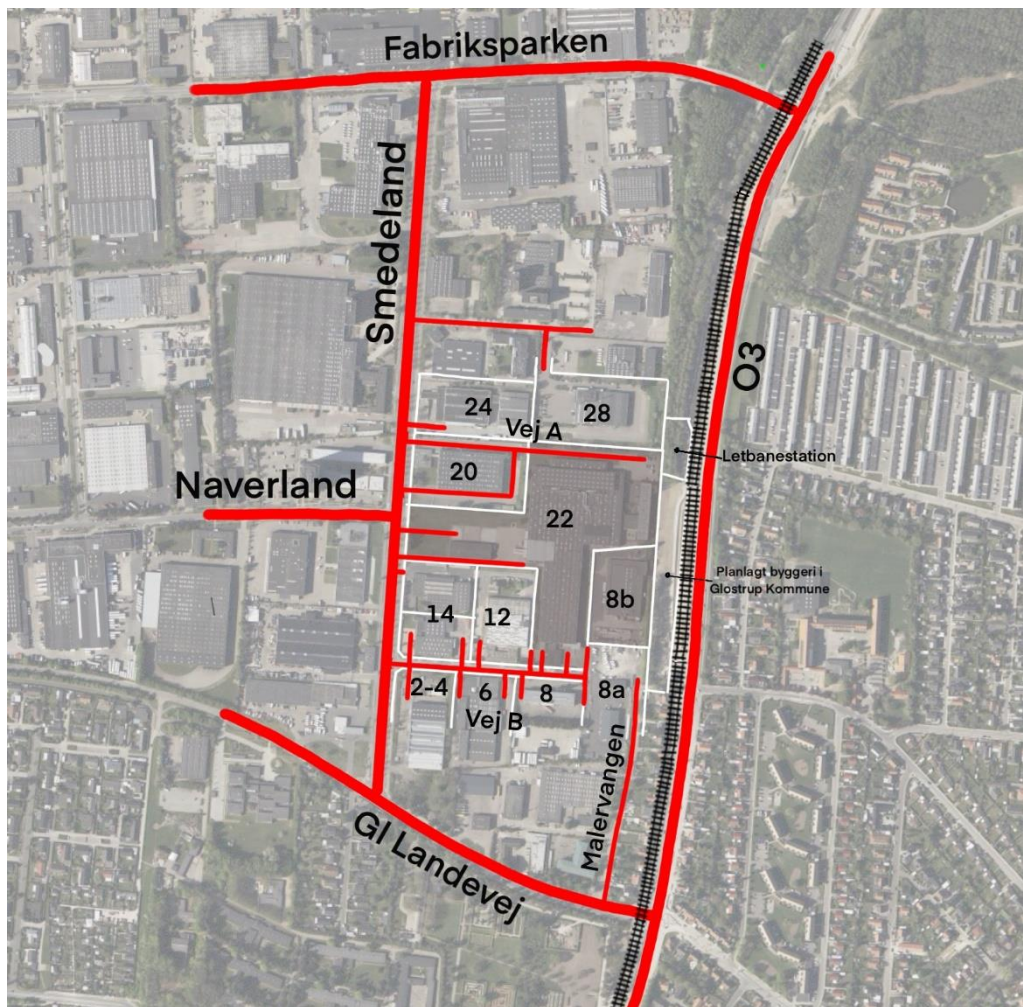
## 2 Nuværende forhold

### 2.1

#### Nuværende veje

Planområdet omfatter Smedeland nr. 22 og 8B som det fremgår af Figur 3. Smedeland 8B er dag vejbetjent fra adgangsvejen Vej B og videre af Vej D, mens Smedeland 22 er en stor matrikel, der i dag er vejbetjent fra Vej B og direkte fra Smedeland.

Den nordlige direkte adgangsvej til Smedeland 22 bibeholdes i projektet og udbygges. Den er her betegnet Vej A og skal fremover også vejbetjenes Smedeland 20, 24 og 28, samt letbanestationen og det tilgrænsende byggeri i Glostrup Kommune.



Figur 3. Nuværende vejnet. Planområdet, den kommende letbanestation og de omkringliggende større veje.

De tre veje: Smedeland, Vej A og Vej B udgør de primære veje omkring planområdet.

**Smedeland** er en bred 4-sporet vej med en bred midterhelle, samt cykelsti og smalt fortov i begge sider. Kørebanelne og midterhelle er hver ca. 7 meter brede.

I forbindelse med udviklingen af Hersted Industripark, planlægges Smedeland ombygget, hvor de to østlige kørespor nedlægges og omdannes til en lang smal grønning. Området indrettes som offentlig vej med et langsgående fællesanlæg for grundejerforeningen.



Figur 4. Smedeland set mod nord.

**Vej B**, der forbinder Smedeland med Vej D er en to-sporet vej med en køresporsbredde på godt 7 meter, og med fortov i begge sider, om end meget smalt i nordsiden. I forbindelse med udbygningen af Hersted etableres der enkeltrettede cykelstier og mere regulære fortov i begge sider af vejen.



Figur 5. Vej B set mod vest.

**Vej A**, der også indgår i planområdets trafikbetjening, er i dag en smal intern adgangsvej, som betjener de virksomheder, der har adresse på Smedeland 22.

Strækningen udbygges til en bygade med kørsor, parkering, enkeltrettede cykelstier og kantzoner/fortov ind mod den kommende facadebebyggelse. Vejen bliver fremover også adgangsvej til letbanestationen.



*Figur 6. Den private adgangsvej til Smedeland 22 bliver i fremtiden til Vej A, der blandt andet giver forbindelse til letbanestationen.*

## 2.2

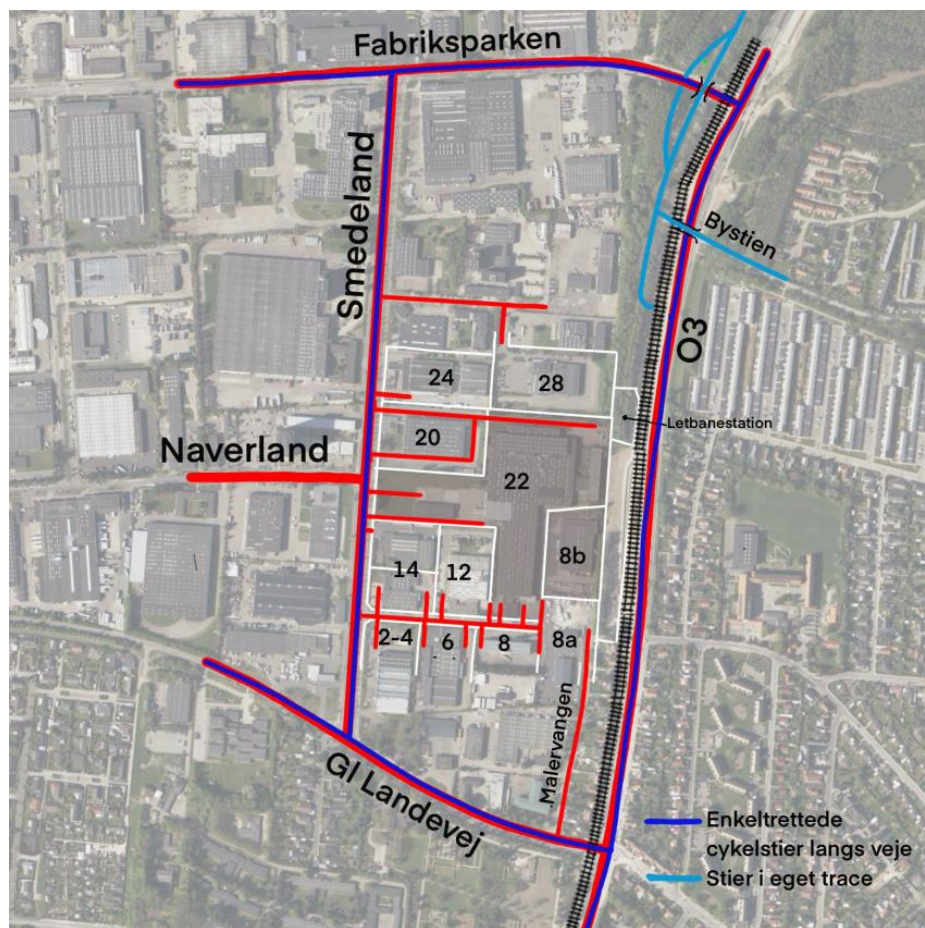
### Nuværende stier

Der er enkeltrettede cykelstier langs Fabriksparken, Smedeland, Gl. Landevej og langs Nordre Ringvej. Sidstnævnte er en supercykelsti, der på delstrækninger er en fællessti. Der er kun få gående.

Herudover er der separat cykelsti langs Nordre Ringvej, over Fabriksparken og over Nordre Ringvej (Bystien), jf. figur 3.

Der er fortov på de øvrige veje med enkeltrettede stier samt fortov langs Naverland, Malervangen og Vej B.

Stinettet udbygges dels som en del af den samlede udviklingsplan for Hersted Industripark og dels i forbindelse med udviklingen af det aktuelle planområde. Dette beskrives senere.



Figur 7. Nuværende cykelstier i nærområdet. Veje med fortov er beskrevet i teksten.

Cykelstierne langs Smedeland kan svagt anes på Figur 4. Nedenstående er efterfølgende eksempler på andre af de nuværende stier i området.



Figur 8. Stier i eget trace langs Nordre Ringvej og Bystien mod højre. Her færdes både gående og cyklister.



Figur 9. Nordre Ringvej set fra Bystien i retning mod syd, med den nye Glostrup Nord letbanestation og i baggrunden den nye bebyggelse på Smedeland 8.



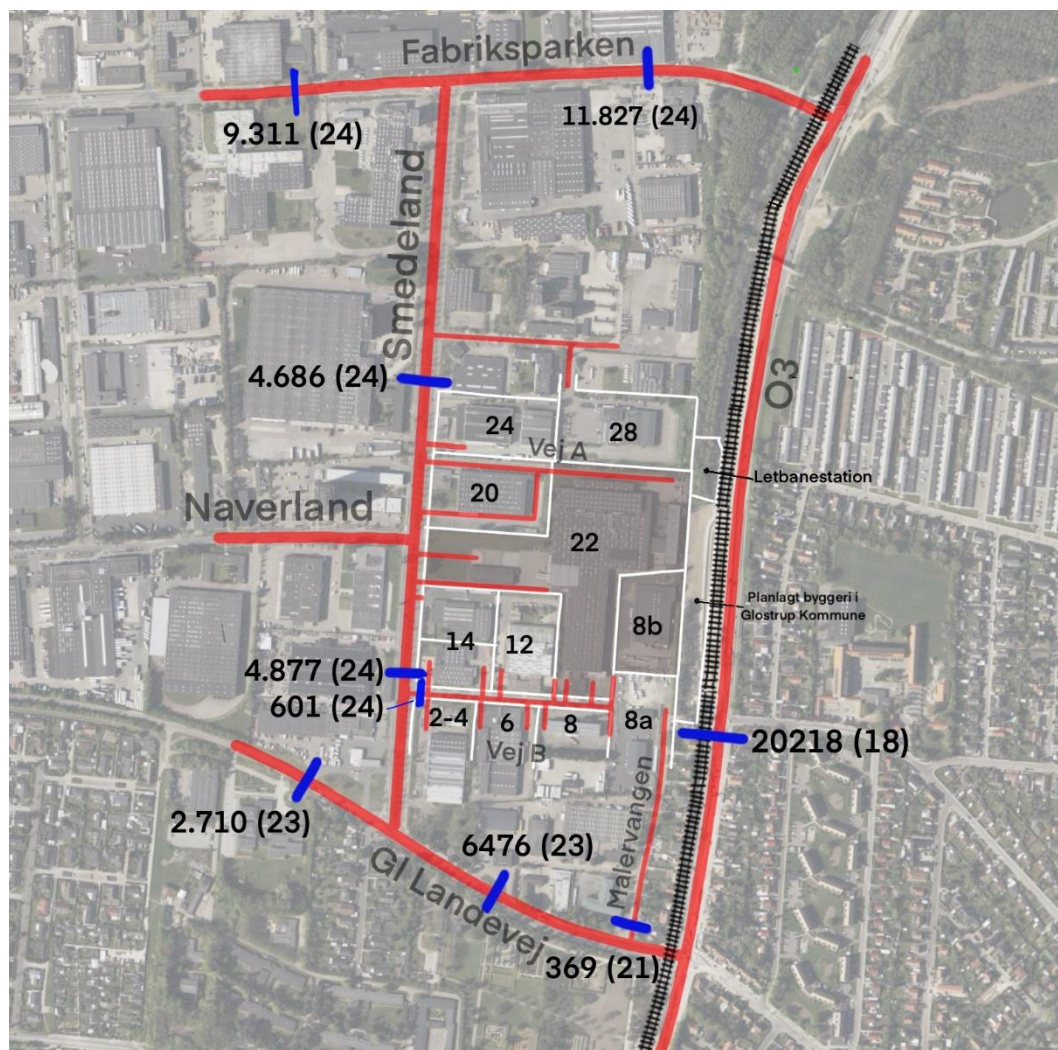
Figur 10. Den nye overgang til letbanestationen og i baggrunden den signalregulerede krydsning af Nordre Ringvej

## 2.3

### Nuværende trafik

Den nuværende trafik er beskrevet ud fra foreliggende trafiktællinger fra 2023 og 2024, og enkelte ældre tællinger. Trafikmængderne fremgår af Figur 11, hvor trafikken i udvalgte snit er vist som hverdagsdøgntrafik, begge retninger tilsammen.

Det ses fx, at døgntrafikken på Smedeland er knapt 5.000 biler og ca. 600 biler på Vej B. Trafikken på Nordre Ringvej er i en lidt ældre tælling fra 2018 målt til godt 20.000 biler. Det vurderes, at niveauet er nogenlunde det samme i dag. Andelen af tunge køretøjer er ca. 10% på Smedeland.



Figur 11. Nuværende hverdagsdøgntrafik – Årstal i parentes.

Der foreligger kun få tællinger af cyklister. Der er i 2024 registeret ca. 500 cyklister i døgnet på Fabriksparken vest for Smedeland, og 215 cyklister på Smedeland i begge retninger tilsammen. Der er endvidere en krydstælling fra 2019, hvor der er registeret ca. 600 cyklister i døgnet langs Nordre Ringvej.

## 3 Fremtidige forhold

### 3.1

#### Projektet

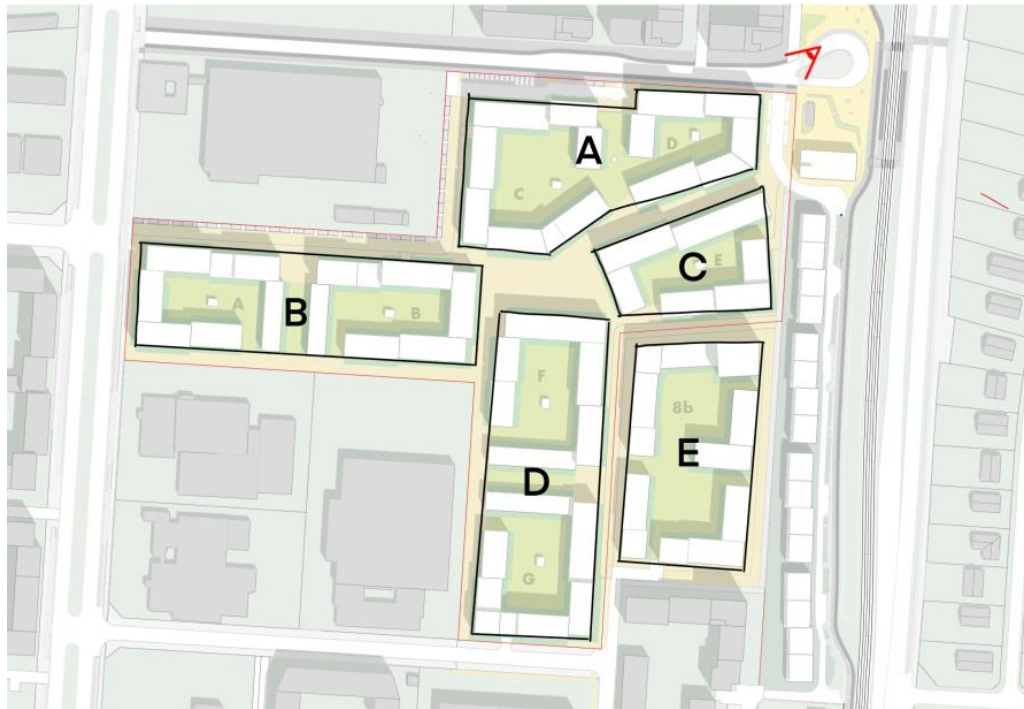
Det foreliggende projekt for lokalplanområdet omfatter 5 storparceller med i alt 8 karreer, der alt i alt rummer 1.150 etageboliger, og herudover 150 m<sup>2</sup> erhvervsareal med udadvendte funktioner.

Bilparkeringen omfatter 780 p-pladser i fem p-kældre (en under hver storparcel) og hertil 65 p-pladser på terræn, i alt 845 p-pladser. Bilparkeringen beskrives nærmere i afsnit 3.3.2.

I henhold til kommuneplanen 2022-36, skal der udlægges minimum 3 cykelparkeringspladser pr. bolig, hvoraf de 2 skal anlægges. Med 1.150 boliger svarer det til at der skal anlægges 2.300 cykelparkeringspladser fra start og herudover reserveret areal til 1.150 cykelparkeringspladser.

På storparcel E er antallet af bilparkeringspladser reduceret ved indarbejdelse af 9 delebilspladser (jf. afsnit 3.3.2). Der skal derfor etableres 27 ladcykelparkeringspladser svarende til 3 p-pladser/delebilsplads.

- På storparcel A til D er der aktuelt indregnet areal til ca. 2.200 cykelparkeringspladser i p-kældrene og ca. 540 cykelparkeringspladser på terræn.
- På storparcel E forventes etableret 450 cykelparkeringspladser, heraf 25-33% på terræn. Det er muligt at antallet øges til 675 cykelparkeringspladser.



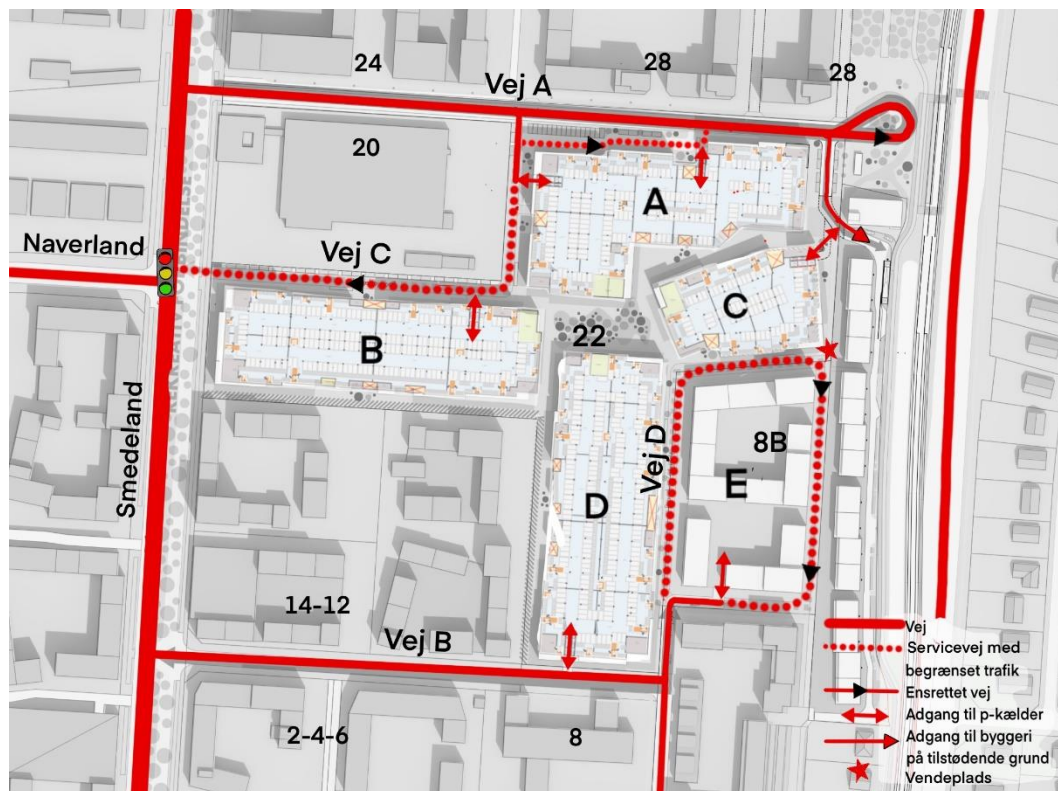
Figur 12. Situationsplan. Smedeland 22 indrammet med rødt, og Smedeland 8B, samt bogstavering af storparceller.



Figur 13. Visualisering, der viser princip for, hvordan bebyggelsen kan komme til at se ud. Smedeland 22 set fra Stationsforpladsen (fotostandpunkt fremgår af situationsplanen).

## Det fremtidige vejnet

Projektet vejbetjenes overordnet fra Smedeland, via Vej A, Vej B og i mindre grad via Vej C og Vej D, jf. Figur 14.



Figur 14. Projektets vejnet

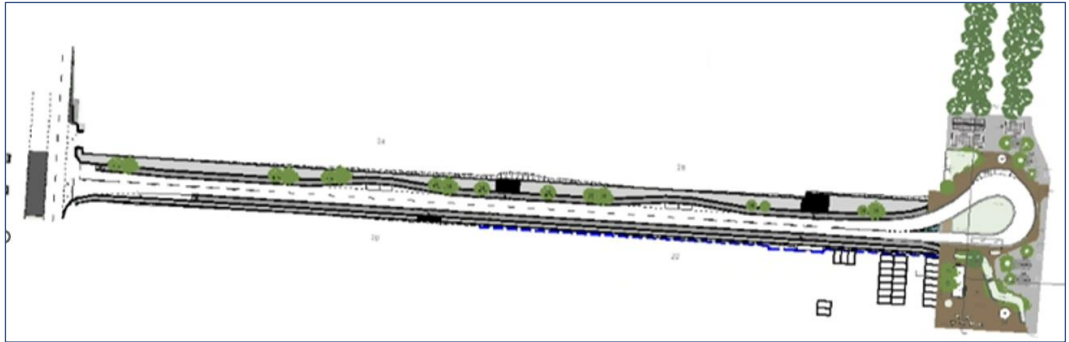
- **Vej A** er adgangsvej til p-kælderen til og fra p-kælderen under storparcel A og p-kælderen under Storparcel C, samt til p-kælderen under storparcel B via Vej C
- **Vej B** er adgangsvej til p-kælderen under storparcel D og via en lille strækning af **Vej D** til p-kælderen under storparcel E.
- **Vej C** er adgangsvej til og fra p-kælderen under storparcel B, og på en kort strækning også til p-kælderen under storparcel A.

**Smedeland** forventes ombygget fra de nuværende 4 spor til en 2-sporet vej, beliggende i de to nuværende kørespor mod vest. I den forbindelse forventes krydset Naverland/Smedeland signalreguleret. Vej C tilslutning skal indtænkes i denne signalregulering.

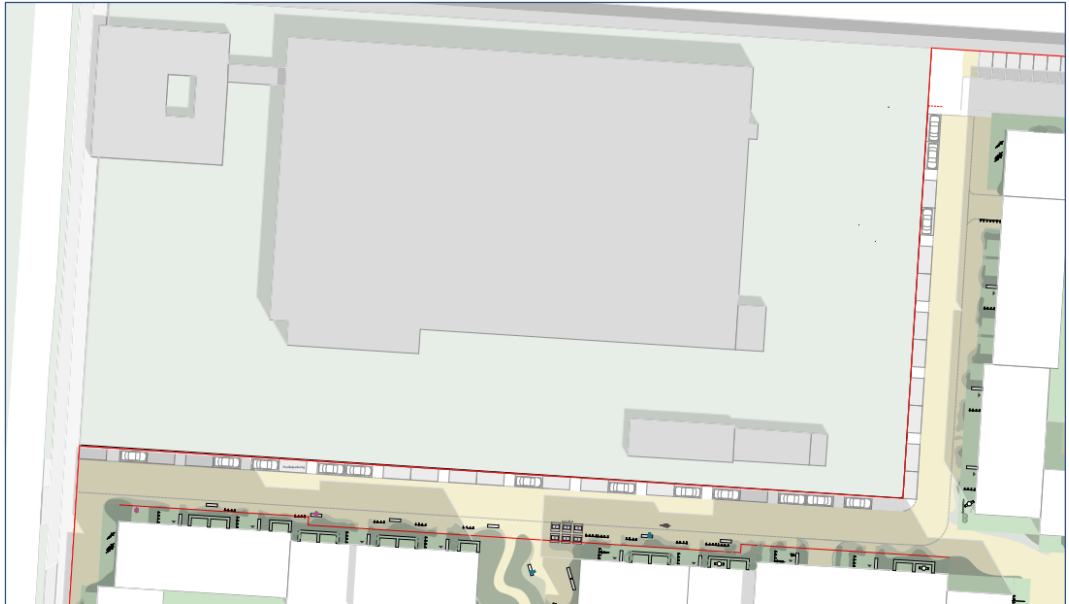
**Vej A** opgraderes fra den nuværende adgangsveje til virksomheder til en egentlig 2-sporet bygade med enkeltrettede cykelstier og fortov i begge sider, samt beplantning mv.

**Vej B** opgraderes med enkeltrettede cykelstier og mere regulære fortov i begge sider og skal fremover være adgangsvej til de kommende byggerier på begge sider af vejen, dog ikke det igangværende byggeri for enden af vejen (8a), der vejbetjenes fra Malervangen.

**Vej C** er en ny, på det meste af strækningen, ensrettet vej, der ønskes udformet som et byrum, hvor biltrafikken færdes med lav hastighed på beboernes og de lette trafikanternes præmisser.



Figur 15. Skitseforslag af den fremtidige Vej A (Sweco)



Figur 16. Skitse af Vej C, der skal indrettes på beboerne og de lette trafikanters præmisser. Biltrafikken skal derfor afvikles med lav hastighed.

### 3.2.1 Hastigheder

Det forventes at området skal udformes, så bilisternes tilladte hastighed skal afspejle de enkelte vejes trafikale funktion. På den baggrund planlægges der ud fra følgende hastigheder på vejnettet. Der er dog et ønske om, at hastigheden på de 30 km/t på nogle strækninger kan reduceres yderligere.

50 km/t	Smedeland 50 km/t
40 km/t	Vej A og Vej B
30 km/t	Vej C og Vej D

## 3-3

### Projektets fremtidige biltrafik og parkering

#### 3.3.1 Projekts biltrafik

Projektets fremtidige trafik er fastlagt ud fra turrater for stationsnært byggeri (under 600 m til Glostrup Nord Letbanestation) fra rapporten "Hersted Industripark, 7.6.20, RAW Mobility". Det er turrater, der er afstemt mellem Albertslund og Glostrup Kommune.

Turraten er 3,02 biltur/årsdøgn/lejlighed, 85 bilture/årsdøgn/100 m<sup>2</sup> for detailhandel og 35,52 biltur/årsdøgn/100 m<sup>2</sup> for special detailhandel.

Trafikken omregnes til hverdagsdøgntrafik med en faktor 1,1. Den samlede trafik til og fra projektet forventes således at blive på omkring 3.850 bilture/hverdagsdøgn, i begge retninger tilsammen.

Trafikken vil fordele sig på Vej A, Vej B, Vej D og en mindre del på Vej C. Det uddybes i et efterfølgende afsnit.

Lokalitet	Storparcel	Anvendelse	Omfang		Turrate ÅDT	Bilture		Parkering			
			Antal	m <sup>2</sup>	/bolig eller /100 m <sup>2</sup>	ÅDT	HVDT	P-kælder	Terræn	Sum	pr. bolig
Smedeland 22	A	Boliger	271		3,02	818	900	174	20	194	
	A	Serviceerhverv/detail		150	35,52	53	59		8	8	
	B	Boliger	267		3,02	806	887	195	37	232	
	C	Boliger	117		3,02	353	389	73		73	
	D	Boliger	262		3,02	791	870	207		207	
Delsum			917			2.823	3.105	649	65	714	0,78
Smedeland 8b	E	Boliger	225		3,02	680	747	133		133	0,59
Total			1142			3.502	3.852	782	65	847	

Tabel 1. Projektets fremtidige biltrafik – og planlagt bilparkering

Der er mulighed for, at der indarbejdes en børneinstitutionen på 1.000 m<sup>2</sup> i lokalplanen, som modregnes med tilsvarende boligareal.

Det vurderes, at det vil medføre en vækst i den estimerede trafik med knapt 100 bilture/hverdagsdøgn, i begge retninger tilsammen. Trafikken vil kun påvirke trafikken på den vestlige del af Vej A, hvor der er beregnet en fremtidig trafik på 8.871 og 4.918 biler/hverdagsdøgn (jf. Tabel 4). En institution vil således kun øge denne trafik med 1-2 %. Det ligger indenfor trafikestimats usikkerhed, og har ingen praktisk betydning for hverken trafikafviklingen eller trafikstøjen på Vej A.

### 3.3.2 Projektets bilparkering

Der er indarbejdet 714 bilparkeringspladser i Smedeland 22 og 133 parkeringspladser i Smedeland 8B, dermed 847 p-pladser i alt.

Antallet i **Smedeland 22** tager afsæt i en parkeringsnorm på 0,75 p-plads/bolig, svarende til kommunens krav til parkering i stationsnære områder. Kravet ved 917 boliger er således 688 p-pladser, så der er aktuelt et overskud på 26 p-pladser.

Det overvejes at øge antallet af parkeringspladser til 0,85 p-plads/bolig, for i højere grad at kunne imødekomme det forventede parkeringsbehov. Det vil øge parkeringsbehovet til 779 p-pladser, svarende til 65 flere pladser end aktuelt indarbejdet.

Antallet i **Smedeland 8B** tager afsæt i en yderligere reduceret parkeringsnorm på 0,59 p-pladser, idet der planlægges indarbejdet 1 delebilspads/25 boliger, svarende til 9 delebilspadser, der åbner mulighed for at reducere antallet af p.-pladser med 4 p-pladser/delebilspads svarende til 36 p-pladser. Det bemærkes, at det afføder et krav om 3 ekstra ladcykelparkeringspladser/delebilspads, altså 27 pladser i alt.

Kravet til antallet af p-pladser tilknyttet byggeriet på 8B er således  $(225 \cdot 0,75) - 36 = 133$  p-pladser, hvilket der præcist er planlagt.

**Handicappladser** er endnu ikke indarbejdet i projektet.

På **Smedeland 22**, hvor der skal anlægges samlet godt 700 p-pladser er kravet formentlig at der skal anlægges 4 almindelige handicapparkeringspladser og 5 handicapparkeringspladser til handicappbusser. Med afsæt i en norm på 0,75 p-plads/bolig er der tilstrækkeligt med p-pladser, men der skal afses lidt ekstra areal, da handicappladser fylder mere.

På **Smedeland 8B**, hvor der etableres 133 parkeringspladser er kravet, at der skal anlægges 3 almindelige handicapparkeringspladser og 3 handicapparkeringspladser til handicappbusser. Det skal indarbejdes i den videre planlægning, da de ikke indgår i de planlagte 133 p-pladser.

## 3.4

### Biltrafik på de omkringliggende veje

Biltrafikken i og omkring planområdet er opgjort på tre måder:

- Modelberegninger
- Beregninger ud fra turrater
- Kvalificerede skøn

Biltrafikken på de omkringliggende overordnede veje er opgjort ud fra foreliggende modelberegnet trafik, jf. afsnit 3.4.1

Biltrafikken på planområdets adgangsveje er beregnet ud fra turrater, i det omfang der foreligger oplysninger om de tilstødende byudviklingsprojekters omfang og anvendelser. Dette er suppleret med kvalificerede skøn for de områder, hvor der endnu ikke foreligger konkrete projekter, jf. afsnit 3.4.2.

Den forventede fremtidige trafik og planområdets andel af den samlede trafik, når Hersted Industripark er fuldt udbygget, er herefter præsenteret i afsnit 3.4.3.

#### 3.4.1 Trafik på de overordnede veje

RAW Mobility har i 2020 udarbejdet en trafikanalyse for Hersted, der beregner den fremtidige biltrafik i år 2026 (letbane i drift), 2036 (afslutning af kommuneplanperiode) og 2045 (masterplan fuldt udbygget).

Her er trafikken beregnet på det overordnede vejnet i hele Hersted Industripark. I forhold til dette projekt, er der set på trafikken på Smedeland, nord og syd for Naverland (betegnet Smedeland N og Smedeland S, hvor sidstnævnte ikke skal forveksles med Vej B, der er den sydlige adgangsvej) samt på Nordre Ringvej. Resultatet fremgår af Tabel 2.

Det fremgår, at der forventes en markant udvikling i biltrafikken på Smedeland, der fra udgangspunktet i 2019 til 2036/2045 forventes at vokse til næsten det 6. dobbelte på den nordlige delstrækning, og godt og vel til det dobbelte på den sydlige delstrækning af Smedeland.

Trafikken på Nordre Ringvej fremgår ikke for 2019 i materialet. Der er derfor anvendt trafikken i en tælling fra 2018 (jf. Figur 11) på ca. 20.000 køretøjer. Fra dette udgangspunkt forventes trafikken at vokse med 34-38% frem til 2036/2045, altså langt mindre end på Smedeland. Dette skyldes en aftale mellem Albertslund og Glostrup Kommune om at udforme vejanlægget og signalanlæg, således at udviklingen af Hersted Industripark kun i mindre grad påvirker trafikniveauet i Glostrup Kommune.

Det bør i øvrigt bemærkes, at trafikken i 2026 på Smedeland i modellen er beregnet til at være godt 11.400 biler i nord og 8.000 biler i syd. Det vurderes at være for højt set i lyset af, at trafikken i 2024 er under 5.000 køretøjer i døgnet.

År	ÅDT hentet fra modelberegninger						Summeret til køretøjer og opregnet til HVDT med faktor 1,1					
	Smedeland N		Smedeland S		Nordre Ringvej		Smedeland N		Smedeland S		Nordre Ringvej	
	Snit 9		Snit 10		Snit 11		Snit 9		Snit 10		Snit 11	
	Biler	Lastbiler	Biler	Lastbiler	Biler	Lastbiler	Køretøjer	Vækst	Køretøjer	Vækst	Køretøjer	Vækst
2019	4.016	265	5.150	465			4.709		6.177		20.000	
2026	9.930	470	6.690	590	19.355	2.110	11.440	143%	8.008	30%	23.612	18%
2036	23.100	1.030	11.520	500	22.250	2.120	26.543	464%	13.222	114%	26.807	34%
2045	22.790	900	11.330	460	23.230	1.790	26.059	453%	12.969	110%	27.522	38%

Tabel 2: Trafikvækst på Smedeland (Raw Mobility 2020). Trafik er her også opregnet fra ÅDT til HVDT med +10%

### 3.4.2 Trafik på de interne veje

Den fremtidige trafik til og fra planområdet og de tilstødende udviklingsområder er beregnet/skønnet i Tabel 3.

Lokalitet	Anvendelse	Omfang		Turrate	Trafik		Reduktion	Andel via adgangsvvej	TRAFIK HVDT	Delsum	Spidstid-andel	Spidstid-traffic	Skøn
		Antal	m2	/bolig eller /100 m2	ÅDT	HVDT							
<b>Mod Vej A (og Vej C)</b>													
Smedeland 28	Boliger	380		3,02	1.148	1.262	0,85	0,83	891	<b>2.487</b>	10%	89	
	Dagligvarebutik		1.250	156,00	1.950	2.145	0,85	0,83	1.513		12%	182	
	Detailhandel/serviceerhverv		300	35,52	107	117	0,85	0,83	83		12%	10	
Smedeland 24	Boliger	280		3,02	846	930	0,85	1,00	791	<b>2.956</b>	10%	79	
	Dagligvarebutik		1.200	156,00	1.872	2.059	0,85	1,00	1.750		12%	210	
	Detailhandel/serviceerhverv		1.250	35,52	444	488	0,85	1,00	415		12%	50	
Smedeland 22	Boliger B	267		3,02	806	887	1,00	1,00	887	<b>2.235</b>	10%	89	
	Boliger A	271		3,02	818	900	1,00	1,00	900		10%	90	
	Boliger C	117		3,02	353	389	1,00	1,00	389		10%	39	
	Serviceerhverv/detail A		150	35,52	53	59	1,00	1,00	59		12%	7	
Smedeland 20	Boliger	300		3,02	906	997	1,00	1,00	997	<b>997</b>	10%	100	
Glostrupgrunden	Boliger	125		3,02	378	415	1,00	1,00	415	<b>491</b>	10%	42	
	Erhverv/idræt		340	4,10	14	15	1,00	1,00	15		10%	2	
	Detailhandel (kiosk)		100	35,52	36	39	1,00	1,00	39		12%	5	
	Café/restaurant		220	6,90	15	17	1,00	1,00	17		10%	2	
	Padelbane		200	2,00	4	4	1,00	1,00	4		10%	0	
Stationsforpladsen	Busser og K&K					150	1,00	1,00	150	<b>150</b>	10%	15	x
<b>Mod Vej B (og Vej D)</b>													
Smedeland 22	Boliger D	262		3,02	791	870	1,00	1,00	870	<b>2.118</b>	10%	87	
Smedeland 8B	Boliger E	225		3,02	680	747	1,00	1,00	747		10%	75	
Smedeland 8	Boliger					500	1,00	1,00	500		10%	50	x
Smedeland 2-4	Boliger					825	1,00	1,00	825	<b>2.775</b>	10%	83	x
Smedeland 6	Boliger					500	1,00	1,00	500		10%	50	x
Smedeland 12-14	Boliger					1.450	1,00	1,00	1.450		10%	145	x

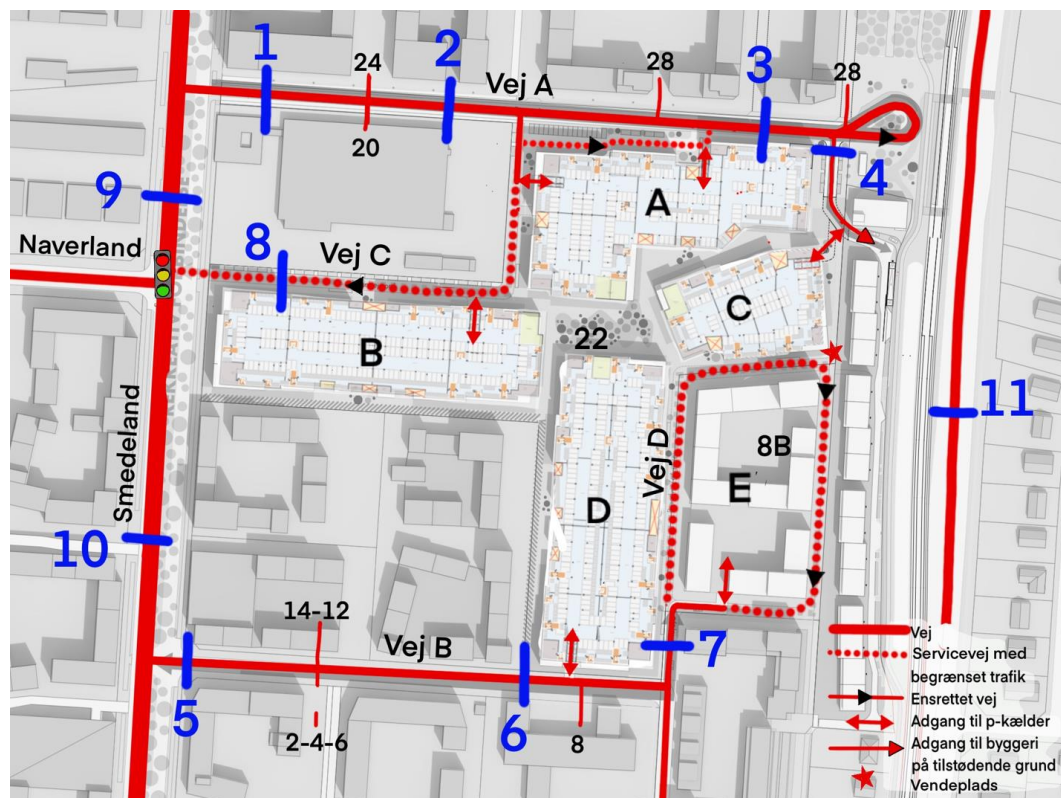
Tabel 3 Fremtidig trafik til og fra planområdet og tilstødende udviklingsområde der vejbetjenes ad Vej A, Vej B, Vej C og Vej D. De fremhævede delsummer er summen af trafik til og fra et projektområde eller en samling af fremtidige projekter.

Ser man på Vej A forventes tilstødende projekt på nordsiden (Smedeland nr. 24 og 28) at skabe i omegnen af 5.500 bilture i døgnet, letbanestationen omkring 150 bilture, boligbebyggelsen i Glostrup Kommune, der vejbetjenes via Vej A at skabe en trafik på omkring 500 bilture og en fremtidig udbygning på Smedeland nr. 20 ca. 1.000 biler i døgnet.

Ser man på Vej B er der i flere lokaliteter tale om skøn, som er baseret på det pågældende områdes størrelse. Her er den samlede trafik omkring 4.500 bilture i døgnet.

### 3.4.3 Den samlede fremtidige biltrafik

Den samlede trafik er opgjort i 11 snit, jf. Figur 17 og Tabel 4.



Figur 17. Den samlede fremtidige trafik er opgjort i 11 snit.

Det ses at:

- Vej A ud mod Smedeland forventes at få en døgntrafik på næsten 8.900 biler, begge retninger tilsammen, heraf ca. 900 i spidstimen.
- Vej B ud mod Smedeland forventes at få en døgntrafik på omkring det halve, ca. 4.900 biler, begge retninger tilsammen, heraf ca. 500 i spidstimen.
- Vej C forventes at få en trafik på ca. 450 biler i døgnet, 44 i spidstimen, hvilket ca. svarer til under 1 bil/minut, når der er mest trafik.
- Planområdets trafik på Vej A ud mod Smedeland udgør ca. 20% af den samlede trafik, mens andelen på Vej B er ca. 33%.
- Planområdets trafik vil udgøre 7-13% af trafikken på Smedeland. Et estimat der er forbundet med en del usikkerhed, men hvor niveauet vurderes retvisende.

Endelig fremgår det i tabellens nederste linje, at planområdets samlede trafik på adgangsvejene er 3.852, hvilket svarer til den beregnede projektrafik i Tabel 1, og at denne trafik udgør 27% af den samlede trafik på adgangsvejene.

Snit	Vej	Al Trafik		Kun planområdet	
		HVDT	Spidstime	HVDT	Andel af al trafik
1	Vej A	8.871	909	1.791	20%
2		4.918	471	1.791	36%
3		1.212	125	447	37%
4	Adgangsvej til Glostrup byg.	938	96	447	48%
5	Vej B	4.893	489	1.618	33%
6		2.118	212	1.618	76%
7	Vej D	747	75	747	100%
8	Vej C	443	44	443	100%
9	Smedeland	26.000	2600	1700	7%
10		13.000	1300	1700	13%
11	Nordre Ringvej	27.000	2700		
1+5+8	Tre afgangsseje	14.207	1.443	3.852	27%

Tabel 4. Den samlede trafik i de 11 snit, opgjort som døgntrafik og spidstimetrafik, samt planområdets andel af den samlede trafik. Bemærk, at trafikken er opgjort som hverdagsdøgntrafik, der er 10% højere end årsdøgntrafikken

Der er ikke foretaget en vurdering af en eventuel mindre reduktion af biltrafikken som følge af en reduceret parkeringsnorm pga. stationsnærheden eller anvendelsen af delebiler. Det skyldes, at biltrafikken er beregnet ud fra de forudsætninger hvad angår turrater, der foreligger fra kommunen.

#### 3.4.4 Tung trafik

Antallet af tunge køretøjer på vejnettet fremgår af Tabel 5  
Opgørelsen er udarbejdet som grundlag for støjberegningerne.

Antallet af tung trafik på Vej B, Vej D, Vej C og på adgangsvejen til nabobyggeriet i Glostrup (snit 4-8) vurderes at være meget begrænset. Køretøjer større end store varebiler vil kun omfatte renovationsbiler og herudover fx flyttebiler og lastbiler ifm. større vareleveringer.

Antallet af tunge køretøjer vil være noget større på Vej A (Snit 1-3), da vejen vil blive befærdet med busser i rute til og fra letbanestationen samt med varekørsel til to planlagte dagligvarebutikker. Det skønnes at letbanestationen betjenes med en busrute med halvtimes drift kl. 6-18 og herudover time-drift i 6 timer, og at hver butik skaber en trafik på 5 store køretøjer i døgnet. Hertil skal lægges renovationskørsel mv. Samlet vurderes antallet af tunge køretøjer på Vej A derfor at være ca. 100 lastbiler og busser, begge retninger tilsammen pr. hverdagsdøgn. Antallet er størst tættest på Smedeland, men majoriteten af trafikken belaster hele strækningen, da ikke mindst rutebusserne vender på stationsforpladsen.

For de øvrige strækninger (Snit 9-11) og tre supplerende veje i området er der taget afsæt i den bagvedliggende trafikrapport fra RAW Mobility.

Snit	Vej	ÅDT				Fordeling			
		Personbiler og varebiler	Solelastbiler og busser	Sættevogne mv	Sum	Personbiler og varebiler	Solelastbiler og busser	Sættevogne mv	Sum
1	Vej A	7.965	90	10	8.065	99%	1%	0%	100%
2	Vej A	4.391	75	5	4.471	98%	2%	0%	100%
3	Vej A	1.032	67	3	1.102	94%	6%	0%	100%
4	Adgangsvej til Glostrup byg.	851	2	0	853	100%	0%	0%	100%
5	Vej B	4.443	4	1	4.448	100%	0%	0%	100%
6	Vej B	1.920	4	1	1.925	100%	0%	0%	100%
7	Vej D	675	4	1	680	99%	1%	0%	100%
8	Vej C	398	4	1	403	99%	1%	0%	100%
9	Smedeland	22.790	600	300	23.690	96%	3%	1%	100%
10	Smedeland	11.330	307	153	11.790	96%	3%	1%	100%
11	Nordre Ringvej	23.230	1.193	597	25.020	93%	5%	2%	100%
	Fabriksparken	37.700	1.153	577	39.430	96%	3%	1%	100%
	Naverland	11.370	333	167	11.870	96%	3%	1%	100%
	Gl Landevej	12.600	333	167	13.100	96%	3%	1%	100%

Tabel 5. Opgørelse af tung trafik

## 3-5

### De fremtidige stier

#### 3.5.1 Det overordnede stinet

Der er en plan for de overordnede stier i den fremtidige Hersted Industripark, der fx omfatter enkeltrettede cykelstier på Naverland, en ny øst-vestgående sti i eget trace gennem industriparken i forlængelse af Bystien, samt enkeltrettede cykelstier på Vej A, Vej B og Malervangen.

Dette er illustreret på *Figur 18*, hvor planområdet er placeret centralt og derfor også viser stier og stiturer i Glostrup Kommune.

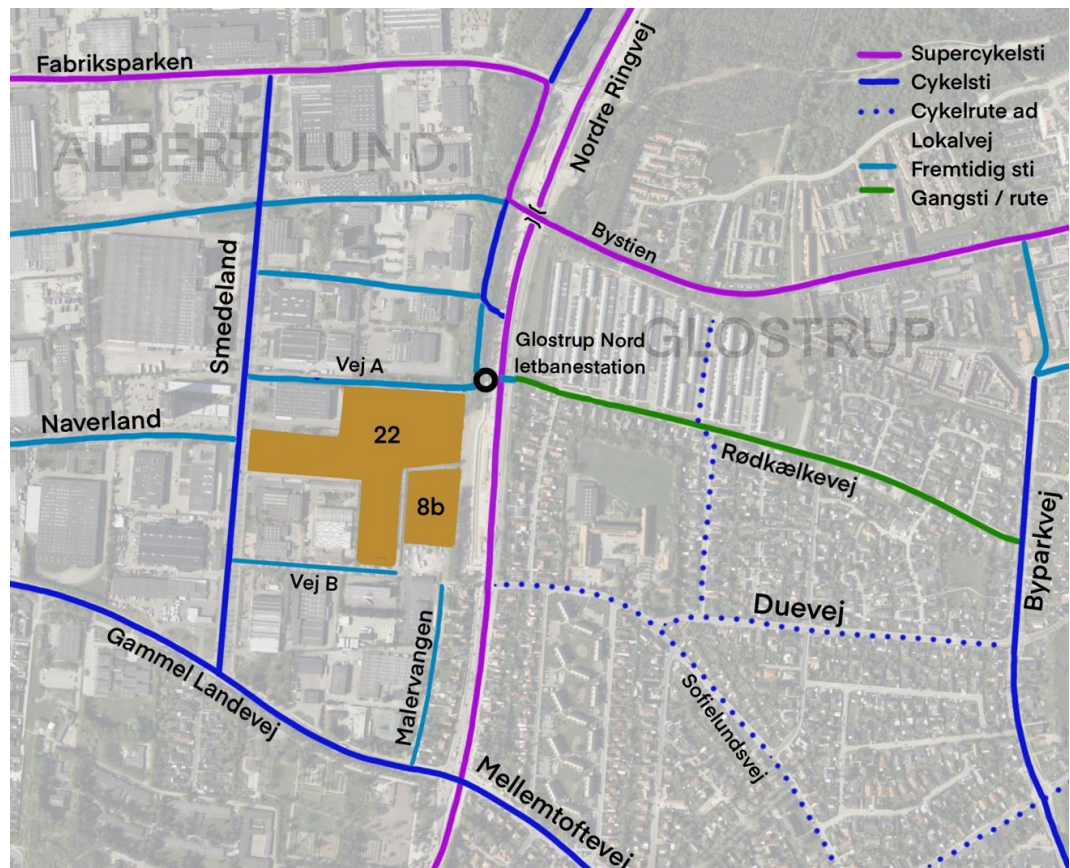
Det fremgår at planområdet i fremtiden er knyttet op på et relativt tætmasket net af forskellige typer stier.

Planområdet ligger umiddelbart op til supercykelstien langs Nordre Ringvej, der kan tilgås direkte i retning mod syd. Skal man i retning mod nord kan man krydse Nordre Ringvej ved letbanestationen.

Den øst-vestgående supercykelsti (Albertslundruten) kan tilgås i begge retninger lidt nord for letbanestationen via en nuværende og kommende separat sti som løber parallelt med Nordre Ringvej.

Mod vest udvikles Hersted med et tætmasket stinet både med cykelstier langs veje og med separate stier.

Mod øst bliver den nye mulighed for at krydse Nordre Ringvej ved letbanestationen afgørende for mange ruter via lokalvejnettet øst for Nordre Ringvej. Har man derimod mål eller udgangspunkt i Glostrup Centrum (afstanden er ca. 1.500 m) er den korteste rute ad Mellemtoftevej. På vej mod centrum vil mange formentlig benytte supercykelstien langs Ringvejen ned til Mellemtoftevej og Malervangen i modsat retning.



Figur 18. Nuværende og planlagte overordnede stier

### 3.5.2 Projektets stinet

Planområdets anlæg for de lette trafikanter fremgår af Figur 19 og omfatter:

- En intern diagonalsti (der også er et byrum) samt tilstødende stier til denne. Det er primært gangstier men med cykling tilladt. Det er et centralt stinet, der forbinder Smedeland 22 med letbanestationen og denne forplads.
- Rene gangstier der fortætter stinettet i planområdet
- Gang- og cykeltrafik på Vej C og på en del af ruten rundt om storparcel E på Vej D, hvor der også er en begrænset biltrafik, der færdes med lav hastighed
- Dobbeltrettet fællessti langs planområdets østlige afgrænsning.
- En kort strækning, i den sydlige del af planområdet, hvor cyklister færdes på adgangsvejen til p-kælderen under storparcel E

Stierne er knyttet op på cykelstier og fortov langs de omkringliggende veje og på stationsforpladsen (Fx supercykelstien langs Nordre Ringvej). Der er således samlet set tale om et tætmasket net af stier, der tilgodeser både trafikanterne indenfor planområdet, og gående og cyklister uden ærinde i planområdet nok primært mellem tilgrænsende bebyggelser og stationen samt butikkerne på Vej A.



Figur 19. Projektets stinet (og omkringliggende stier)

### 3.6

#### Kollektiv trafik

Der forventes ca. 228.000 årlige påstigere på letbanen på Glostrup Nord Station i år 2040. Det svarer rundt regnet til omkring 750 daglige påstigere eller 1.500 kollektivrejser på- og afstigere tilsammen.

Hovedparten af passagerne vil komme fra Hersted Industripark og her vil planområdets kommende beboere, der kommer til at bo meget stationsnært udgøre en relativ større andel af passagerne end området som helhed.

Det skønnes således at planområdet rummer 20% af det samlede antal rejsende med letbanen fra og til Glostrup Nord Station, selv om de kun udgør 10% af beboerne i hele Hersted Industripark. Det svarer til 300 daglige ture.

Hertil skal lægges et ukendt antal busrejsende, der skønnes at udgøre 200 busture, således at det samlede antal kollektivrejser udgør 500. ture i døgnet.

### 3.7

#### Lette trafikanter og samlet fordeling på transportmidler

Antallet af cyklister og gående til og fra boligerne i planområdet kan udregnes ved at estimere det samlede antal person ture og herfra trække de beregnede bilture (korrigeret for antal personer/bil) samt det estimerede antal kollektiv rejsende

Planområdet omfatter 1.150 boliger. Det antages at der i gennemsnit er 2 personer pr. bolig, der hver foretager 3,5 ture/hverdagsdøgn.

Det er herudover (ud fra VD turrater) antaget, at hver bolig skaber 1,2 cykelture.

Resultatet fremgår af Tabel 6. Det ses, at ca. halvdelen af alle personture forudsættes at ske i bil, 6% med kollektiv trafik, 17% på cykel og 24% er gangture.

Det svarer til ca. 1.400 daglige cykelture og ca. 1.900 gangture til og fra området, begge retninger tilsammen.

Transportform	Boliger	Personer/bolig	Ture	Personer/bil	Turrate Ture/bolig	Personture	
Bil			3852	1,1		4.238	53%
Kollektiv						500	6%
Cykel	1142				1,2	1.370	17%
Gang						1.893	24%
Sum	1143	2	3,5			8.001	100%

Tabel 6. Planområdets ture fordelt på transportform.

## 4 Trafikale temaer

### 4.1

#### Trafikafvikling, fremkommelighed og kapacitet

Trafikafviklingen vurderes fin i tilslutningerne til de enkelte p-kældre og til den planlagte terrænparkering. Her er trafikmængderne begrænsede og de enkelte parkeringsanlæg planlægges enten med en to-sporet rampe eller (i et enkelt tilfælde) måske med to enkeltsporede ramper.

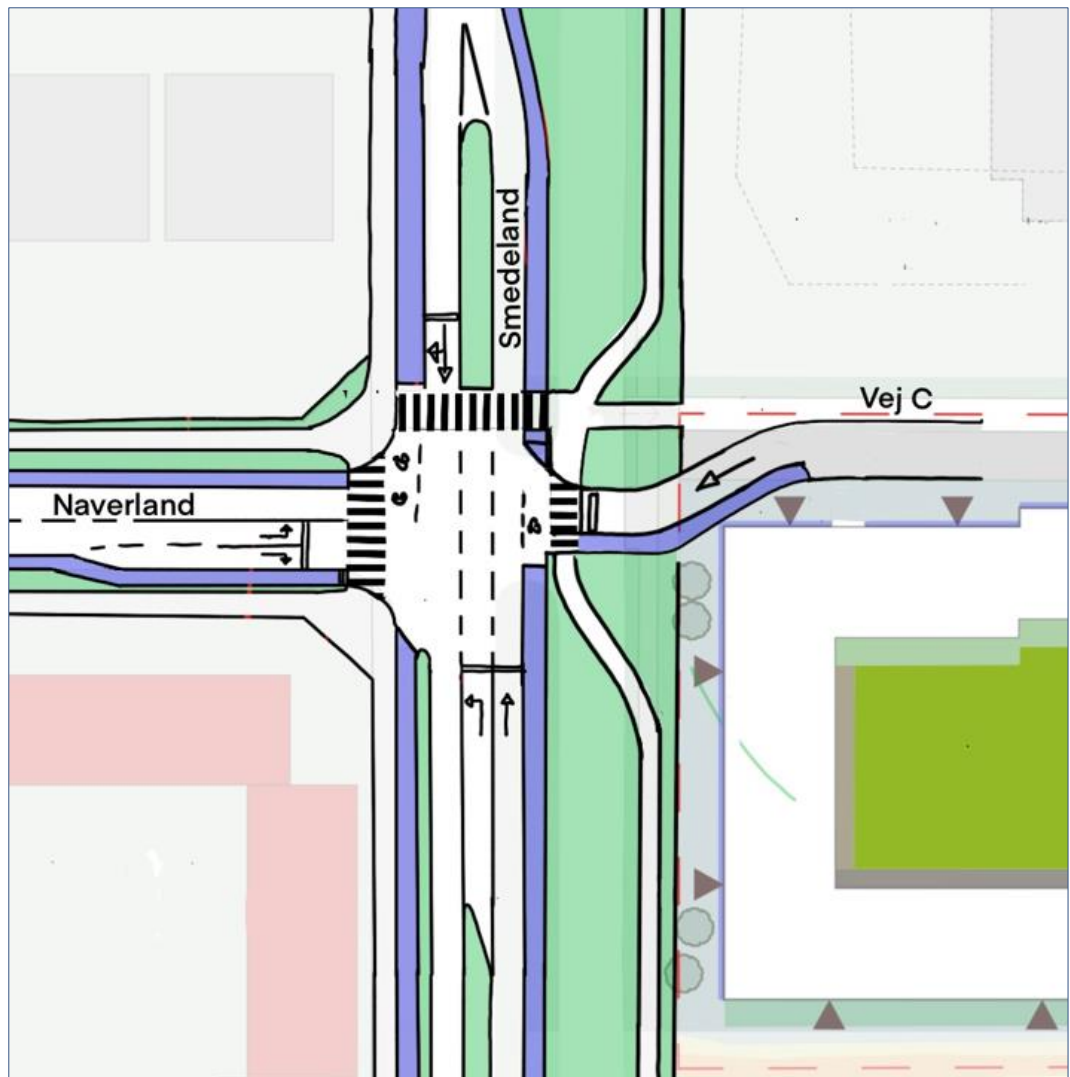
Det er et solidt udgangspunkt, der i den videre planlægning skal følges op med, at der sikres gode oversigtforhold og at ramperne i øvrigt udformes, så der sikres en god trafikafvikling.

Biltrafikken vurderes således uproblematisk at kunne afvikles fra og til projektområdet til henholdsvis Vej A og Vej B.

Herudover planlægges Vej C at blive tilsluttet i krydset Smedeland/Naverland, der forventes signalreguleret som led i ombygningen af Smedeland.

Vej C kan relativt enkelt tilsluttes dette signal, da Vinkelvej er ensrettet for biltrafik ud mod krydset. Der skal således ikke etableres ekstra svingbaner ude i Smedeland, eller på Naverland. En principiel løsning, der tager afsæt i kommunens planer om en nedbygning af Smedeland til to spor fremgår af Figur 20.

Krydsets kapacitet er ikke vurderet, da tilslutningen af Vej C kun i begrænset omfang påvirker krydsets kapacitet og fordi det forventes at trafikafviklingen på Smedeland vurderes som led i kommunens planer om nedbygning fra fire til to spor.



Figur 20. Principskitse af den fremtidige udformning af krydset Naverland/Smedeland/Vej C

## 4.2

### Trafiksikkerhed

På dette planlægningsniveau handler trafiksikkerhed om den overordnede trafikstruktur og de overordnede principper som området udvikles efter.

Det er således tilstræbt:

- At adgangsveje med en betydelig biltrafik udformes med trafikseparering, hvor de lette trafikanter færdes på egen anlæg i form af enkeltrettede cykelstier og fortov i begge vejsider.
- At på veje med begrænset trafik færdes biltrafikken integreret med cykler og gående. Her indrettes vejene med henblik på at sikre tryghed og sikkerhed, ikke mindst ved at biltrafikken afvikles med meget lav hastighed.
- At biltrafikken i mindst muligt omfang færdes inde i området. Adgange til parkeringskældrene er derfor placeret i randen af projektområder, så tæt på de omkringliggende adgangsveje som muligt
- At større køretøjer, hvilket primært er renovationskøretøjer, ikke skal bakke eller vende i området.
- At vej- og stinettet er klassisk opbygget med en stringent struktur og let aflæselig udformning

Dette vurderes i al væsentlighed at være opfyldt i den foreliggende plan. Der er planlagt en enkel, overskuelig og klassisk trafikstruktur uden fortænkte løsninger, som danner et godt grundlag for den videre detaljering.

Der er dog et par forhold der bør være fokus på i den videre planlægning.

- At infrastrukturen udformes med henblik på den en god trafikafvikling for alle trafikarter
- At alle betydelige konfliktpunkter mellem biler og let trafik (fx ved rampeudmundinger, og i randen af stationsforpladsen) udformes så der er god oversigt mellem parterne, og en tydelig udformning ift. vigepligtsforhold.
- At potentielle konflikter mellem cyklister og gående håndteres.

Det er vurderingen, at disse forhold kan imødekommes i den videre detaljering af den foreliggende strukturplan.

## 4.3

### Tilgængelighed

Projektet skal udformes i henhold til anbefalingerne om Tilgængelighed for Alle. Ud fra en indledende overordnet vurdering er dette muligt at indfri i den videre planlægning. Området er relativt fladt, og bebyggelsen udformes med et differentieret trafiksystem, hvor der kun er meget begrænset biltrafik inde i selve bebyggelsen.