

## Notat

Dato: 04.05.2021

Projekt nr.: 100-9990

T: +45 3373 7123

E: jah@moe.dk

**Projekt:** Ishøj - Strandvejskvarteret

**Emne:** Trafikanalyse

**Notat nr.:** 1

**Rev.:** 2

### 1 Indledning

Ishøj Kommune har iværksat en proces, som skal afklare mulighederne for en trafiksanering i Ishøj Strand, hvor Tranegilde Strandvej er den gennemgående fordelingsvej. Det overordnede mål er at analysere og optimere trafikafviklingen, for at skabe bedst mulige levevilkår for alle beboere i Strandområdet. Her er det vigtigt at se på alle trafikantgrupper så de forskellige muligheder bliver belyst for såvel beboerne som trafikanterne, der benytter området, ikke mindst de bløde trafikanter.

For at kunne give så troværdige svar som muligt på, hvad der vil ske hvis der ændres i vejstrukturen og hastighederne, vil vi opbygge en afgrænset trafikmodel for området. En model er velegnet til at beskrive trafikoplægninger på et systematisk og konsistent grundlag. Det vil betyde at konklusionerne i mindre grad bliver baseret på skøn.

På denne måde vil det være muligt at gennemføre en trafikanalyse med en detaljeret fordeling af trafikken på de enkelte veje i området i forskellige scenarier. En model vil også fremover kunne nyttiggøres til vurderinger af andre scenarier for justeringer i vejnettet.

Modelleringen af biltrafikken i de forskellige trafiksaneringsscenarioer vil blive udfoldet med kvalitative vurderinger af, hvad det vil betyde for de bløde trafikanter og deres færden i området.

### 2 Opbygning af afgrænset model

Der opbygges en afgrænset trafikmodel for Ishøj Strand afgrænset af Ishøj Strandvej mod vest, Skovvej mod nord, kommunegrænsen mod syd og kysten mod øst.

For at få en ide om det samlede trafikvolumen til/fra området vil vi se på OTM modellen for hovedstadsområdet (OTM 7.0) som kan danne den ydre ramme om et mere detaljeret lokalt modelområde.

Modelområdet opsplittes i et antal lokaltrafikzoner – formentlig i alt omkring 25, som gør det muligt at beskrive trafikken på alle boligvejene i området.

Vejnettet i modellen skal i princippet indeholde alle veje bortset fra mindre stikveje ind til afgrænsede boligområder. De nødvendige vejnetsdata (længde, kapacitet, hastigheder mv.) hentes fra OpenStreetMap, OSM. Nuværende vejlukninger og evt. andre restriktioner indlægges i modelvejnettet.

Der opbygges trafikmatricer ud fra antallet af boliger i de enkelte zoner kombineret med en gennemsnitlig turrate pr bolig. Da der kun er to adgangsveje for motorkøretøjer til området (Ishøjvej og Skovvej) foretages en fordeling af trafikken på disse porte ind og ud af området. Her benyttes nyere trafiktællinger for disse veje. Skovvej har en ÅDT på ca. 4.500 nord for Tranegilde Strandvej og 3.000 syd for. Ishøjvej har en ÅDT på ca. 1.700 køretøjer.



På Tranegilde Strandvej varierer trafikken mellem 800 og 1.200 køretøjer som ÅDT. Modellen kalibreres ved at tilpasse turraterne og de enkelte zoners opkobling på de to porte, så trafikken ind og ud af området med rimelig nøjagtighed matcher tællingerne.

Til vejnetopbygning og trafikudlægning vil vi benytte PTV-Visum trafikmodelkomplekset.

### 3 Kortlægning af strømme og mål for lette trafikanter

Parallelt med opbygning af trafikmodellen for området kortlægges de vigtigste mål i og omkring området for de lette trafikanter. Stinettet optegnes og skoleelevernes foretrukne ruter til skole markeres.

De nationale cykelruter 4, 6 og 9, som forløber gennem Strandparken har flere opkoblinger til Strandområdet, bl.a. ved Lille Strandvej og ved Skovvej, hvor også naturstien mellem Hedeland og Strandparken forløber. Ishøj Strandvej er en del af Supercykelstien "Ishøjruten".

De vigtigste cykelstrømme for cyklister kortlægges i dialog med forvaltningen og optegnes på kort. Det overblik over de lette trafikanters færden, som skabes, nyttiggøres efterfølgende i vurderingen af de forskelle trafikale scenarier for området.

Da der kun foreligger få nyere tællinger af cykeltrafik i området, har vi indlagt en tælling af cykeltrafikken på strategiske steder omkring Tranegilde Strandvej i opgaven. Vi foreslår tælling i krydsene Tranegilde Strandvej/Lille Strandvej, Tranegilde Strandvej/Ishøjvej og forbindelsen fra Ishøj Strandvej til Pileskovvej og Tranegilde Strandvejs krydsning med Skovvej. Cykeltællingerne vil kunne understøtte de trafikale vurderinger af cykeltrafikken i området.

## 4 Scenarier

Når trafikmodellen er opbygget, kan der beregnes et antal scenarier, hvor effekten af de forskellige mulige virkemidler, som kan tages i anvendelse i området belyses – eksempelvis vejlukninger, åbning af rundkørslen ved Pileskovvej, fartdæmpende foranstaltninger, ensretninger mv.

For hvert scenarie udlægges trafikken på vejnettet og der udtegnes kort, som viser dels den beregnede trafik på strækningerne og dels ændringen i trafikken i forhold til den nuværende situation.

Særligt forskelskortene vil være velegnede i en formidling og dialog med borgerne, da det tydeligt vil fremgå, hvor trafikken falder, hvor den stiger – og hvor meget.

Eksempler på visualisering af trafikberegninger er vist i afsnit 7.

Fordele og ulemper ved de enkelte scenarierne beskrives og for hvert scenarie gives også en kvalitativ vurdering af, hvordan trafikreguleringen for biltrafikken spiller sammen med strømmene af lette trafikanter, trafikikkerhed og evt. tryghed. Evt. konfliktpunkter mellem biler og cykler og fodgængere identificeres og mulige løsninger til forbedring af trafikikkerhed og tryghed beskrives.

## 5 Afrapportering

Der udarbejdes et notat, hvor de kortlagte trafikstrømme præsenteres og resultaterne af de gennemførte scenarieanalyser gennemgås med konsekvenser, fordele og ulemper. Her lægges vægt på at formidle effekterne for alle trafikantgrupper.

I videst muligt omfang præsenteres resultaterne på kort med ændringer i trafikstrømme, hastigheder mv.

### 5.1 Præsentationer af analysen

I forlængelse af afrapporteringen præsenteres analysens resultater for udvalget på et temamøde. Her lægges vægt på at gennemgå scenarierne med fordele og ulemper med fokus på alle trafikantgrupper.

Analysen tilrettes efter temamødet og præsenteres på det planlagte borgermøde om mulighederne for en trafiksanering i Ishøj Strand området.

## 6 Budget

Opgaven omfattende opbygning af trafikmodel, kalibrering, cykeltællinger, scenarieberegninger (5 scenarier) og udarbejdelse af kort med resultater og tilknyttede vurdering af effekter for alle trafikanter. Afrapporteringen omfatter både notat med gennemgang af alle resultater og efterfølgende præsentationer på udvalgmøde og borgermøde.

Opgaven kan gennemføres for et samlet budget på **107.000 kr. ekskl. moms**.

I budgettet er der indregnet to møder med forvaltningen.

Første møde er opstartsmøde hvor baggrunden for opgaven gennemgås og scenarierne med de mulige virkemidler fastlægges. Særlige problemstillinger, i Strandområdet, herunder for de lette trafikanter, gennemgås.

På det andet møde præsenteres og diskuteres resultaterne af analyserne. Efter mødet færdiggøres notatet.

Budgettet omfatter ligeledes forberedelse og præsentation af analysen på et udvalgsmøde og ved et borgermøde.

Såfremt der er behov for belysning af yderligere scenarier, ud over de 5 der er indeholdt i tilbudet, kan disse gennemføres som ekstraarbejder.

### **6.1 Cykeltrafiktællinger**

For at kvalificere konsekvenserne for de lette trafikanter er der i budgettet indarbejdet en tælling af cykeltrafikken på udvalgte lokaliteter i området.

Budgettet for 3 tællinger, databehandling og præsentation af resultater er på i alt 8.000 kr. ekskl. moms, som er indregnet i det samlede budget for analysen.

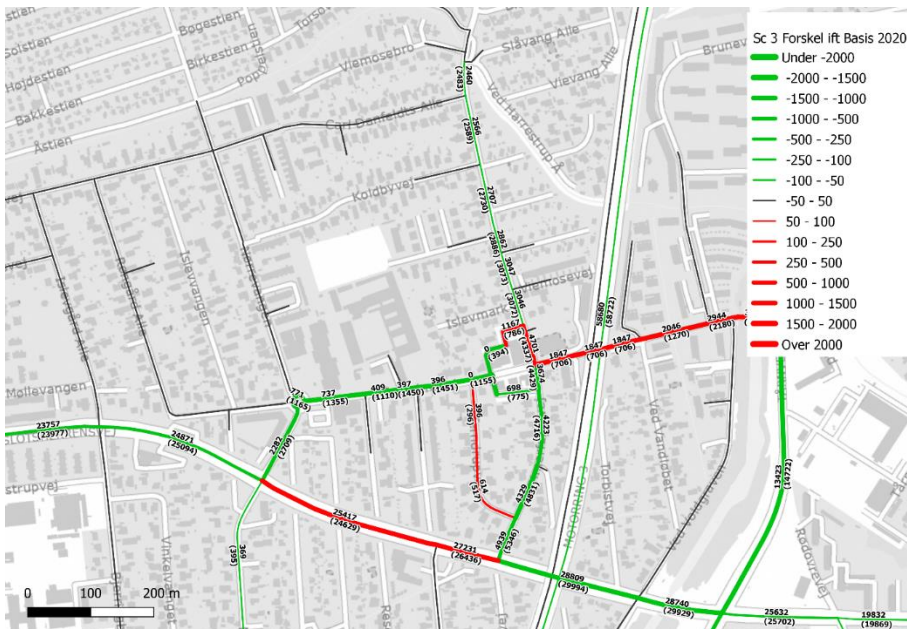
Der foretages manuelle tællinger af cykeltrafik på 3 lokaliteter. Tællinger foretages på en hverdag fra kl. 7-9. Vi anbefaler at tællingerne foretages i en periode, hvor alle skoler og institutioner er åbne, så der kan tegnes et så repræsentativt billede af cykeltrafikstrømmene som muligt.

## 7 Korteksempler med udtræk fra trafikmodel

### 7.1 Eksempel for et afgrænset projekt i en bydel (Islev i Rødovre Kommune)



Figur 1 Trafiktal (ÅDT eller HDT) i dagens situation



Figur 2 Scenarie. Ændring i trafik i forhold til basisscenariet. Trafiktallet i scenariet er angivet ved hver strækning og i tallet i parentes er trafikallet i dagens situation

## 7.2 Eksempel for et større trafikprojekt i en provinsby (Støvring i Rebild Kommune)



Figur 3 Basis 2035 og forskelskort for scenarie i 2035