

Notat

1. marts 2022

Beskrivelse af prioriteringsværktøj

I dette notat, beskrives virkningen af prioriteringsværktøjet som Skanderborg Kommune bruger, til at prioritere de mange cykelstønsker der er i kommunen.

Der er fem effektområder, som har indvirkning på hvordan projekterne prioriteres på listen. Disse fem effektområder bliver vægtet på baggrund af en politisk beslutning. De fem effektområder og deres vægtning fremgår af tabel 1

Tabel 1: Effektområder og vægt for prioriteringslisten

| Effektområde | Vægt |
|--|------|
| Trafiksikkerhed | 20% |
| Trafikafvikling | 5% |
| Skolevejsforhold | 20% |
| Forhold for cyklister og lette trafikanter | 40% |
| Miljøforhold | 15% |

De fem effektområder har alle mulighed for at score mellem -4 og 4 point. Denne score ganges efterfølgende med den vægtning, som er vist i tabel 1. I de efterfølgende afsnit, vil det blive forklaret, hvordan de forskellige effekter beregnes.

Trafiksikkerhed

Beregning af effekten af trafiksikkerheden laves på baggrund af de sidste 5-års uheldsstatistik på den pågældende strækning. Tiltaget som planlægges på strækningen, holdes op mod den forventede effekt, som projekt vil have på at reducerer ulykker i fremtiden jf. [Håndbog, Trafiksikkerhed \(effekter af vejtekniske virkemidler\)](#)

På figur 1 ses et eksempel på de forventede effekter af cykelstier langs vej i landzone.

Dato

1. marts 2022

Din reference

Brian Nielsen

Tlf: +4587947780

| Cykelsti langs vej Landzone Effekt (%) | Ulykker med cykler og lille knallert (uden fodgængere involveret) | Ulykker med fodgængere |
|--|--|---------------------------|
| Alle ulykker | -56 | -35 |
| Pers. ulykker | -62 | -35 |
| Mat. ulykker | -40 | -35 |
| Personskader | -62 | -35 |
| Dræbte | -80 | -35 |
| Alvorlig | -61 | -35 |
| Let | -60 | -35 |

Figur 1: Effekt (%) ved anlæg af cykelsti langs veje i åbent land.

På baggrund af disse faktorer beregnes en forventet reduktion i antal ulykker hvis tiltaget gennemføres. Denne værdi omregnes til en effektvurdering på mellem 0-4. 0 gives til en projektlokalitet der ikke oplever uheld. 4 gives til et projekt som forventes at kunne reducere minimum 2 uheld på strækningen.

Trafikafvikling

Ved beregning af effekten af trafikafviklingen, analyseres den forventede rejsetid for bilister ved det enkelte anlægsprojekt.

Der er ikke nogen projekter på prioriteringslisten som gør hverken vejen for bilister længere eller kortere. Dermed ændres distancen ikke for bilisten.

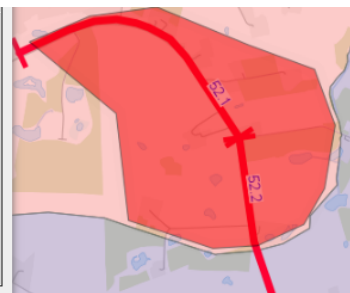
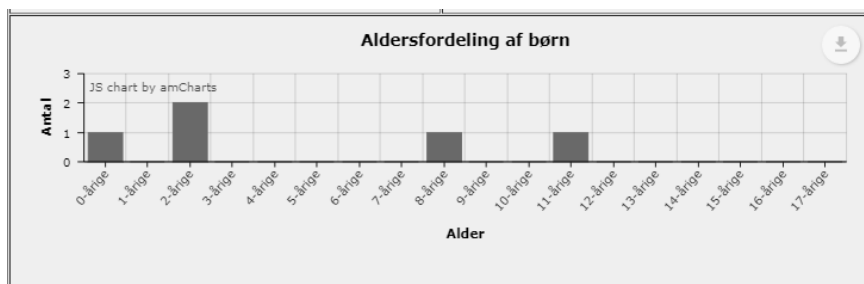
Ved trafikafviklingen arbejdes med en antagelse om at, gennemsnitshastigheden for bilisterne øge med 2 km/t, hvis bløde trafikanter fjernes fra vejen, så vil. Dette medfører en forventet sparet rejsetid i projektet. Hvor ÅDT (årsdøgns trafik) er grundlaget for antallet af bilister.

Der medregnes ikke en gevinst i rejsetiden på et projekt, hvor gennemsnitshastigheden i dag ligger over den tilladte hastighedsgrænse. På samme måde medregnes der kun en gevinst op til hastighedsgrænsen, hvis gennemsnitshastigheden i dag er mindre end 2 km/t fra hastighedsgrænsen.

Skolevejsforhold

Når det gælder effekten af skolevejsforhold, ses på det geografiske område som vil få bedre forhold for bløde trafikanter til og fra skole af et givent projekt.

Dette gøres ved en analyse af skoledistrikterne, og hvor antallet af børn og unge i alderen 6-16 i det givende område. Et eksempel på en sådan analyse ses på figur 2.



Figur 2: Eksempel på analyse af skolevejsforhold, 2 børn i dette eksempel er mellem 6 og 16.

Jo flere skolebørn der får gavn af projektet, jo større effekt forventes projektet at have.

Der er ingen projekter på prioriteringslisten med forventet forringelse af forhold for skolebørn.

Forhold for cyklister og lette trafikanter

Ved beregning af denne effekt ses på fire forskellige faktorer.

Den første omhandler antal lette trafikanter, der forventes at være på strækningen pr. døgn. Hvis det forventes at 150 eller flere benytter strækningen pr. døgn tildeles værdien 1. Denne værdi falder gradvist ned til 0 hvis der ikke forventes nogle bløde trafikanter.

Den anden faktor tager højde for hvilken form for infrastruktur projektet omfatter. De værdier som tildeles ses i tabel 2.

Tabel 2: Faktorer vedrørende type af infrastruktur.

| Projektet omfatter | Værdi |
|---|-------|
| Ja, cykelsti og fortov (el. fællessti) | 1,5 |
| Ja, kun cykelsti eller fortov | 1,0 |
| Ja, cykelbane/kantbane | 0,5 |
| Nej | 0 |

Den tredje faktor omhandler sammenhængen med kommunens øvrige stinet. Her gives der en værdi til projektet, hvis det forbindes til eksisterende. Hvis projektet forbindes i begge ender tildeles en værdi på 1, hvis det forbindes i den ene ende en værdi på 0,5 og 0 hvis projektet ikke forbindes til eksisterende stinet.

Den fjerde faktor er om projektet giver bedre mulighed for at krydse vejen. Her tildeles en værdi som vist i tabel 3.

Tabel 3: Faktorer vedrørende krydsningsmuligheder.

| Krydsningsmulighed af vej | Værdi |
|---------------------------|-------|
| Ja, Niveaufrit | 1,5 |
| Ja, i signalanlæg | 1,0 |
| Ja, i niveau | 0,5 |
| Nej | 0 |

Vægtningen udregnes ved at tage summen af faktor 2-4 som ganges med faktor 1. Dette giver en værdi mellem 0 og 4.

Miljøforhold

Ved beregning af miljøforholdseffekten indgår der fire faktorer.

Plan, Teknik og Miljø
Vej og Trafik - Anlægsarbejder
Skanderborg Fælled 1
8660 Skanderborg

www.skanderborg.dk

Den første faktor ser på antallet af husstande inden for en radius af 100 meter af projektet. Hvis der er 160 husstande eller flere, tildeles værdien 1. Hvis der er under 160 husstande, beregnes værdien som en andel af 160 husstande. Det betyder, at ved eksempelvis 120 husstande tildeles værdien 0,75.

Den anden faktor forholder sig til, om projektet bidrager til at opfylde Skanderborg Kommunes [Natur og Miljøpolitik](#). Når vi ser på cykelstiprojekter, gør strategispor 3 som omhandler biodiversitet og strategispor 5, som omhandler tilgang til naturen, sig primært gældende. Cykelstier i åbent land meget ofte vil medvirke til at opfylde Skanderborg Kommunes natur og miljøpolitik. De projekter som medvirker til opfyldelsen, bliver tildelt en værdi på 1,33. Projekter der ikke bidrager, tildeles en værdi på 0. Skulle et projekt modvirke politikken, tildeles en værdi på -1,33.

Den tredje faktor forholder sig til opfyldelse af Skanderborg Kommunes [Sundhedspolitik](#). Da et af kriterierne i sundhedspolitikken er, at borgerne får mulighed for at træffe sunde valg. Samtlige projekter på listen ville medvirke til at opfylde sundhedspolitikken. Projekter tildeles en værdi på 1,33.

Den fjerde faktor går på, om projektet forbedrer eller forværrer vejæstetikken. Herunder om vejanlægget indenfor projektområdet er hensigtsmæssigt indrettet med nødvendige tilhørende sideanlæg og om kryds mv. er velplaceret i forhold til hinanden og til den færdsel der er på stedet. Hvis projektet medvirker til en bedre vejæstetik, tildeles værdien 1,33. Værdien 0 gives til "neutrale" projekter og -1,33 til projekter der forringer vejæstetikken.

Vægtningen udregnes ved at tage summen af faktor 2-4 som ganges med faktor 1. Dette giver en værdi mellem 0 og 4.