

## Rosenkildevej, Slagelse

### Opgradering af en ca. 240 meter lang strækningen nord for Hirsevej

Foranlediget af udnyttelse af den del af kommuneplanrammen 1.2B15 Tidselbjerg, som ligger nordligst mellem Rosenkildevej og lokalplan 1186, skal der tage stilling til omprofilering af ca. 240 meter af Rosenkildevej der ligger umiddelbart nord for Hirsevej.

Dette notat beskriver tre scenarier for det aktuelle vejstykke af Rosenkildevej.

1. Ingen ombygning af Rosenkildevej
2. Reduceret ombygning af Rosenkildevej, hvor etableringen af den enkeltrettede fællessti på østsiden af Rosenkildevej udsættes til udførelse på et senere tidspunkt.
3. Ombygning af Rosenkildevej, der er fuld udbygning af Rosenkildevej på den anførte strækning.

### Relation til anlægsprojekt på Hirsevej

Der er i regi af kommunens Bygherrerådgivning igangsat projekteringsarbejder for anlæg af en ny Hirsevej mellem Rosenkildevej og Hvedevej. Indeholdt i dette projekt omfatter anlægsarbejder i krydset Rosenkildevej/Hirsevej. På nuværende tidspunkt er det oplyst, at dette projekt er udskudt til udførelse i 2024. Det er også oplyst, at der skal findes reduktioner i projektet, for at nedbringe de samlede anlægsudgifter. Hvis der træffes beslutninger der får afledte konsekvenser for de tiltag der er beskrevet på Rosenkildevej, skal projektet vedr. omprofilering af Rosenkildevej tage højde for dette.



Figur 1: Kortudsniit - cirklen er blot en markering af hvor der skal ske udbygning.

## Rosenkildevejs opgave som vej nu og i fremtiden

Indledningsvist er det værd at forholde sig til, hvilken status Rosenkildevej har i dag, og kan tænkes at have i fremtiden. Rosenkildevej fungerer i dag som hovedforbindelse mellem den centrale del af Slagelse by, med de faciliteter byen tilbyder, og nye boligområderne der er opstået i og omkring Tidselbjerg.

I et fremtidsscenario, hvor en eventuel realisering af transportkorridoren nord om Slagelse by, vil Rosenkildevej være en væsentlig adgangsvej både for de nye boligområder i og omkring Tidselbjerg, men også som en væsentlig adgangsvej for andre dele af den nordlige del af Slagelse by.

Som følge af udbygningen af Tidselbjergområdet blev det besluttet at ændre tværprofilen for Rosenkildevej på strækningen mellem indkørslen til Rosenkildeparken og Hirsevej, da det eksisterende tværprofil ikke havde den nødvendige kapacitet, funktionalitet og trafiksikkerhed. På denne strækning af Rosenkildevej har vejen i dag et tværprofil der kan betjene samtidig trafik i begge retninger samt gode forhold for gående og cyklende langs vejen. Nedenstående billeder viser forholdene som de var før og efter omprofileringen.



Figur 2: Foto taget mod syd ved indkørslen til Blomstergården. Dato 19. september 2016.



Figur 3: Foto taget mod syd ved indkørslen til Blomstergården. Dato 17. august 2022.

I dag afsluttes vejprofilen der er vist på figur 3 ved udmundningen af Hirsevej i Rosenkildevej – se figur 4. Herefter er Rosenkildevej tilbage i sit oprindelige vejprofil, som er en "smal vej på landet" med en kørebredde på ca. 4,5 meter og græsrabatter i begge sider af vejen – se figur 5.



Figur 4: Rosenkildevej ved Hirsevej - den 21. juli 2022.



Figur 5: Foto taget mod nord umiddelbart nord for Hirsevej - den 21. juli 2022.

## Beskrivelse af de tre scenarier

### 1. Scenarie- Ingen ombygning af Rosenkildevej

#### **Beskrivelse**

Rosenkildevej vil fremstå med det tværprofil vejen har i dag med en vejbredde på ca. 4,5 meter og græs-rabatter i begge vejsider. Langs kørebane-kant og græs-rabat er der udlagt kantfyld som sidestøtte for det befæstede areal.

Det skal sikres, at der som minimum udlægges vejbyggelinjer jf. bestemmelserne i vejloven til en fremtidig omprofilering af Rosenkildevej.

#### **Fordele**

Slagelse Kommune har ingen udgifter til omprofilering.

#### **Ulemper**

Med øget trafikbelastning vil medføre mere kørsel på rabatter og dermed øget drift i form af oftere reparation af huller i rabatten. Yderligere vil der være en øget risiko for ødelagte kørebane-kanter, når trafikken skal benytte rabatterne som vigeareal.

Cyklister og gående vil ikke have anden mulighed end at færdes på vejens areal, og dermed øges risikoen for uheld for disse trafikantgrupper, og dermed en ringere trafiksikkerhed på strækningen.

Alle typer af trafikanter fra både det nye boligområde og de der benytter Rosenkildevej enten til gennemfart eller som adgangsvej til et af de øvrige boligområder vil opleve gener, da øget trafikmængde på et vejprofil som ikke er dimensioneret til dette, vil blive oplevet som utryghedsskabende.

Det må forventes, at kommunen vil modtage adskillelige henvendelser om, at trafikanter føler sig utrygge ved at færdes på vejen.

### **Økonomi**

Ingen udgifter til nyanlæg, men der må forventes øget omkostninger til drift af eksisterende vejareal.

Pålæg af vejbyggelinjer kan medføre, at der skal betales erstatning til berørte ejendomme, for reduceret anvendelsesmuligheder på det pågældende areal.

### **Vurdering**

Af hensynet til trafikikkerheden kan administrationen ikke anbefale 1. scenarie.

## **2. Scenarie – Reduceret ombygning af Rosenkildevej**

### **Beskrivelse**

Vejbredden af Rosenkildevej udvides til 6,5 meter (to kørebaner á 3,25 meter) og et 2 meter bredt fortov i vestsiden. Disse bredder forefindes allerede i dag syd for Hirsevej. Der udlægges vejareal til fremtidig etablering af sti på østsiden af Rosenkildevej.

Omprofileringen af Rosenkildevej afsluttes umiddelbart nord for ny vejadgang til lokalplanområdet vest for Rosenkildevej med tilslutning til eksisterende tværprofil.

Cyklister henvises til kørsel på kørebanen, da en sti i 2 meters bredde ikke kan fungere trafiksikkert som dobbeltrettet fællessti.

### **Fordele**

Dette scenarie medfører, at trafik syd for ny udstykning kan afvikles dobbeltrettet.

Gående kan benytte stien på vestsiden af Rosenkildevej.

### **Ulemper**

Cyklister vil på den del af Rosenkildevej som ligger nord for Hirsevej ikke have gode betingelser.

Det må forventes, at kommunen vil modtage henvendelser fra cyklister der føler sig utrygge ved at færdes på vejen, særligt når der på strækningen syd for er Hirsevej er etableret ensrettet fællessti i begge sider af vejen.

Det skønnes at der kan opstå mindre ulemper for alle trafikantgrupper, hvor nyt og gammelt tværprofil for Rosenkildevej mødes, dog kan det antages, at ulempen vil være størst for cyklister.

### **Økonomi**

Ved dette scenarie, hvor nyt vejprofil tilsluttes det eksisterende umiddelbart nord for ny adgangsvej for nyt lokalplanområde vest for Rosenkildevej vil medføre, at store dele af de samlede delarbejder nødvendigvis skal udføres, også selvom den østlige fællessti ikke anlægges. Der vil alene være besparelser i forhold til de belægnings som det undlades at etablere på østsiden af Rosenkildevej (ingen enkeltrettet fællessti på østsiden).

Det skønnes at omkostningerne til dette scenarie vil beløbe sig til ca. 10,1 mio. kr., da det kun vil være belægnings på halvdelen af stiarealet som udsættes. Alle opbygningsmæssige dele af anlægget skal udføres, da der ellers kan opstå skader på vejens øvrige anlæg.

I øvrigt skal der ved genstart af anlægsarbejdet for udførelsen af det resterende stiareal skulle indregnes nye omkostninger til etablering af arbejdsplads samt skiltning i forbindelse med færdiggørelsesarbejderne,

en omkostning som må anses at reducere "besparelsen" ved dette scenarie væsentligt. Færdiggørelsen af projektet vil derfor blive væsentligt dyre end den midlertidige reduktion der opnås ved udsættelse af fællesstiarealet.

### **Vurdering**

Af hensynet til trafiksikkerheden kan administrationen ikke anbefale 2. scenarie. Det vurderes, at generne ved udsættelsen af stiarealet for gående og cyklende trafikanter medfører en væsentlig forringelse, sammenholdt med, at omkostningerne til en fremtidig færdiggørelse må antages at blive væsentligt dyre end det beløb, som anlægsarbejdet kan reduceres med ved udsættelse af stien langs østsiden af Rosenkildevej.

## **3. Scenarie –Ombygning af Rosenkildevej**

### **Beskrivelse**

Vejbredden af Rosenkildevej udvides til 6,5 meter (to kørebaner á 3,25 meter) og enkeltrettede fællessti med en bredde på 2 meter i begge sider af Rosenkildevej. Dette tværprofil er en videreførelse af tværprofillet som det er syd for Hirsevej.

Omprofileringen af Rosenkildevej afsluttes umiddelbart nord for ny vejadgang til lokalplanområdet vest for Rosenkildevej.

### **Fordele**

Dette scenarie medfører, at trafik syd for ny udstykning kan afvikles dobbeltrettet.

Gående og cyklende trafikanter kan benytte fællesstierne på begge sider af Rosenkildevej helt frem til og med adgangsvejen til det nye lokalplanområde.

### **Ulemper**

Det skønnes, at der kun vil være minimale ulemper for trafikken, hvor nyt og gammelt tværprofil for Rosenkildevej mødes.

### **Økonomi**

Det skønnes at omkostningerne til dette scenarie vil beløbe sig til ca. 10,7 mio. kr.

### **Vurdering**

Af trafiksikkerhedsmæssige årsager anbefaler administrationen, at 3. scenarie iværksættes. Udover det, at dette scenarie vurderes at være den mest trafiksikre løsning, vil dette scenarie også være den mest økonomiske fordelagtige løsning.

### **Anbefaling**

Med afsæt i ovenstående beskrivelser er det administrationens anbefaling, at der træffes beslutning om udførelse af 3. scenarie.