

EUC Sjælland

Skolegade, Haslev

Trafikanalyse

NOTAT rev. 1
6. december 2017
adp/uvh

Indhold

1 Indledning	1
1.1 Baggrund	1
2 Området	3
3 Trafikale vurderinger	4
3.1 Nuværende trafikmængde	4
3.1.1 Cyklister	5
3.2 Fremtidig trafikmængde – Boliger	6
3.3 Tidligere trafikmængde – Skoledrift	7
3.4 Overordnet vurdering af trafikal udvikling	8

1 Indledning

Det tidligere skoleområde på Skolegade 21 i Haslev planlægges ombygget til boliger. Via Trafik er i den forbindelse blevet bedt om foretage en analyse af de trafikale konsekvenser heraf. Dette notat indeholder en vurdering af, hvor meget trafik det nye projekt skaber i sammenligning med skolen.

1.1 Baggrund

Skolebygningerne omdannes til boliger. De eksisterende bygninger indrettes til lejligheder af forskellig størrelse, ca. 80-90 m² og ca. 130 m². Desuden opføres nye bygninger på grunden, som ligeledes indrettes til lejligheder.

Forudsætninger

Omfanget af trafik til og fra det nye boligområde vurderes på baggrund af følgende forudsætninger:

- I alt forventes der indrettet 130 boligenheder á 80-130 m² på grunden.
- Spidstimen forudsættes at udgøre ca. 12 % af årsdøgntrafikken (ÅDT)
- Faxe Kommune har vurderet, at en parkeringsnorm på 1,5 plads/bolig, dækker det samlede parkeringsbehov på grunden, svarende til i alt 203 P-pladser.
- Al trafik til og fra området afvikles via eksisterende vejadgang til Skolevej.

Trafik til og fra området i tiden med skoledrift, vurderes på baggrund af følgende forudsætninger:

- I de senere år har skoledriften omfattet ca. 160 personer, herunder ansatte, elever og lejere. Ca. 25 personer har været fastboende på skolens skolehjem og kursushotel.
- Før 2011 omfattede skoledriften ca. 30 ansatte og ca. 400 elever.

Desuden foreligger trafiktællinger for Skolegade udført i perioden 24.-31. august 2017. Tællingerne er foretaget ud for Skolegade 6 og 33. Cykeltællingen omfattede også cyklister på fortovet, da mange kører her.



Foto: Skolegade ved indkørsel til det tidligere skoleområde.

2

Området

Projektområdet er beliggende centralt i Haslev på Skolegade 21 i et villaområde, hvor der også er andre skoler og uddannelsesinstitutioner.

Området ligger ca. 700 m fra Haslev Station.



Figur 1. Projektområdet beliggende centralt i Haslev. Røde streger angiver placering af trafiktællinger udført i perioden 24.-31. august 2017.

Grunden vejbetjenes via Skolegade, som forbinder Troelstrupvej og Søndergade i vest med Kirkepladsen og Præstevænget i øst. Kirkepladsen og Præstevænget udgør en del af den overordnede vej gennem Haslev.

Skolegade er to-sporet og anlagt med fortov langs begge vejsider. Der er ikke cykelstier. Hastighedsgrænsen er 50 km/t og kørebanelen er ca. 5,5 – 6,0 m bred.

3 Trafikale vurderinger

De planlagte boliger vil genere ny trafik på vejnettet. Omfanget af biltrafik estimeres i det følgende på baggrund af Miljøstyrelsens turrater hhv. den planlagte parkeringskapacitet på grunden.

Antallet af ture kan i mindre omfang være afhængig af den konkrete fordeling af små lejligheder (ca. 80-90 m²) og store lejligheder (ca. 130 m²), da bilejerskabet kan være lidt mindre blandt beboere i små lejligheder end blandt beboere i store lejligheder.

Trafik til/fra boligprojektet sammenlignes med trafikmængderne fra tiden med skole.

3.1 Nuværende trafikmængde

Trafiktællingerne fra august 2017 giver et billede af den nuværende trafikale situation på Skolegade.

Østlig snittælling - ved Skolegade 6

Den østlige tælling ved Skolegade 6 angiver ÅDT (årsdøgntrafik) til 2.050 ktj.

- På hverdage er der i morgenspidstimen kl. 7.00-8.00 i gennemsnit registreret 214 ktj., svarende til ca. 10 % af ÅDT.
- På hverdage er der i eftermiddagsspidstimen kl. 15.00-16.00 i gennemsnit registreret 226 ktj., svarende til ca. 11 % af ÅDT.

Tællingen omfatter hastighedsregistrering. Denne viser, at enkelte kører mere end det tilladte. 85 %-fraktilen er ca. 42 km/t. Dvs. at 15% af bilisterne kører mere end 42 km/t.

Vestlig snittælling - ved Skolegade 33

Den vestlige tælling ved Skolegade 33 angiver ÅDT til 2.190 ktj.

- På hverdage er der i morgenspidstimen kl. 7.00-8.00 i gennemsnit registreret 263 ktj., svarende til ca. 12 % af ÅDT.
- På hverdage er der i eftermiddagsspidstimen kl. 15.00-16.00 registreret 241 ktj., svarende til ca. 11 % af ÅDT.

I morgenspidstimen kører der lidt flere biler mod øst end mod vest i dette snit, i eftermiddagsspidstimen kører lidt flere biler mod vest end mod øst.

Hastighedsregistreringen viser, at kun meget få kører mere end det tilladte. 85 %-fraktilen ca. 34 km/t.

3.1.1

Cyklister

Der er talt cykler på både kørebane og fortove, idet mange cykler på fortovet. Tællingerne er foretaget på de samme lokationer som tællingerne af biltrafikken.

Østlig snittælling - ved Skolegade 6

Tællingen på kørebanen ved Skolegade 6 (østlig snittælling) angiver ÅDT til 91 cyklister.

- På hverdage er der i morgenspidstimen kl. 7.00-8.00 i gennemsnit registreret 14 cyklister, heraf har størstedelen retning mod vest.
- På hverdage er der i eftermiddagsspidstimen kl. 15.00-16.00 registreret 18 cyklister, hvoraf størstedelen har retning mod øst.

På det nordlige fortov er der i løbet af tælleperioden registreret 6 cyklister, mens der på det sydlige fortov i alt er registreret 76 cyklister, svarende til en ÅDT på 9 cyklister.

Østlig snittælling - ved Skolegade 33

Tællingen på kørebanen ved Skolegade 33 (vestlig snittælling) angiver ÅDT til 119 cyklister.

- På hverdage er der i morgenspidstimen kl. 7.00-8.00 i gennemsnit registreret 28 cyklister, heraf har størstedelen retning mod øst.
- På hverdage i eftermiddagsspidstimen kl. 15.00-16.00 er der i gennemsnit registreret 22 cyklister, som fordeler sig ligeligt mod øst og vest.

På det nordlige fortov er der i løbet af tælleperioden i alt registreret 9 cyklister, mens der på det sydlige fortov i alt er registreret 43 cyklister, svarende til en ÅDT på 5 cyklister.

De relativt mange registrerede cyklister på fortovene indikerer, at der er tendens til utryghed på strækningen. Cyklister på fortovene fordeler sig ud over dag- og aftentimerne. Der er således ikke noget som indikerer, at utrygheden alene forekommer i de mest trafikerede tidsrum.

3.2 Fremtidig trafikmængde – Boliger

Turrater

Miljøstyrelsens turrater angiver at:

- Lejligheder i forstadsområder genererer 2,5 bilture pr. bolig pr. døgn
- Parcelhuse i forstadsområder genererer 4,5 bilture pr. bolig pr. døgn.

Haslev er beliggende ca. 60 km fra København, og betegnes ikke som en egentlig forstad hertil. Det kan betyde, at den faktiske turrate er højere end turraterne fra Miljøstyrelsen angiver. Der er dog togforbindelse til/fra København, som vurderes at udgøre et attraktivt alternativ til bilen. Der regnes således som udgangspunkt med turrater på 2,5 for lejligheder. Der kan dog være tendens til større bilejerskab blandt beboere i store lejligheder end i små lejligheder. For at sikre et robust vejnet foretages derfor også en beregning, hvor der skelnes mellem små og store lejligheder. Således anvendes turrate på 2,5 for de små lejligheder (ca. 80-90 m²), mens der for de store lejligheder (ca. 130 m²) regnes med en turrate på 4,5 svarende til Miljøstyrelsens turrate for parcelhuse.

Af tabel 1 og tabel 2 fremgår det forventede antal bilture for et scenarie med 85 små og 45 store lejligheder hhv. et scenarie med 45 små og 85 store lejligheder.

Type	Antal	Turrate [bilture pr. bolig pr. døgn]	Bilture i alt
Lejlighed	130	2,5	325
<i>Lejlighed, 80-90 m²</i>	85	2,5	213
<i>Lejlighed, 130 m²</i>	45	4,5	203
<i>I alt</i>	130		416

Tabel 1. Estimeret antal bilture ved et boligområde bestående af 130 lejligheder. For at sikre et robust vejnet er der med kursiv angivet en beregning med differentierede turrater for små og store lejligheder i et scenarie med 85 små og 45 store lejligheder.

Type	Antal	Turrate [bilture pr. bolig pr. døgn]	Bilture i alt
Lejlighed	130	2,5	325
<i>Lejlighed, 80-90 m²</i>	45	2,5	113
<i>Lejlighed, 130 m²</i>	85	4,5	383
<i>I alt</i>	130		496

Tabel 2. Estimeret antal bilture ved et boligområde bestående af 130 lejligheder. For at sikre et robust vejnet er der med kursiv angivet tilsvarende beregning med differentierede turrater for små og store lejligheder i et scenarie med 45 små og 85 store lejligheder.

Et boligområde med 85 små og 45 store lejligheder forventes således at generere i størrelsesordenen 320-420 bilture i døgnet, svarende til ca. 40-50 bilture i spidstimen, under forudsætning af at spidstimen udgør ca. 12 % af ÅDT.

Ved en kombination af 45 små og 85 store lejligheder kan forventes i størrelsesordenen 320-500 bilture i døgnet. Det forventes at svare til ca. 40-60 bilture i spidstimen.

Estimatet angiver dermed en trafik på maks. 1 biltur/minut i spidstimen, dvs. en begrænset trafikmængde.

Parkeringskapacitet

Antallet af parkeringspladser på grunden (203 stk.) kan ligeledes give et billede af mængden af trafik, som området genererer. En sådan beregning opstilles foruden parkeringskapaciteten på baggrund af, hvor ofte der sker udskiftning på parkeringspladsen.

Da der kun etableres boliger på grunden, vil parkeringsbehovet være ensartet for brugerne af pladserne, og koncentreret omkring aften, nat og i weekender. Der vil således kun i begrænset omfang være tale om potentiale for dobbeltudnyttelse. Det vurderes samlet set at resultere i relativt lange opholdstider på parkeringspladserne.

Det forudsættes at hver plads benyttes ca. 1-1,5 gang i døgnet, hvilket svarer til ca. 406-609 bilture pr. døgn (50 % ind og 50 % ud), eller ca. 50-75 ture i spidstimen. Dette stemmer nogenlunde overens med det beregnede antal ture med udgangspunkt i turraterne.

3.3

Tidligere trafikmængde – Skoledrift

Da der var skole var der også biltrafik. Omfanget af denne er ukendt, men vurderes – i det nedenstående - på baggrund af personbelastningen og Miljøstyrelsens turrater.

Ifølge Miljøstyrelsens turrater kan der for elever og ansatte regnes med en turrate på 1,8 ture pr. døgn, idet der er indregnet 10 % fravær (sygdom, fridage, efteruddannelse og lignende).

Turraterne angiver, at 62 % af de ansatte ankommer i bil. Turraternes undersøgelser af transportmiddelfordelingen for elever dækker alene aldersgruppen 6-15 år, hvor 22 % ankommer i bil. Eleverne i dette tilfælde tilhører en ældre aldersgruppe hvor nogle selv har bil. Det anses derfor som sandsynligt, at bilture udgør en lidt større del af elevernes transportmiddelfordeling. Det forudsættes, at min. 30 % af elevernes ture er foretaget i bil.

De seneste år

I de seneste år har skoledriften været reduceret i omfang. I alt har elever, ansatte og lejere på skolehjem og kursushotel omfattet ca. 160 personer. Det forudsættes, at ca. 15 af disse har været ansatte. Som det fremgår af tabel 3 vurderes skolen i de senere år at have genereret i størrelsesordenen 95 bilture pr. døgn. I spidstimen svarer det til ca. 10-15 ture.

Type	Antal	Turrate [ture pr. døgn]	Heraf bilture	Bilture i alt
Ansatte	15	1,8	62 %	17
Elever	145	1,8	30 %	78
I alt	160			95

Tabel 3. Estimeret antal bilture til og fra skolen med 15 ansatte og 145 elever.

Før 2011 (ca.)

Det er oplyst, at skoledriften omfattede en væsentlig større personbelastning før 2011. Således var der omkring 30 ansatte og 400 elever.

Som det fremgår af tabel 4 vurderes skoledriften i årene før 2011 at have genereret i størrelsesordenen 250 bilture pr. døgn, eller ca. 30-35 ture i spidstimen.

Type	Antal	Turrate [ture pr. døgn]	Heraf bilture	Bilture i alt
Ansatte	30	1,8	62 %	33
Elever	400	1,8	30 %	216
I alt	430			249

Tabel 4. Estimeret antal bilture til og fra skolen med ca. 30 ansatte og 400 elever.

3.4

Overordnet vurdering af trafikal udvikling

På baggrund af de estimerede trafikmængder vurderes det, at der som følge af etablering af boliger på EUC-grunden i Haslev, sandsynligvis vil genereres mere trafik end skolen gjorde. Resultatet kan afhænge af boligprojektets fordeling af små og store lejligheder.

Resultatet fremgår af nedenstående tabel 5.

	Bilture pr. døgn	Bilture i spidstimen
Boligprojekt		
2/3 små lejligheder og 1/3 store lejligheder	320-420	40-50
1/3 små lejligheder og 2/3 store lejligheder	320-500	40-60
Skoledrift		
De seneste år	Min. ca. 95	Min. ca. 10-15
Før 2011	Min. ca. 250	Min. ca. 30-35

Tabel 5. Oversigt over skønnede trafikmængder i de forskellige scenarier.

Der er både før og fremadrettet tale om begrænsede trafikmængder. Således er det estimeret at boligprojektet maksimalt generer 1 biltur/minut i spidstimen. Inden for spidstimen kan der kortvarigt være perioder med mere trafik, men det vurderes ikke at medføre afviklingsmæssige problemer.

Mertrafikken kan dog resultere i at flere cykler på fortovene. Dette kan evt. imødegås ved at anlægge foranstaltninger på Skolegade.