

Emne: Trafikalopkobling af HIP
 Dato: 14/3 2022
 Til: Albertslund Kommune
 Kopi til:

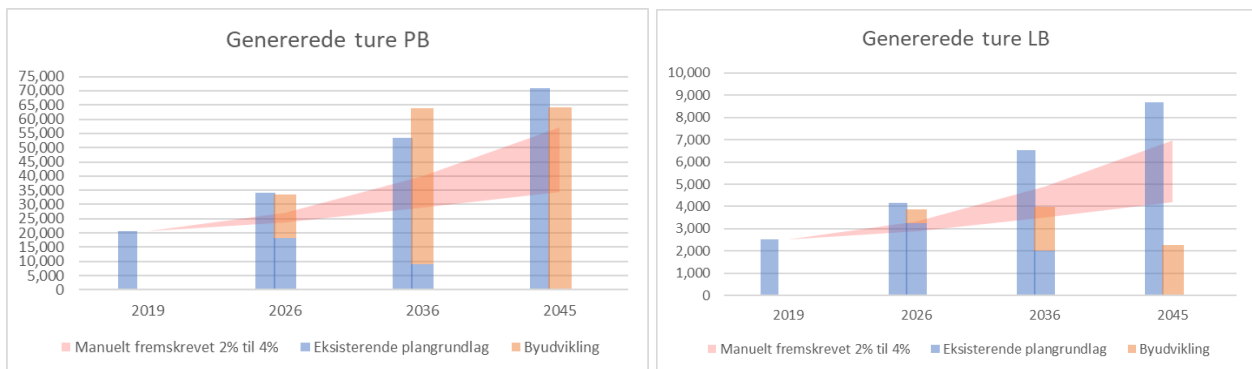
Sag nr.: 2021_027
 Rev. nr.: Vd

1 Baggrund

I dette notat redegøres for tilpassede trafikale løsninger i forbindelse med byudviklingen af Hersted. Glostrup Kommune (GK) har gjort indsigelse til KPT15, som muliggør den første del af byudviklingen i Hersted, hvorigennem der er udtrykt bekymring for den trafikale påvirkning af vejnettet i Glostrup Kommune fra byudviklingen i Hersted. De tilpassede løsninger er udviklet med afsæt i den dialog der har været i forbindelse med indsigelsen samt nye trafikale vurderinger udført af Albertslund Kommune (AK). Løsningerne er udviklet på principielt niveau, til senere detaljering.

2 Trafikalopkobling

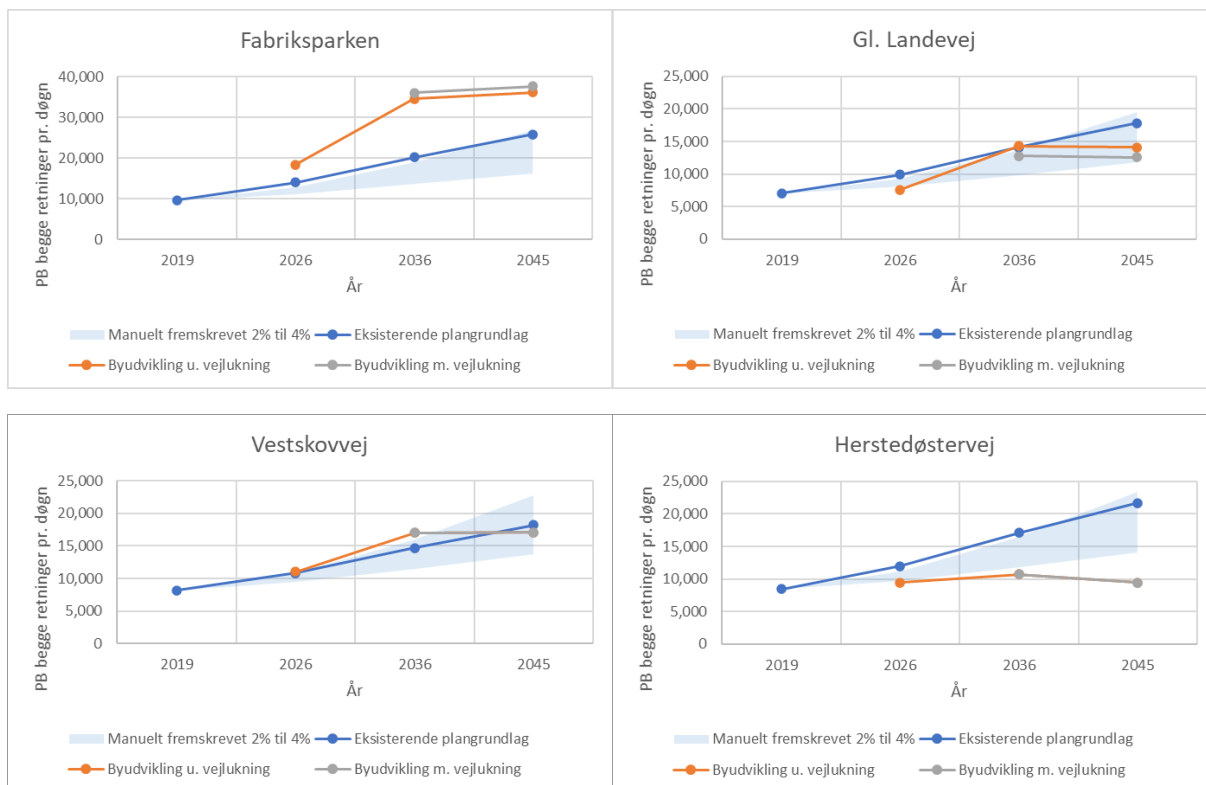
I forbindelse med udvikling af HIP fra industriområde til nyt boligområde, vil der ske markante ændringer i trafikken. Den store andel af last- og varebiler, vil gradvist overgå til kørsel med personbiler. Ligeledes vil mønstrene ændres til overvægt i udkørende trafik i morgenspidsperioden og omvendt om eftermiddagen. Dette er omvendt i forhold til i dag. Trafikmængden vil stige i takt med byudviklingen, jf. trafikanalysen fra 7. juni 2022 og som fremgår af figur 1.



Figur 1. Beregnede antal ture i de forskellige scenarier. PB=Personbil og LB=Lastbil. Rødt bånd = fremskrivning af 2019 med 2-4%. I byudviklingsscenarierne er illustreret hvilken andel af trafikken der generes i områder der udvikles og i områder der er omfattet af eksisterende planer.

Det fremgår af figur 1, at biltrafikken forventeligt stige fra cirka 20.000 daglige ture til cirka 60.000 daglige ture, hvilket er på samme niveau, som hvis potentialet i eksisterende planer udnyttes fuldt ud. Lastbiltrafikken forventes at falde fra cirka 2.500 daglige ture til cirka 2.100 daglige ture. Dette er et markant fald i forhold til de forventede cirka 8.600 daglige lastbilture, hvis erhvervsområdet fuldt udbygges.

I trafikanalysen var der ligeledes redegjort for en forventet fordeling af trafikken i vejnettet, jf. figur 2.



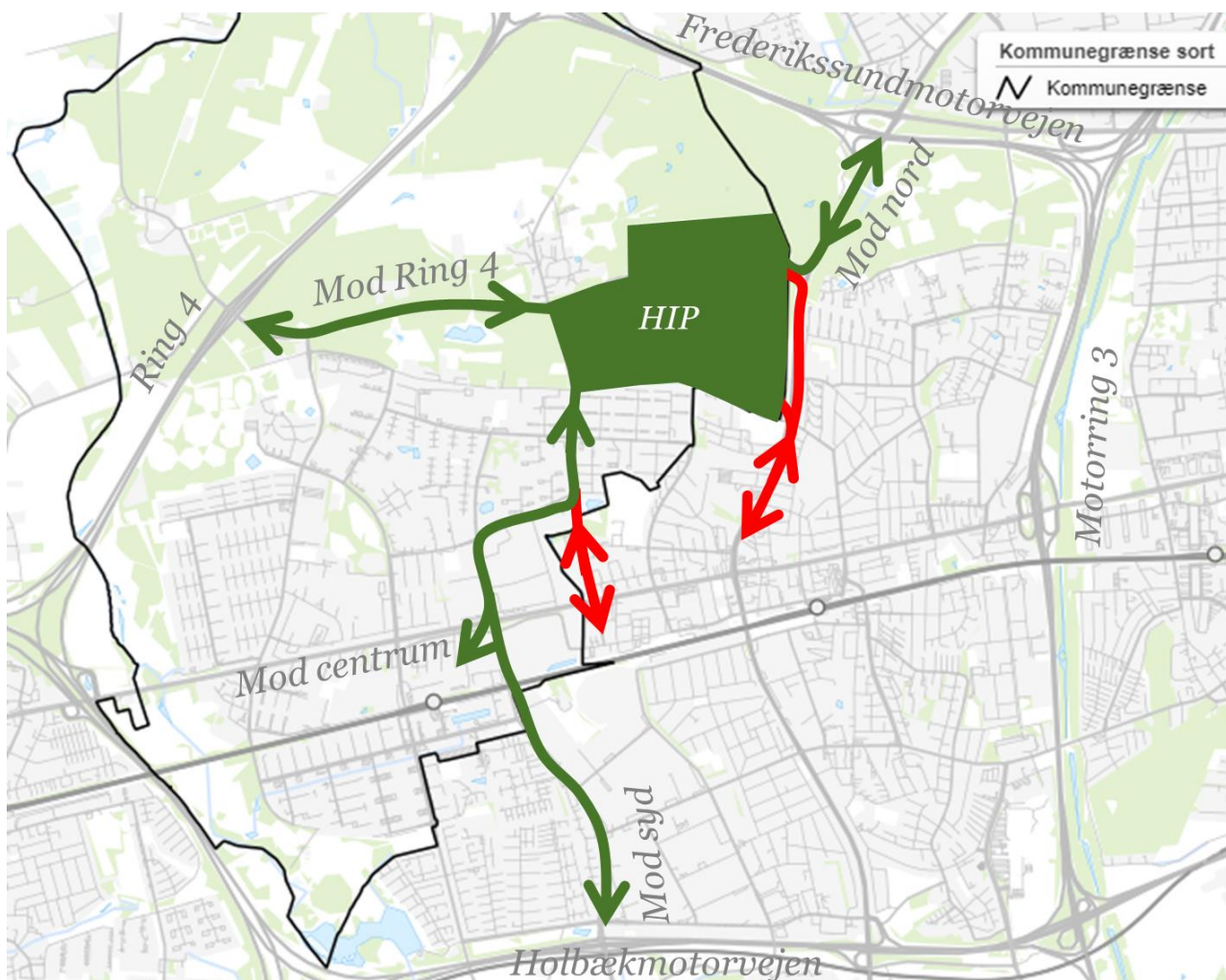
Figur 2. Beregnet personbiltrafik i de 4 kryds, der afgrænser Hersted Industripark.

I den tidligere trafikanalyse er det forudsat at Fabriksparken også i fremtiden skal være den primære trafikale akse gennem området, forstået på den måde at det primære flow af lokal trafik søger mod Fabriksparken, hvorefter den fordeles mod Ring 3 og Ring 4.

2.1 Princip for trafikalkobling

I dialogen med GK er der udtrykt ønske om at begrænse tilstrømning af trafik mod Ring 3 og i særdeleshed i retning mod syd, fordi yderligere trafikale belastning i Glostrup Bymidte er uønsket. På baggrund af denne dialog og med afsæt i indsigelsen er der foretaget en genovervejelse af de trafikale principper med henblik på at imødegå ønsker/krav fra GK.

Det tilpassede princip for afvikling af biltrafik til/fra Hersted fremgår af figur 3.



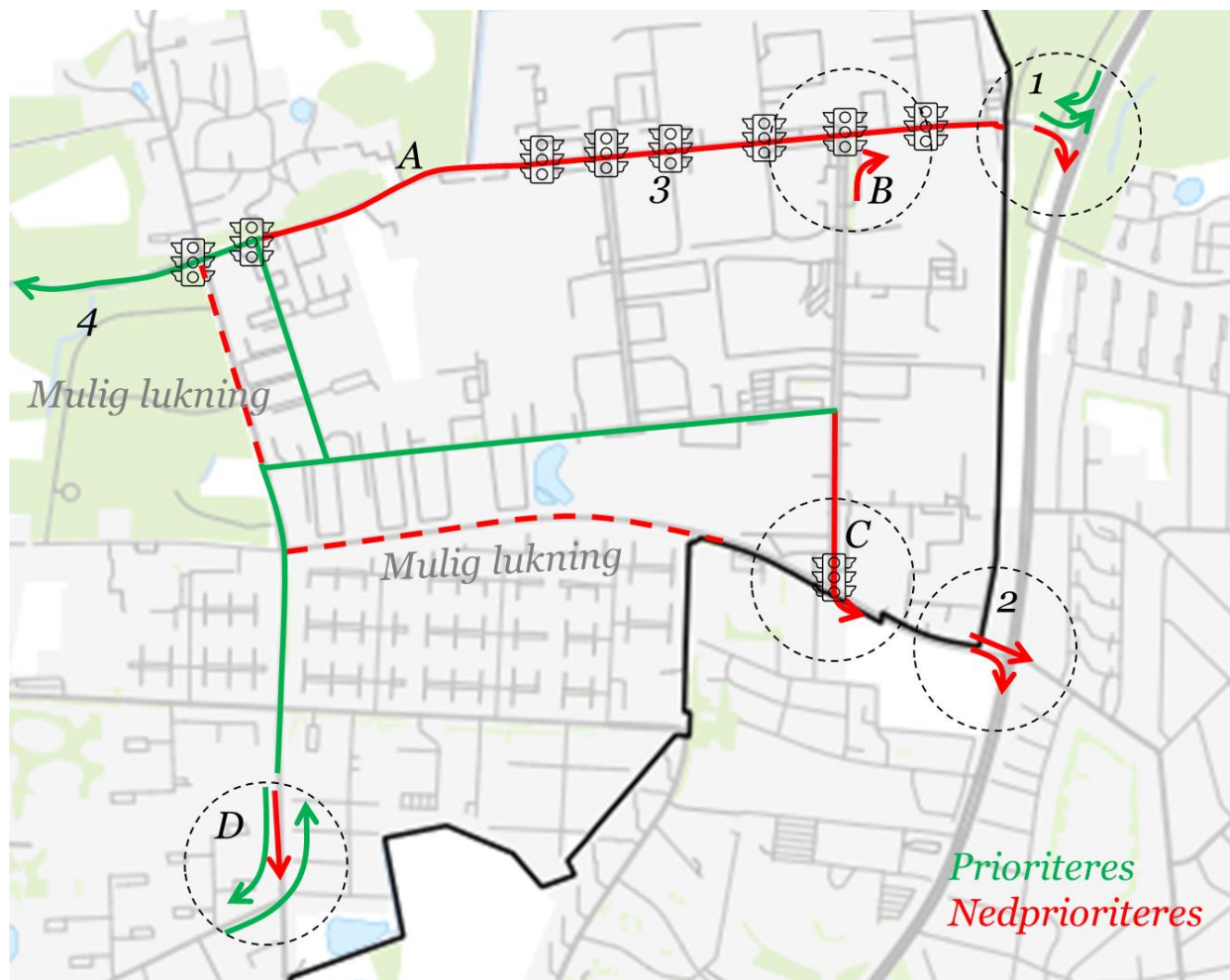
Figur 3. Princip for afvikling af biltrafik til/fra Hersted.

Det fremgår af figur 3, at trafikstrømmene til/fra Hersted i retning mod Glostrup Bymidte nedprioriteres/begrænses, illustreret med røde pile. Trafikstrømme mod motorvejsnettet og centrum i Albertslund opprioriteres/forfordes, illustreret med grønne pile. Dette er en ændring i forhold til den tidligere trafikanalyse og betyder i praksis at trafikanterne i højere grad end tidligere skal benytte Herstedøstervej og Vestskovvej. Fabriksparken vil fortsat være betydende i forhold til fordeling af trafikken i Hersted, og Naverland vil i højere grad indgå som fordelingsvej. Fabriksparken vil fortsat være adgangsvej mod Nord og til Frederikssundmotorvejen, som vil være en af de prioriterede trafikstrømme.

3 Princip for trafikafvikling

I forhold til at opnå at trafikanterne anvender vejnettet, som vist på figur 3, er det nødvendigt at foretage tilpasninger i vejnet og justeringer i signalanlæg, fordi de prioriterede strømme ikke for alle trafikanter er de mest oplagte, hvorved de ændrede kapacitetsforhold skal bidrage til prioriteringen. På figur 4 fremgår principielle forslag til hvordan kapaciteten kan tilpasses, således den ønskede trafikafvikling for biltrafik opnås. En del af løsningen ligger også i at fortrænge uønsket gennemkørende trafik. Den gennemkørende trafik er kortlagt i en undersøgelse gennemført af ViaTrafik udført for Glostrup Kommune. Analysen viser, at cirka 40% af trafikken på Fabriksparken er gennemkørende, hvorved der er et stort løsningspotentiale i

at fortrænge denne trafik til eksempelvis Frederikssundmotorvejen. HDT er cirka 12.500 på Fabriksparken, hvorved potentielt 5000 kt kan overflyttes.



Figur 4. Principforslag til ændrede kapacitetsforhold, der skal understøtte den ønskede trafikafvikling for biltrafik.

I udarbejdelsen af principielle løsninger, er der skelnet imellem løsninger der ligger i Albertslund Kommune, som vil være løsninger, der indgår i udviklingen af Hersted og afværgeforanstaltninger som implementeres efter behov, enten i Glostrup Kommune (kryds på O3) eller i Hersted. På figur 4 er løsninger i forbindelse med byudviklingen i Hersted anvist med bogstaver og afværgeforanstaltninger med tal.

3.1 Løsninger til implementering i forbindelse med byudvikling af Hersted

- A. Fabriksparken omprofileres, således at der etableres 2 smalle gennemgående kørespor, som bidrager til et lavere hastighedsniveau, samt en bred midterrabat, som anvendes til begrønning, krydsningspunkter og svingbaner.
- B. Der foretages omprogrammering i signalanlægget, således at højresvingspilen ikke anvendes og i forbindelse med etablering af Den Grønne Boulevard, nedbygges krydset, således at trafikken

samles i den vestlige side af den nuværende vej (Smedeland). Fabriksparken fra øst prioriteres, således det sikres, at den trafik der ankommer fra O3 afvikles.

- C. Smedeland trafiksaneres syd for Naverland, med det formål at trafikanterne i højere grad skal søge mod nord eller i vestlig retning ad Naverland mod Herstedøstervej, hvorved trafikken i retning mod Gl. Landevej reduceres. Signalanlægget ved Gl. Landevej nedbygges og omprogrammeres i forbindelse med etablering af Den Grønne Boulevard, således at trafikken samles i den vestlige side af den nuværende vej (Smedeland). Trafiksaneringen kan være en hastighedszone i kombination med bump eller chikaner.
- D. Indretningen af det nuværende signalanlæg på Herstedøstervej/Stenmosevej prioriterer de ligeudkørende på Herstedøstervej. Retningen til/fra Stenmosevej opprioriteres gennem en geometrisk udvidelse med højresvingbane på Herstedøstervej fra nord og en venstresvingbane på Stenmosevej. Det i kombination med en omprogrammering, hvor der anvendes hjælpefaser med 1-lys pil til prioritering af de højre- og venstresvingende trafikanter, hvorved trafikken mod Roskildevej aflastes.

3.2 Løsninger som implementeres efter behov

- 1. Der foretages ingen geometriske udbygninger i krydset, som kan medvirke til forbedre trafikafvikling i retning mod Glostrup Bymidte. Den højresvingende trafik begrænses med kort grøntid, evt. gennem separat regulering af højresving. I forhold til opprioritering af trafikken til/fra Frederikssundsmotorvejen, foreslås en mindre ombygning af det nordvestlige hjørne i krydset, således at trafikken kan shuntes i forbindelse med højresving. Det betyder samtidigt at cyklisterne henvises til stien gennem skoven.
- 2. Der foretages ingen geometriske udbygninger i krydset, som kan medvirke til forbedre trafikafvikling i retning mod Glostrup Bymidte. Den højresvingende trafik begrænses med kort grøntid, evt. gennem separat regulering af højresving.
- 3. I takt med byudviklingen langs Fabriksparken etableres ekstra signalanlæg på Fabriksparken, for at sikre tilslutning af sidevejene. Signalanlæggene vil alt andet lige forringe fremkommeligheden på Fabriksparken. Efter behov kan signalanlæggene tilpasses således de er i modfase for gennemkørende trafik, hvorved rejsetiden øges. Derigennem besværliggøres gennemkørsel, hvorved de gennemkørende trafikanter formentligt vil overflyttes til Frederikssundsmotorvejen.
- 4. Vestskovvej udbygges ikke, men det sikres at der er tilstrækkelig kapacitet i krydset Herstedøstervej/Vestskovvej, således at strækningskapaciteten på Vestskovvej udnyttes optimalt.

Behovet for implementering aftales nærmere og ligeledes hvordan monitoreringen af trafikken gennemføres.