

# Stop 39 – Ny arealanvendelse

2. februar 2024

## Indholdsfortegnelse

1.	Baggrund .....	1
2.	Området .....	2
3.	Den nye arealanvendelse.....	5
4.	Trafikanalyse.....	6
4.1	Omfanget af lette trafikanter .....	6
4.2	Gang- og cykelruter .....	6
5.	Konklusion .....	8

## 1. Baggrund

Slagelse Homes 4 ejer ejendommen Trafikcenter Allé 4, som ligger i erhvervsområdet Stop 39 i udkanten af Slagelse. Ejendommen anvendes i dag til E-sport, men har tidligere huset en restaurant. Slagelse Homes 4 har bedt LINQ Trafikrådgivning om at redegøre for de trafikale forhold i lokalområdet med udgangspunkt i den nye arealanvendelse.

Erhvervsområdet Stop 39 er oprindeligt planlagt med henblik på bilorienterede formål, og det er derfor allerede indrettet til at håndtere biltrafik som følge af E-sportscenterets ansatte, kunder og varelevering. Dette er derfor ikke behandlet nærmere i dette notat. Der er imidlertid en formodning om, at den nye arealanvendelse vil medføre flere unge til fods og på cykel. Der er tvivl om omfanget, og om området er hensigtsmæssigt udformet til at håndtere dette. Denne analyse belyser hovedsageligt dette aspekt af den nye arealanvendelse.

## 2. Området

Ejendommen er en del af erhvervsområdet Stop 39, som er placeret tæt på Vestmotorvejen (E20), jf. figur 1. Ejendommen består af en parkeringsplads og den vestlige halvdel af en bygning. Den østlige halvdel af bygningen er ikke en del af ejendommen, og anvendes i dag til butik i forbindelse med servicestationen. Der er bl.a. følgende anvendelser i erhvervsområdet:

*Bilforhandlere  
Aktivitets- og legecenter  
Hotel  
Servicestation med butik og bilvask  
Fjernbusstoppested*

*Synshal  
Kontorartikelforhandler  
Cateringfirmaer  
Lastbilparkering*



Figur 1. Stop 39 har flere forskellige anvendelser. Trafikcenter Allé 4 er markeret med rød stiplede linje. Stoppesteder er angivet med gul cirkel.

Erhvervsområdet blev etableret for ca. 25 år siden, hvor der blev bygget servicestation, restaurant, hotel og lastbilparkering. De øvrige anvendelser er bygget i de efterfølgende år, og der er fortsat større, uudnyttede byggegrunde i det sydøstlige område.

### Sønder Ringgade

Stop 39 trafikbetjenes udelukkende via rundkørslen på Sønder Ringgade, hvor der også er til- og frakørsel i motorvejens østlige retning. Sønder Ringgade er en større trafikvej med forbindelse til Slagelse i nordlig retning samt Antvorskov Kaserne, Sørbymagle, Fuglebjerg og

Næstved i sydlig retning. Syd for rundkørslen (og kasernen) er der i 2021 talt en årsdøgntrafik på 8.022 køretøjer og en lastbilandel på ca. 15 % på Sønder Ringgade. Trafikken forventes at være større på strækningen ud for Stop 39.

Rundkørslen på Sønder Ringgade er også den eneste formelle adgang til området for de lette trafikanter. Der er også stoppesteder, hvor bl.a. linje 431 kører i timedrift og 480R kører i halvtimesdrift i myldretiderne.

#### **Fodsporet**

Fodgængere og cyklister kan dog også vælge at færdes via stien Fodsporet, som forløber langs områdets vestlige afgrænsning. Der er ingen formel stiforbindelse til området fra denne sti, men der er dog en uformel trampet stiforbindelse, hvor de lette trafikanter skal færdes på tværs af en privat ejendom. Der er foretaget besigtigelse mandag d. 22/1, hvor der havde været en periode med vådt vejr. Der var kun ganske få friske fodaftryk og cykelspor. Det indikerer at Fodsporet ikke har særlig anvendelse af de lette trafikanter, som har behov for at komme til og fra Stop 39.

#### **Trafikcenter Allé**

Der er ikke kendskab til trafikmængderne på områdets interne veje, som alle er navngivet Trafikcenter Allé. Alle de interne veje er sammenlignelige i deres udformning idet der er tale om kantstensafgrænsede, tosporede veje.

Der er i dag grusfortov langs den østlige side af Trafikcenter Allé på strækningen fra rundkørslen mod syd. Ved gennemgang af historiske luftfoto og gadefotos tyder det på, at der også tidligere har været et fortov på den modsatte vejside fra rundkørslen og videre langs vejen nord for servicestationen, jf. figur 2. Fortovet kan fortsat anes, men det blev inddraget som byggeplads til et større ledningsarbejde i 2014, og er desuden groet til i de efterfølgende år. Strækningen tættest på hotellet er mest tilgroet, og det kunne være et tegn på, at der er færre fodgængere end ud for servicestationen.



Figur 2. Trafikcenter Allé set fra hotellet med servicestationens parkeringsplads på højre side. Tv. Gadefoto fra 2012. Th. Gadefoto fra 2020. Kilde: Google Maps.

#### **Forpladsen ved Trafikcenter Allé 4**

Forpladsen ved Trafikcenter Allé er en åben pladسدannelse med en afgrænset parkeringsplads på den ene side og servicestationens tankanlæg på den anden side, jf. figur 3, s. 4. Indgangen deles med de offentlige toiletter. Servicestationen har sin egen indgang.

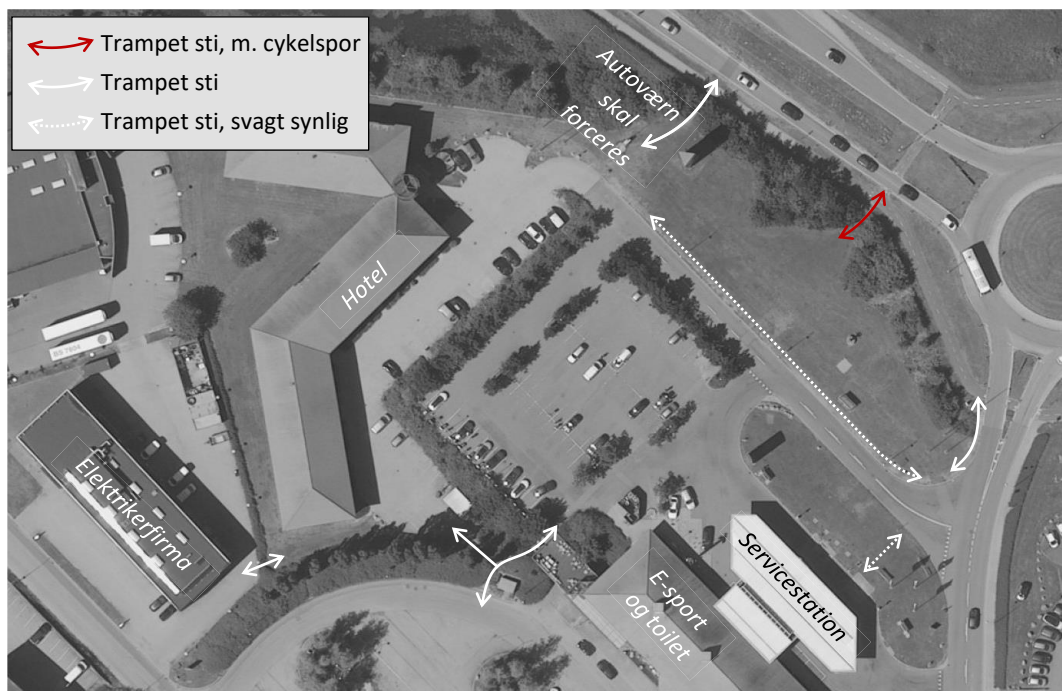


Figur 3. Forpladsen ved Trafikcenter Allé. Til venstre ses servicestationen og til højre ses parkeringspladsen.

Der er fortove langs bygningens facade. Fortovene ligger desuden i forbindelse med fortovet ved skuret markeret på figur 3. Det er typisk ved dette skur, at E-sportscenterets medlemmer vælger at parkere deres cykel. Der er plads til ca. 5 cykler men ingen cykelstativer.

**Stiforbindelser i området**

Stop 39 er oprindeligt planlagt med henblik på bilorienterede formål og uden forventning om et nævneværdigt antal lette trafikanter. Der er dog alligevel tegn på, at der forekommer en del lette trafikanter både til og fra området, og at de færdes rundt internt i området langs andet end de udlagte veje. På figur 4 er det vist, hvor der er trampede stier i dag.



Figur 4. Trampede stier i lokalområdet.

De trampede stier viser, hvordan de lette trafikanter færdes på tværs af området. De fleste anvendes kun af fodgængere, da autoværn eller højdeforskelle forhindrer cyklister i at gøre brug af dem. Det er således kun ved den trampede sti tæt på rundkørslen (markeret med rød pil), at der er spor fra cyklister.

De trampede stier har været i området igennem flere år, og de kan ikke umiddelbart henføres til en specifik brugergruppe eller et særligt lokalt mål. Stierne trampes derfor af en blanding af hotelgæster, ansatte i områdets virksomheder samt kunder til f.eks. servicestationen, toiletterne og andre lokale virksomheder.

### 3. Den nye arealanvendelse

Trafikcenter Allé 4 har to etager, hvor den øverste ligger i niveau med servicestationen på den nordlige side. Den nederste etage ligger i niveau med lastbilparkeringen på den sydlige side. Den øverste etage har tidligere huset en restaurant, men bliver nu anvendt til E-sport. Den nederste etage er i brug til kontorer, toiletter og badefaciliteter.

E-sport sker i regi af Sørbymagle Idrætsforening, hvor underafdelingen Sørby Esport har ca. 400 medlemmer. Lokalerne har været i brug til E-sport siden maj 2023, og de er indrettet med ca. 40 spilstationer samt et fællesområde til ophold. Der er herudover en håndfuld kontorpladser til de frivillige/ansatte. Der er åbent for medlemmerne i perioden 8-22 alle hverdage. I weekenderne er der kun åbent i forbindelse med særlige arrangementer.

LINQ Trafikrådgivning er blevet oplyst, at medlemmerne typisk er unge mennesker med en alder svarende til skolernes mellemtrin og opefter. Der er mest travlt mandag til torsdag og i mindre grad fredag. Der er flest i tidsrummet 16-19, hvor der typisk er ca. 20-30 medlemmer på samme tid. Senere på aftenen falder antallet af medlemmer til ca. 10-15. Der er også besøgende i dagtimerne i hverdagen, da der bl.a. er lokale skoler, som gør brug af lokalerne til undervisning og arrangementer.

Skolerne benytter rutebusserne eller egne minibusser, når de skal til og fra stedet. Medlemmerne bliver typisk kørt i bil eller cykler. Der er ca. 2-4 cykler parkeret på en almindelig hverdagsaften. Det svarer til, at cirka hvert ottende medlem er på cykel. Der var ingen cykler parkeret, da der blev gennemført besigtigelse mandag d. 22/1 kl. 14-16. På dette tidspunkt var der også kun enkelte medlemmer i E-sportscenteret.

## 4. Trafikanalyse

Trafikken til og fra E-sportscenteret kan opdeles i fire overordnede emner:

1. Ansatte/Frivillige
2. Varelevering
3. Medlemmer i bil (egen bil eller afsætning)
4. Medlemmer og skoleklasser til fods og på cykel

Ad 1 og 2: Antallet af ansatte og omfanget af varelevering vurderes at være mindre end med den tidligere arealanvendelse. De afledte trafikale konsekvenser (trængsel, parkering, ulykker mv.) vil derfor også være mindre. Det forventes heller ikke, at de ansatte og varelevering foregår samtidig med medlemmernes ankomst, og dette giver således ikke anledning til konflikter. De ansatte og varelevering er derfor ikke behandlet nærmere.

Ad 3: Medlemmerne i egen bil kan parkere på den eksisterende parkeringsplads, som ligger med kort gangafstand til hoveddøren. Dette vurderes ikke at være problematisk. Tilsvarende kan afsætning foregå fra kantsten ud for hoveddøren eller fra parkeringspladsen. Den eksisterende vejudformning vurderes også at være udformet til at håndtere dette på en hensigtsmæssig måde. Dette er derfor heller ikke behandlet nærmere.

Ad 4: For medlemmer til fods og på cykel er der derimod en række forhold, som er undersøgt nærmere. Det omfatter omfanget af denne trafik samt en vurdering af deres gang- og cykelruter. Der er redegjort nærmere for dette i de efterfølgende afsnit.

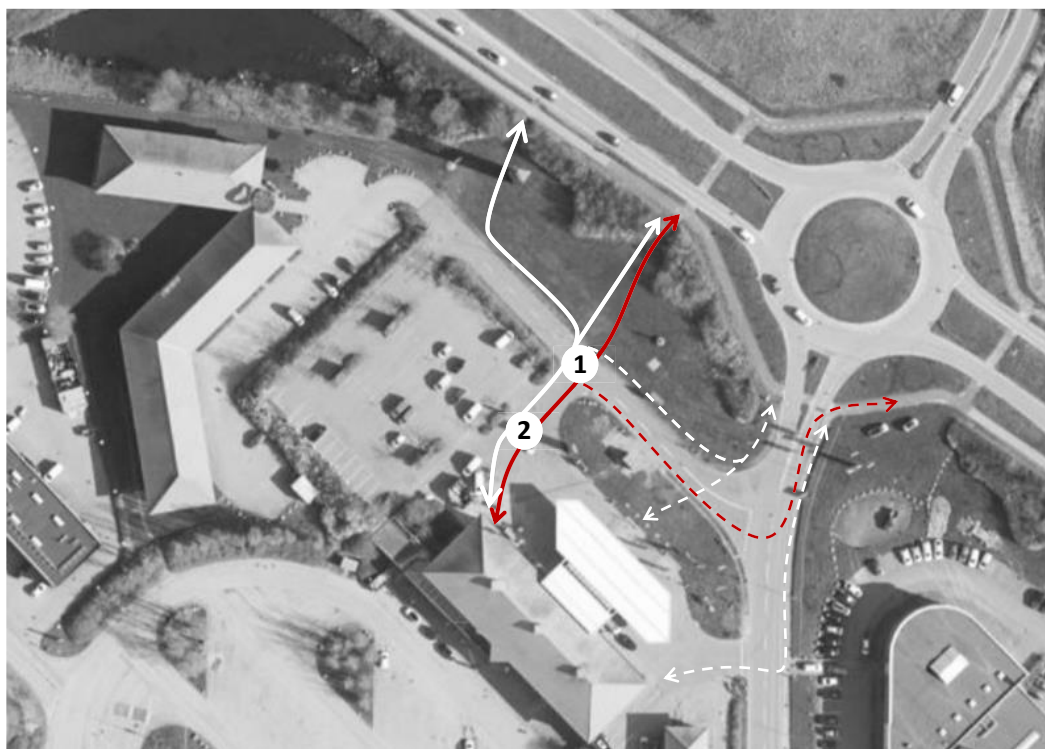
### 4.1 Omfanget af lette trafikanter

Antallet af medlemmer varierer fra dag til dag, og afhænger af de planlagte arrangementer på stedet. Der er ca. 40 pladser i E-sportscenteret, og med en løbende udskiftning hen over eftermiddagen og aftenen, skønnes der at kunne være op imod ca. 80 medlemmer om dagen, hvor der ikke er medregnet evt. skoleklasser i dagtimerne. Der forventes dagligt ca. 10-15 medlemmer på cykel, og herudover et mindre antal til fods. I alt vil der være i omegnen af ca. 20-25 lette trafikanter til og fra stedet om dagen. Dette er formentlig et større antal end der reelt opleves i dagens situation, og det afspejler derfor i højere grad stedets fremtidige potentiale.

Det bemærkes at der er tale om et lavt antal lette trafikanter. Områdets relativt mange erhvervsvirksomheder kunne potentielt have et tilsvarende antal ungarbejdere ansat, som giver anledning til et tilsvarende antal lette trafikanter i en sammenlignelig alderskategori. Antallet er derfor ikke markant anderledes end det der i øvrigt kan forventes og også normalt accepteres i et større erhvervsområde.

### 4.2 Gang- og cykelruter

På figur 5, s. 7 er det vist, hvordan de lette trafikanter forventes at færdes til og fra Trafikcenter Allé 4. Hovedparten forventes at færdes på tværs af græsplænen, hvor der i forvejen er trampede stier i dag. Dette er den mest direkte rute for cyklister og fodgængere, som skal til og fra Slagelse. Det er også den mest direkte rute for dem der ankommer med rutebus fra bl.a. Sørbymagle eller skal til Slagelse. Disse ruter forventes at være de hyppigst anvendte.



Figur 5. Forventede gangruter (hvide pile) og cykelruter (røde pile) til og fra Trafikcenter Allé 4. De stiplede pile angiver mindre populære ruter, hvor der vil færdes færre.

De der ankommer med bus fra Slagelse eller skal med bus mod Sørbymagle forventes derimod at færdes langs Trafikcenter Allé ved rundkørslen. Tilsvarende vil cyklister mod Sørbymagle vælge at køre ad Trafikcenter Allé til rundkørslen, da denne rute er kortere.

Sønder Ringgade og rundkørslen vurderes at være udformet til at håndtere både fodgængere og cyklister hensigtsmæssigt. Ruterne på tværs af græsplænen er også funktionelle, men har dog en lav standard, da der i perioder kan være glat, mudret og mørkt.

Krydsning af Trafikcenter Allé (markeret med '1' på figur 5) er uproblematisk. Der er tale om en svagt trafikeret blind vej med vejbelysning og gode oversigtsforhold i begge retninger. Biltrafikken kører med lav fart, og der er ingen nævneværdig tung trafik. Der vurderes ikke at være nogen udfordringer forbundet med krydsning af denne vej.

Krydsning af parkeringspladsen (markeret med '2' på figur 5) vurderes ligeledes at være funktionel. Det er ikke optimalt at færdes til fods eller på cykel på tværs af et åbent areal, hvor der også er biltrafik i forskellige retninger. Det er dog i forvejen en generel præmis, at der er fodgængere på kørearealet for at komme til og fra parkeringspladsen, butik, p-automater, affaldsbeholdere mv. Det er alle trafikanter opmærksom på, og der køres generelt også med meget lav hastighed på området.

Det er også væsentligt, at der er tale om medlemmer, som er stedkendte og fortrolige med forholdene på stedet. I forbindelse med besigtigelsen var der gode oversigtsforhold på pladsen, men de historiske gadefotos viser, at der i perioder kan være en del beplantning i hellerne, der adskiller parkeringspladsen fra de øvrige arealer. Det anbefales at fjerne

beplantningen i disse heller for at sikre gode oversigtsforhold. Der er belysning, men det vil være forbundet med utryghed at færdes på tværs af området, når det er mørkt.

Ruterne tæt på rundkørslen er ikke vurderet nærmere, da omfanget af lette trafikanter er for lavt til at give anledning til bemærkninger. Der kan ind imellem ankomme større grupper med bus i forbindelse med skoleundervisning, som vil færdes ad disse ruter. Det er en ulempe, at de ikke er stedkendte ligesom medlemmerne, men de vil modsat være i følge med lærere og pædagoger, hvorfor det også vurderes at være uproblematisk.

E-sportscenteret har været i brug siden maj 2023, og i denne periode er der ikke kendskab til ulykker eller nærved-ulykker. Der er heller ikke modtaget henvendelser fra medlemmerne, deres forældre eller andre interessenter, som giver udtryk for bekymring om de trafikale forhold.

## 5. Konklusion

Den overordnede konklusion er, at et E-sportscenter i Stop 39 er en trafikalt tålelig funktion. Der er ikke fundet at være forhold, som gør det uacceptabelt at fortsætte den nuværende anvendelse. Dette bekræftes også af, at E-sportscenteret har været i brug i mere end et halvt år, hvor det hidtil har fungeret problemfrit.

Funktioner der henvender sig til yngre målgrupper placeres normalt ikke i områder, som ikke er indrettet til at håndtere lette trafikanter på en hensigtsmæssig måde. Det er derfor også usædvanligt, at E-sportscenteret er placeret i erhvervsområdet Stop 39.

I et erhvervsområde vil der dog altid være en lille mængde unge der færdes til fods og på cykel alligevel. Det kan være som følge af, at de er ungarbejdere eller har et ærinde i virksomhederne. Nogle steder er der også enkelte boliger i området eller smutveje til andre områder, som giver anledning til unge trafikanter. Sidstnævnte er dog ikke tilfældet i Stop 39. Det er således en accepteret forudsætning for langt de fleste erhvervsområder, at der er et lille antal unge trafikanter, og at trafikarealerne kun sjældent er indrettet til deres behov.

E-sportscenteret på Trafikcenter Allé skal ses i lyset af dette, da det kun giver anledning til en beskeden mængde daglig cykel- og gangtrafik. Det øgede antal lette trafikanter adskiller sig altså ikke nævneværdigt fra det der normalt kan opleves og accepteres i et erhvervsområde.

Det er også væsentligt at bemærke, at medlemmerne udelukkende færdes i periferien af erhvervsområdet, og på steder uden nævneværdig lastbiltrafik. Herudover er der tale om en medlemsforening, og langt hovedparten vil derfor også være stedkendte og opmærksomme på de konflikter, som der potentielt kan være, når de færdes i området.

Analysen har herudover vist, at der er sikre og direkte gang- og cykelforbindelser (dog med lav standard), som medlemmerne kan gøre brug af, når de skal til og fra Sønner Ringgade til fods og på cykel. Internt i området er det nødvendigt at krydse en svagt befærdet vej, hvor der er lav hastighed og ingen nævneværdig tung trafik. Herudover skal de lette trafikanter færdes på en kort strækning med blandet trafik ved servicestationen. Her har bilisterne imidlertid også en lav fart, og de er i forvejen opmærksomme på, at der kan forekomme gående grundet



servicestationen og parkeringspladsen. Det anbefales dog at fjerne høj beplantning i hellerne ind til parkeringspladsen for at sikre gode oversigtsforhold.

Den nuværende udformning er derfor trafikalt funktionel, og den eneste nævneværdige ulempe er utryghed, når medlemmer skal færdes hen over parkeringspladsen, når det er mørkt. Pladsen er dog allerede belyst, og dette er sædvanligvis også det bedste tryghedsskabende tiltag.

Der kan evt. overvejes supplerende tiltag, som kan forbedre serviceniveauet lokalt, men de er ikke påkrævede. Det kunne f.eks. være at etablere fast belægning på de trampede stier mellem Sønder Ringgade og Trafikcenter Allé 4 samt at retablere fortovet langs vejen nord for servicestationen. Det bør desuden overvejes at etablere cykelstativer til de besøgende for at formalisere, hvor dette ønskes at foregå.

Det frarådes desuden at etablere yderligere lignende funktioner andre steder i Stop 39 uden nærmere vurdering af de trafikale forhold. Det kan heller ikke anbefales at øge anvendelsesomfanget på Trafikcenter Allé 4 yderligere, da antallet af unge lette trafikanter i erhvervsområdet generelt ikke bør øges yderligere.