

Notat

Dato: 29.04.2020

Projekt nr.: 1013182

T: +45 2880 4964

E: jeli@moe.dk

Projekt: Ishøj Parkvej – ombygning fra 4 til 2 kørespor

Emne: Skitseforslag, teknisk beskrivelse

Notat nr.: 1

Rev.: 1

Bilag: Skitseprojekt, Geometri- og afmærkningsplan
Tegn. Nr.
K11_N1101 af 29.04.2020
K11_N1102 af 29.04.2020
K11_N1103 af 29.04.2020

1 Baggrund og formål

Ishøj Kommune planlægger at ombygge Ishøj Parkvej fra den eksisterende 4-sporede vej til en fremtidig 2-sporet vej. Kommunen har således bedt MOE A/S om at udarbejde skitseforslag til ombygning af vejen.

Skitseforslaget er udarbejdet ud fra ønsket om at skabe bedst mulig trafiksikkerhed på strækningen, samtidig med af tilgængelighed og fremkommelighed ikke forringes.

I det sydvestlige hjørne af krydset Ishøj Stationsvej/Ishøj Parkvej planlægges det at etablere et nyt boligbyggeri. Boligerne vil skulle betjenes via en overkørsel fra Ishøj Parkvej, hvorfor dette er indarbejdet i skitseforslaget.

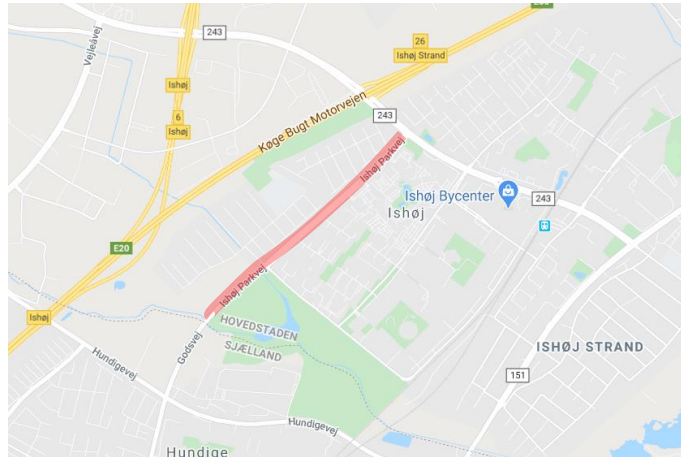
Nærværende notat beskriver forudsætninger og parametre for det udarbejdede skitseforslag og beskrivelser af analyser og overvejelser ifm. det geometriske design.

2 Eksisterende forhold

Ishøj Parkvej er en betydelige trafikvej i Ishøj Kommune. Vejen fortsætter mod sydvest som Godsvej og forbinder Ishøj Stationsvej med Hundigevej. Hundigevej er beliggende i Greve Kommune

Den aktuelle strækning er ca. 1.300 m lang og er karakteriseret ved at have en meget retlinet linjeføring, 2 kørespor i hver retning og en lang række sidevejs-tilslutninger som tilsluttes vejen i ét signalreguleret og 6 vigepligtsregulerede kryds.

For forståelsens skyld benævnes vejen i nærværende notat som øst-/vestvendt.



Figur 1 Ishøj Parkvej (Google Maps)



Figur 2 Ishøj Parkvej med sidevejstilslutninger

Hastighedsbegrænsningen på strækningen er 50 km/t og flere steder er afstanden mellem krydsene meget kort. Således er der kun ca. 100 m mellem krydsene ved Drejerpladsen og Skrædderpladsen, mens overkørslen til Tankstationen er placeret i en afstand på ca. 30 m fra det signalregulerede kryds ved Ishøj Stationsvej.

Ishøj Søvejs sydlige ben er en gennemgående vej. Ellers er de resterende sideveje blinde og betjener lukkede boligområder.

Der er ingen cykel- eller gangtrafik på strækningen, da denne afvikles på det separate stisystem i området.



Figur 3 Ishøj Parkvej (Google Maps)

Kørebanen på strækningen er generelt bred. Det vurderes at alle 4 kørespor er ca. 3,60 m brede på strækningen.

Ishøj Parkvej har en årsdøgntrafik (ÅDT) på ca. 6.000 mktj. Som fordeler sig jævnt i de to retninger. Hastighedsmålinger viser følgende resultater for hverdagsdøgn.

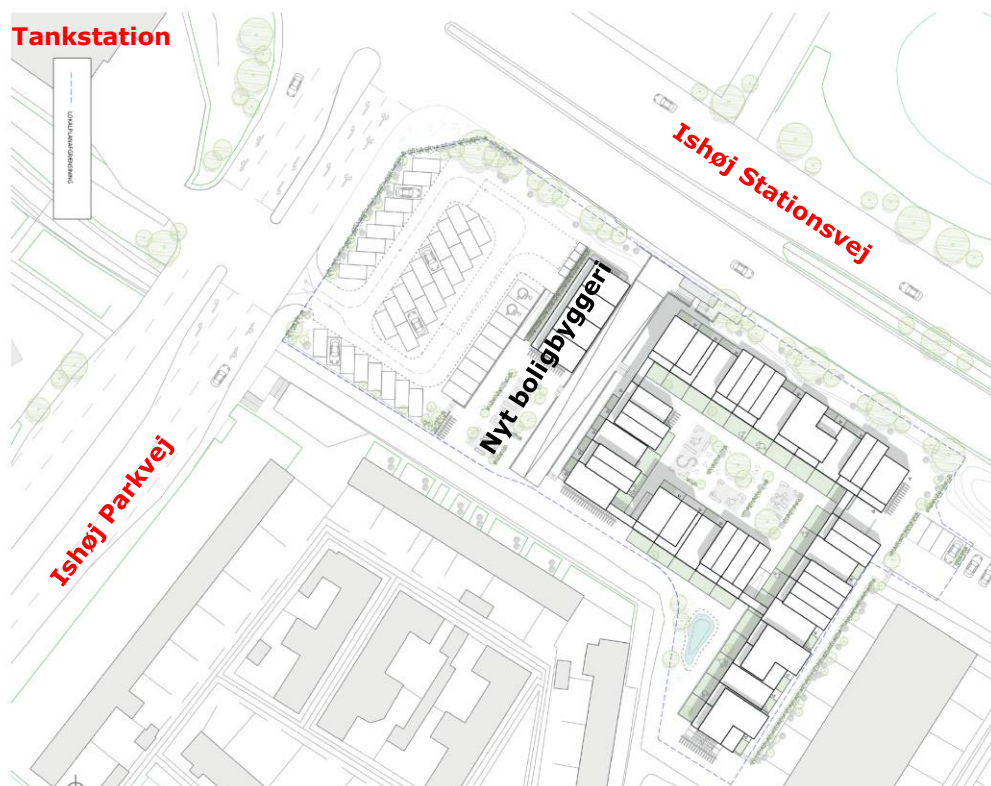
	I retning mod vest	I retning mod øst
85% fraktil (km/t)	68,1	61,9
Gennemsnit (km/t)	57,2	53,4

Figur 4 Hastighedsmålinger Ishøj Parkvej

Som det ses, køres der generelt for stærkt på strækningen, hvilket givetvis hænger sammen med vejens brede tværprofil med 4 kørespor og den relative "lille" trafikintensitet på strækningen. Således overholder kun ca. 34% af de målte bilister hastighedsbegrænsningen på strækningen. Gennemsnitshastigheden i vestgående retning er højere end i den modsatte retning. Dette skyldes givetvis at trafikanterne her typisk kommer fra en større vej (Ishøj Stationsvej) hvor hastighedsbegrænsningen er 70 km/t.

3 Fremtidige forhold

I det sydvestlige hjørne af krydset Ishøj Stationsvej/Ishøj Parkvej planlægges opført et nyt boligbyggeri.



Figur 5 Planlagt nyt boligbyggeri på hjørnet af Ishøj Stationsvej og Ishøj Parkvej (Lokalplan 1.80 – Boliger ved Gadekæret)

Parkeringsområdet i forbindelse med byggeriet forventes placeret, således at der er adgang fra Ishøj Parkvej. Jf. lokalplanen placeres den nye overkørsel umiddelbart over for den eksisterende ind- og udkørsel ifm. tankstationen ca. 30 m fra krydset ved Ishøj Stationsvej.

4 Forslag til ombygning af Ishøj Parkvej

4.1 Vejens tværprofil

Da den aktuelle strækning er meget retlinet og da vejudlægget er bredt, er der risiko for, at bilerne vil køre hurtigere end de tilladte 50 km/t. Dette kan øge risikoen for uheld på strækningen, da der er mange sideveje og kryds. Det er derfor vigtigt, at man fra start indtænker tiltag til sikring af trafiksikkerheden på strækningen.

De 2 sydlige kørespor fjernes således at de 2 nordlige kørespor vil danne vejens nye tværprofil. Vejen etableres i en bredde på 6,7m som fordeles på 2*3,25 m kørespor og 0,3 m dobbelt spærrelinje på midten af vejen.

Den længste afstand mellem 2 kryds på strækningen er kun ca. 210 m, hvilket ikke skaber tilstrækkelig plads til overhaling. Der vil således være overhalingsforbud på hele strækningen.

Kryds og sideveje på strækningen tydeliggøres med midterheller, som samtidig skaber forsætninger for bilister der kører i østlig retning. Dette vil have en hastighedsdæmpende effekt. Køresporsbredden på 3,25 føres igennem krydsene. Der etableres ikke kantlinjer langs kørebanen, hvorfor køresporsbredden i krydsene svarer til bredden mellem kantstenene.

Busstoppestederne bibeholdes på eksisterende placeringer. I sydsiden af vejen sideforskydes lommerne, så de placeres langs den nye vej.

4.2 Indretning af kryds

For at sikre acceptabel trafikafvikling er der foretaget DanKap-beregninger for 3 kryds på strækningen.

Ishøj Parkvej/Ishøj Søvej

Krydset er et signalreguleret F-kryds og signalreguleringen bibeholdes i fremtiden.

Ud fra snittællinger på de 4 sideveje er der foretaget et kvalitativt skøn af eksisterende spidstmetrafik i krydset. Disse er vist herunder.

Ishøj Parkvej, øst			Biler	32	306	34			
			Lastbiler	2	12	2			
			SVT	0	4	0			
Ishøj Søvej, nord									
Biler	Lastbiler	SVT							
94	6	0							
5	0	0							
74	5	0							
Ishøj Søvej, syd									
Ishøj Parkvej, vest			Biler	40	393	43			
			Lastbiler	3	11	2			
			SVT	0	1	0			

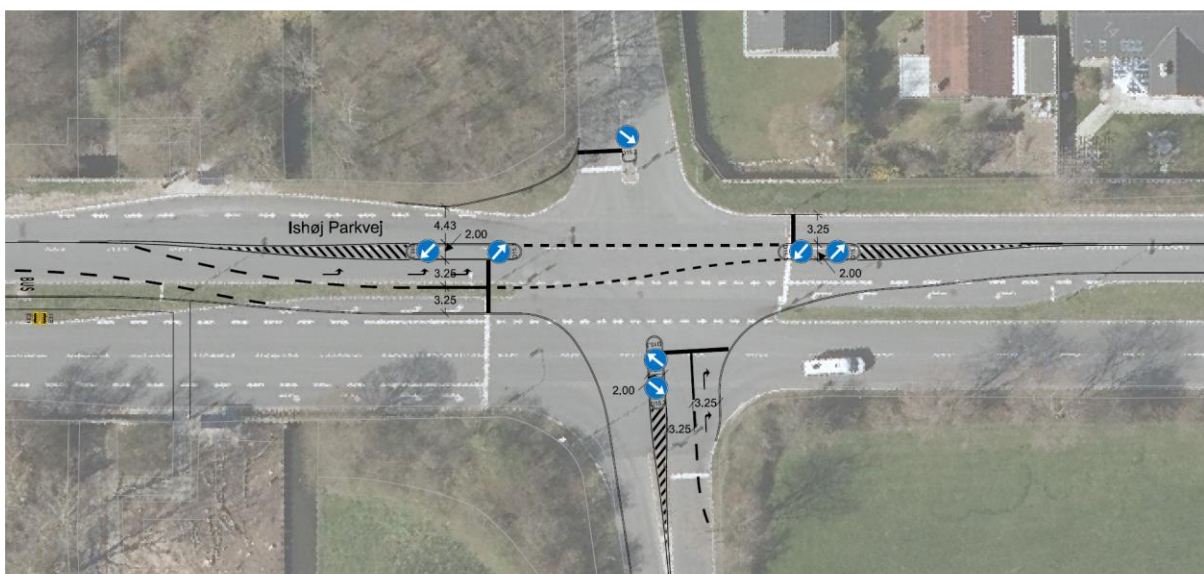
Figur 6 Ishøj Parkvej/Ishøj Søvej - skønnet spidstmetrafik (morgen)

Ishøj Parkvej, øst			Biler	43	174	36			
			Lastbiler	3	7	2			
			SVT	0	2	0			
Ishøj Søvej, nord									
Biler	Lastbiler	SVT							
54	3	0							
2	0	0							
18	1	0							
Ishøj Søvej, syd									
Biler	Lastbiler	SVT							
70	3	0							
5	0	0							
24	1	0							
Ishøj Parkvej, vest			Biler	126	495	106			
			Lastbiler	8	12	5			
			SVT	0	2	0			

Figur 7 Ishøj Parkvej/Ishøj Søvej – skønnet spidstime (eftermiddag)

Der er, på baggrund af spidstimetrafikken, foretaget en Dankap beregning af trafikafviklingen i krydset.

Især om eftermiddagen er der en del højre- og venstresvingende bilister fra Ishøj Parkvejs vestlige ben (venstresving: $126+8=134$ mktj. og højresving: $106+5=111$ mktj.). For at sikre et godt flow i trafikafviklingen på dette ben og for at reducere risikoen for bagendekollisioner mellem svingende og ligeudkørende bilister, foreslås det at der etableres et separat venstresvingsspør. Ligeudkørende og højresvingende trafik kan afvikles konfliktfrit og kan derfor afvikles fra samme kørespor.

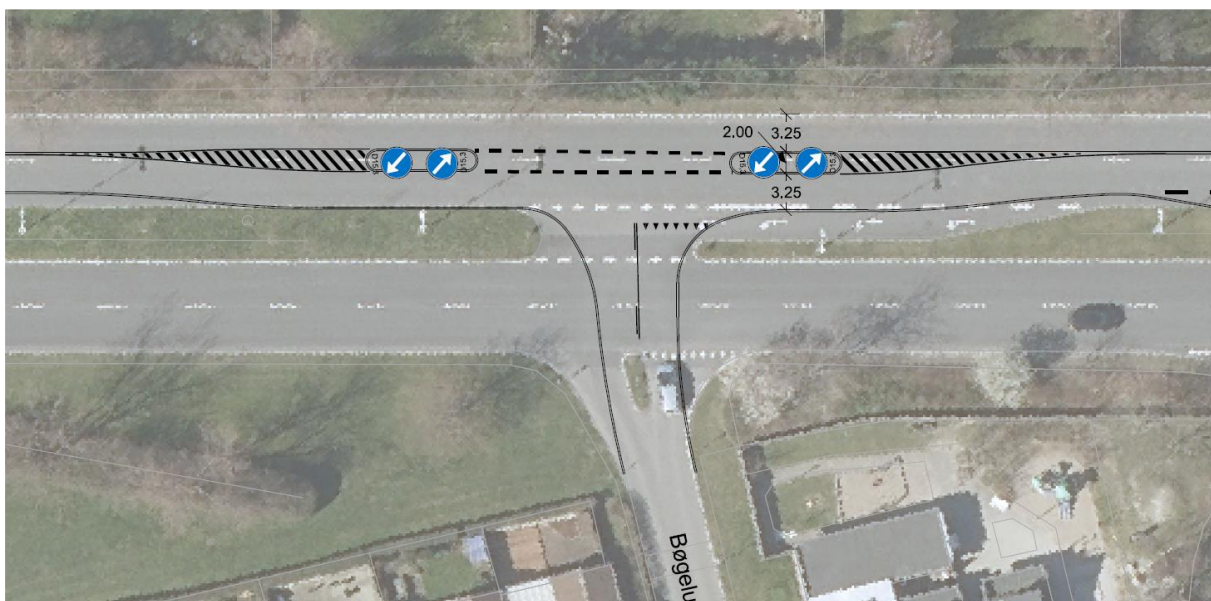


Figur 8 Forslag til udformning af krydset Ishøj Parkvej/Ishøj Søvej

Ishøj Parkvej, øst				Bøgelunden			
	Biler	229	24		Biler	Lastbiler	SVT
	Lastbiler	10,0	1,0		29	1,0	0
	SVT	2	0		16	1,0	0
↓ ↘				↑ ↙			
Ishøj Parkvej, vest							
	Biler	420	44				
	Lastbiler	16,0	1,0				
	SVT	4	0				
↑ ↘							

Figur 10 Ishøj Parkvej/Bøgelunden – skønnet spidstimer (eftermiddag)

Der er, på baggrund af spidstimetrafikken, foretaget en Dankap beregning af trafikafviklingen i krydset. Beregningen viser at trafikken kan afvikles uden separate svingspor på tilfartssporene.



Figur 11 Forslag til ombygning af krydset Ishøj Parkvej/Bøgelunden

Antallet af venstresvingende bilister fra Ishøj Parkvej til Bøgelunden er så begrænset, at de kan benytte krydsområdet imellem de to helleanlæg til at afvente venstresving, uden at konflikte med bagfrakommende bilister.

Trafikmængderne og svingbevægelser i krydset er sammenlignelige med trafikmængderne i krydsene ved Egelunden, Skrædderpladsen, Drejerpladsen, Pilegårds Vænge og Brolæggerpladsen, hvorfor disse indrettes på samme måde.

Ishøj Parkvej/Ishøj Stationsvej

Krydset er et signalreguleret T-kryds. Da der i dag er 2 gennemgående kørespor i hver retning på krydssets ben og da der er separate svingspor på Ishøj Stationsvej, er krydsområdet ganske stort.

Der er foretaget en DanKap beregning af trafikafviklingen i signalkrydset. Resultatet viser at længden af de to tilfartsspor på Ishøj Parkvej skal være ca. 50 m, for at kunne afvikle trafikken tilfredsstillende.

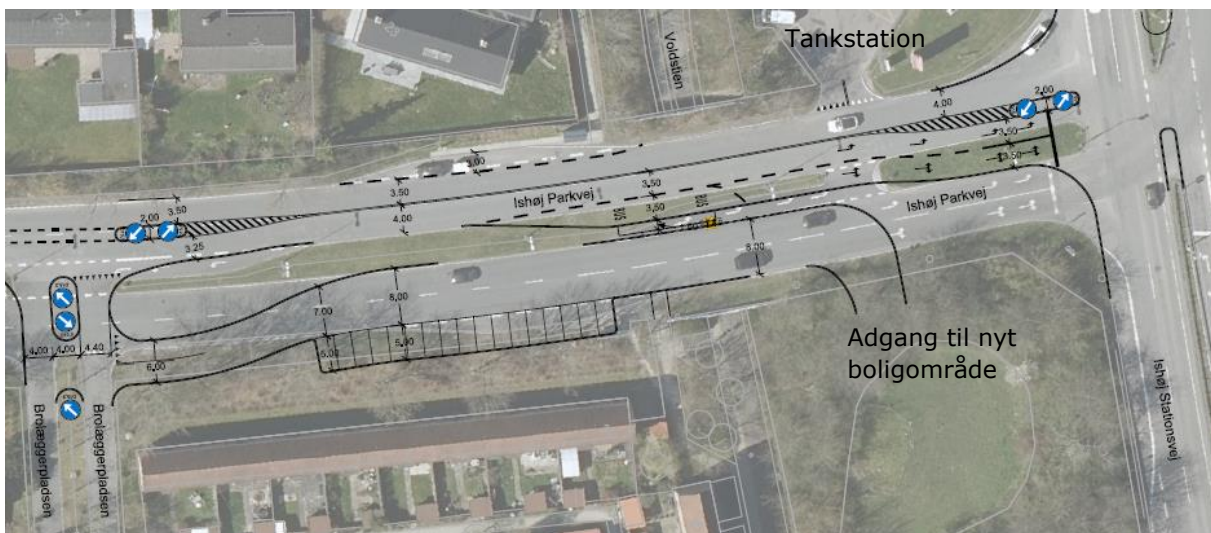
Kun ca. 30 m fra krydsområdet er adgangsvejen til tankstationen og umiddelbart over for denne vil den nye overkørsel til det nye boligområde blive etableret.

Der foreligger ikke trafiktællinger ifm. tankstationen, men eksisterende adgangsforhold bør bibeholdes, selvom placering af adgangsvejen ikke er optimal ift. krydset.

Ved det nye boligområde forventes der etableret 46 p-pladser, hvilket kan afvikles uden etablering af separate svingspor på adgangsvejen.

Hvis den nye adgangsvej til boligområdet skal tilsluttes direkte til Ishøj Parkvej, vil eksisterende T-kryds blive ændret til et F-kryds (firbenet kryds). Erfaringsmæssigt er F-kryds langt mere uhelmsbelastet end T-kryds og i aktuelle situation, hvor krydset kommer til at ligge meget tæt på krydset ved Ishøj Stationsvej, vurderes en ombygning at være yderligere uhensigtsmæssig.

I stedet anbefales det at lade den nye adgangsvej tilslutte til Brolæggerpladsen, som en nedprioriteret parallelvej til Ishøj Parkvej som vist herunder.



Figur 12 Forslag til Ishøj Parkvejs tilslutning til Ishøj Stationsvej

Løsningen har flere fordele. Dels kan der etableres ca. 17 nye p-pladser langs lokalvejen, som supplement til de 46 p-pladser der etableres ifm. med boligbyggeriet på matriklen. Dels kan Ishøj Parkvejs tværprofil gøres væsentligt smallede frem mod krydset ved Ishøj Stationsvej, hvilket visuelt kan hjælpe med til at reducere bilisternes hastighed igennem krydset. T-krydset ved adgangsvejen til tankstationen kan gøres væsentligt mindre og oversigtsforholdene for bilister der skal ud fra tanken, vil blive forbedret.

Busstoppestedet i sydsiden af Ishøj Parkvej kan etableres i tilknytning til højresvingssporet frem mod Ishøj Stationsvej, hvilket lette bussen udkørsel fra buslommen. Busperronen etableret på arealet imellem de 2 parallelveje og afgrænses med rækværk mod bagsiden af stoppestedet, så ventende buspassagerer ikke u hensigtsmæssigt træder ud på kørebanen.

5 Anlægsoverslag

Den skitserede løsning vurderes overslagsmæssigt at koste 7.750.000 kr. ekskl. moms. Der er i overslaget medregnet flytning af belysning, ændring af signal og 20 % til uforudset udgifter.

Såfremt man vælger den alternative løsning beskrevet i afsnit 6 – punkt b), vurderes denne at koste 6.850.000 kr. ekskl. moms.

6 Særlige forhold og alternative løsninger

a) Vinterbekæmpelse

I det aktuelle skitseforslag etableres køresporene med en bredde på 3,25 m på hele strækningen. I krydsene hvor der etableres midterheller, vil køresporsbredden defineres af afstanden imellem kantstensafgrænsningen på begge sider af køresporet.

Hvis en bredde på 3,25 m er for smalt ift. kommunens snerydningskøretøjer, kan køresporsbredden langs med midterheller øges til 3,50 m.

b) Bibeholdelse af eksisterende kantstensafgrænsning

Hvis det er et ønske at reducere anlægsomkostningerne kan kantstensafgrænsningen langs de 2 nordlige kørespor bibeholdes. Vejens tværprofil bliver så væsentlig bredere, men køresporsbredden på 3,25 m kan bibeholdes ved at etablere et bredt område på midten af vejen, hvor der f.eks. udlægges rød OB-belægning. Løsningen vil dog ikke have den samme hastighedsdæmpende effekt som det foreslåede skitseforslag.



Figur 13 Eksempel på 2-sporet vej med rød OB-belægning på midten