

Dragør Kommune

Omdannelse af Skolen ved Vierdiget til boliger

Overordnet trafikal vurdering

NOTAT
7. maj 2015
SB/psa

1 Indledning

I forbindelse med lukning af Skolen ved Vierdiget, er området solgt med henblik på byudvikling til boligformål.

Sammen med det valgte købstilbud, fulgte et skitseforslag for opførelse af i alt 102 boliger i form af rækkehuse. Skitseforslaget er ikke nødvendigvis udtrykt for det endelige boligprojekt.



Figur 1: Skitseforslag på boligbebyggelse på Vierdiget

I denne analyse tages der udgangspunkt i skitseforslaget og det planlagte antal af boliger for at foretage en overordnet trafikal vurdering af konsekvenserne af en omdannelsen af området fra skole til boligområde.

Analysen er foretaget med et sparsomt trafikalt grundlag – med foreliggende trafiktællinger. Dette betyder, at der kan være nogle usikkerheder i vurderingerne.

2 Nuværende forhold

2.1 Skole ved Vierdiget

Trafikken til og fra Skolen ved Vierdiget blev talt på Vierdiget d. 6. maj 2015.

I perioden kl. 7:30-8:30 blev der talt 40 indkørende og 35 udkørende biler. At den indkørende trafik er større end den udkørende kan til dels skyldes at lærere kører til skolen om morgenen.

Trafikken på Krudttårnsvej (mellem Strandjægervej og Engvej) er talt i 2014. I morgenspidstimen på en hverdag blev der talt omkring 100 køretøjer pr. retning. Det svarer til knap 2 biler i minuttet.

2.2 Englandsvej/Kirkevej/Møllegade/Hovedgaden

Der er udtrykt bekymring om hvorvidt den ekstra trafik fra det nye boligområde vil have betydning for trafikafviklingen om morgenen i krydset Englandsvej/Kirkevej/Møllegade/Hovedgaden. Her tænkes på om krydset har tilstrækkelig kapacitet til at afvikle den ekstra trafik.

Trafikken på Møllegade (mellem Englandsvej og Søndergade) er talt i 2014. I morgenspidstimen på en hverdag var der omkring 500 køretøjer mod nord. Det svarer til ca. 8 biler i minuttet.

Der er foretaget en besigtigelse tirsdag d. 5. maj kl. 7:30-8:30 for at vurdere den nuværende trafikafvikling. Der blev samtidig foretaget en stikprøvetælling som bekræfter, at der i morgenspidstimen kører omkring 500 køretøjer mod nord. Stikprøvetællingen viser, at ca. 85 % af trafikken er venstresvingende. Trafikken fra nord udgør ca. 30 køretøjer i spidstimen. De største kødannelser opstod i tidsrummet kl. 7:40-7:50, hvor al trafik i køen fra Møllegade ikke blev afviklet når der var grønt lys i signalet. Efter kl. 8:00 blev trafikken afviklet med ledig kapacitet.



Foto 1: Møllegade tirsdag d. 5. maj kl. 7:44 – ca. 10 biler i kø.

3 Fremtidige forhold

3.1 Vierdiget

Ved opførelse af 102 rækkehuse kan det forventes at trafikken til området ændres. Til beregning af den fremtidige trafik kan der tages udgangspunkt i enten Miljøstyrelsens turrater eller erfaringstal fra boligveje i Dragør for hvor meget trafik rækkehuse/parcelhuse genererer af trafik.

Miljøstyrelsens turrater anfører at der kan forventes 4,5 ture/parcelhus i et forstadsområde (kategorien rækkehuse findes ikke, men vurderes ikke at være afgørende forskellig for parcelhuse).

For rækkehuse/parcelhusene på Hvidtjørnen er der ud fra en trafiktælling og antal boliger beregnet en turrate på 4,6 ture/bolig. Dette svarer overens med Miljøstyrelsens turrater. Tællingen viser samtidig at trafikken ud fra området i morgenspidstimen udgør 12 % af den gennemsnitlige døgntrafik. I tilsvarende tidsrum udgør trafikken ind i området 3 %.

Med udgangspunkt i en turrate på 4,6 ture/bolig og de planlagte 102 boliger kan der forventes 470 bilture i døgnet fra de nye boliger på Vierdiget. I morgenspidstimen kan det forventes at trafikken fordeler sig med omkring 30 udkørende biler og 7 indkørende biler.

Den beregnede fremtidige trafik er således mindre end den talte til Skolen ved Vierdiget i morgenspidstimen. Samtidig er skoletrafik intensiv omkring skolens mødetid – hvilket er med til at gøre at den fremtidige forventede trafik vil opleves betydelig mindre. Boligtrafikken fra det nye boligområde vil desuden i større grad være for jævnt fordelt over spidstimen og dermed give en bedre trafikafvikling.

Det anbefales, at biltrafikken fra boligområdet udelukkende sker via Krudttårnsvej – og trafikken på Vierdiget dermed gøres dobbeltrettet. Ved at der ikke er gennemkørselsmulighed på Vierdiget, er det også med til at holde hastighedsniveauet lavt og undgå evt. gennemkørende trafik til fx Søndre Røsevej.

Forhold der taler for at trafikken til og fra det nye boligområde ledes direkte til/fra Krudttårnsvej er bl.a., at de nye skoledistrikter medfører at Tyrestien-Søndre Tangvej-Lundegård Strandvej udgør en stirute mod Dragør Skole Nord/Syd – øget trafik på Søndre Tangvej, er derfor ikke ønskeligt. Vejadgang ad Søndre Tangvej vil også være til gene for boligerne på Søndre Tangvej som følge af øget trafik på andre tidspunkter end om morgenen. Forhold som taler for at adgangen sker via Søndre Tangvej er imidlertid at trafikken til og fra området kan ske via et signalreguleret kryds, hvilket kan give en god og sikker trafikafvikling. Trafikken til og fra området er dog begrænset, hvorfor dette ikke er et afgørende forhold.

Vierdiget forslås udformet hastighedsdæmpet som en smal vej evt. suppleret med bump, forsætninger eller andre foranstaltninger for at sikre et lavt hastighedsniveau. Den nuværende dobbeltrettede sti på Vierdigets sydside anbefales nedlagt. Dette som følge af at den dobbeltrettede cykelsti med sin nuværende placering skal krydse tre overkørsler ind til det nye boligområdet.

Dette medfører erfaringsmæssigt en øget uheldsrisiko, da cyklister fra "den forkerte side" virker overraskende. Vierdiget bør indrettes så hastighedsniveauet bliver lavt og cyklister trygt kan færdes på vejen uden cykelsti.

Vierdigets funktion i det nye boligprojekt bør tages op til overvejelse i den videre projektering. På samme måde bør stier til og fra boligområdet tilpasses de omkringliggende eksisterende stifaciliteter – der evt. skal suppleres med tiltag, der forbedrer krydsningsmulighederne. Særligt vigtigt er stitilslutningerne til Krudttårnsvej og Søndre Strandvej, hvor en midterhelle fx kan forbedre krydsningsmulighederne. De nuværende parkeringsbåse langs Vierdiget kan integreres i den nye udformning af Vierdiget – hvis der fortsat skal være parkeringsmuligheder på Vierdiget.

En kapacitetsberegning i DanKap af trafikafviklingen for krydset Vierdiget/Krudttårnsvej viser, at der kun kan forventes små kødannelser og forsinkelser ved et vigepligtsreguleret kryds. Af hensyn til trafikafviklingen er der ikke behov for kanaliseringbaner i krydset. Af hensyn til trafikikkerheden i krydset bør der fortsat være en sikret krydsning af Krudttårnsvej, evt. med en midterhelle.

3.2

Englandsvej/Kirkevej/Møllegade/Hovedgaden

Det er beregnet at det nye boligområde generer omkring 30 udkørende biler i morgenspidstimen.

Meget højt sat antages det at alle 30 biler kører ad Møllegade mod Englandsvej i morgenspidstimen.

Det betyder, at der skal afvikles 30 ekstra venstresvingende i morgenspidstimen.

Der er foretaget en besigtigelse i krydset tirsdag d. 5. maj kl. 7:30-8:30 for overordnet set at vurdere konsekvenserne ved den forventede ekstra trafik på Møllegade som følge af det nye boligområde.

Besigtigelsen viste, at der ikke er ledig kapacitet i krydset Englandsvej/Kirkevej/Møllegade/Hovedgaden for trafikken fra Møllegade i et kort tidsrum kl. 7:40-7:50 - alt trafik bliver ikke afviklet når der er grønt. Fordi trafikken i dag afvikles på kapacitetsgrænsen kan selv en lille trafikstigning på 30 køretøjer i spidstimen betyde store ekstra forsinkelser, jf. en kapacitetsberegning i DanKap.

Umiddelbart vurderes det, ud fra besigtigelsen, at der er ledig kapacitet på Englandsvej/Kirkevej – en overflytning af 2-3 sek. grøntid fra Englandsvej/Kirkevej til Møllegade vurderes at kunne ske uproblematisk.

Det anbefales, at foretage en egentlig trafiktælling af trafikken i krydset for at kunne bekræfte om der uproblematisk kan ske en omrokering af grøntidsfordelingen i krydset.

Det bør samtidig ske en modernisering af signalanlægget, der sidst er opdateret i 1999 (dvs. inden åbning af Øresundsbron). Dette ved at optimere

signalstyringen i krydset så det i større omfang bliver trafikstyret og dermed kan tage højde for variationen i trafikken.

Krydset er udpeget som et af de mest uheldsbelastede kryds i Dragør Kommune. Der bør derfor samtidig også vurderes om der kan gøres en indsats i forhold til de fire færdselsuheld der er registreret i krydset i de seneste år.

En løsning kunne være at ombygge krydset eller at (dæmpe gennemkørslen) i Store Magleby. Der kan her henvises til det tidligere forslag til "Miljøprioriteret gennemfart på Englandsvej/Kirkevej i Store Magleby fra 1994", der også kan eliminere de "venstresvingende" fra Søndre Kinkelgade i at foretage U-vending i krydset Englandsvej/Kirkevej/Møllegade/Hovedgaden. Forslaget kræver nogle tilretninger, fx kan en løsning med et firbenet vigepligtsreguleret kryds Englandsvej/Ndr. Kinkelgade/Sdr. Kinkelgade af trafiksikkerhedsmæssige årsager ikke anbefales.