

UDKAST

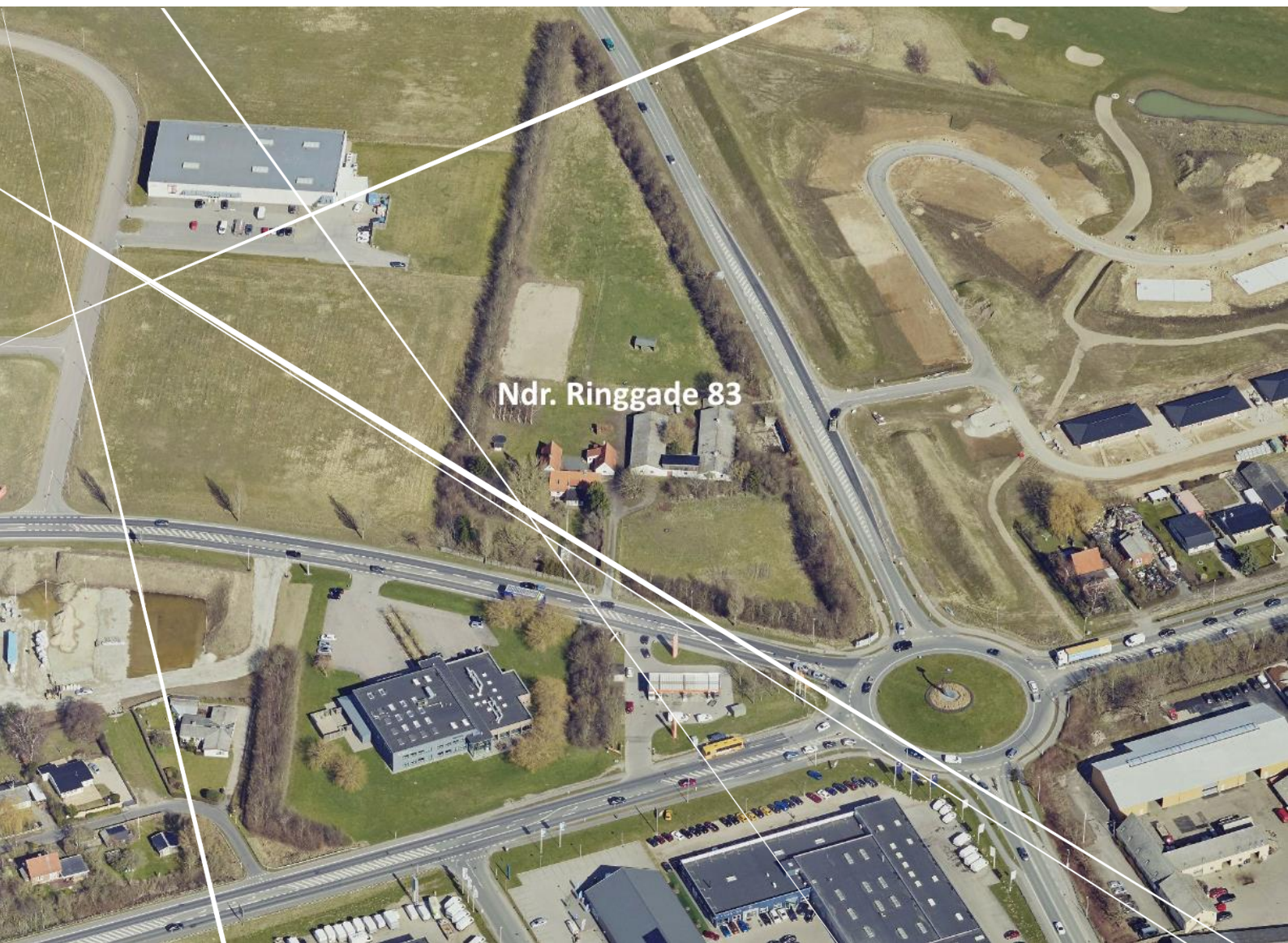


Innovater A/S

NOTAT
3. december 2021
MZ/BRJ

Ndr. Ringgade 83

Trafikanalyse

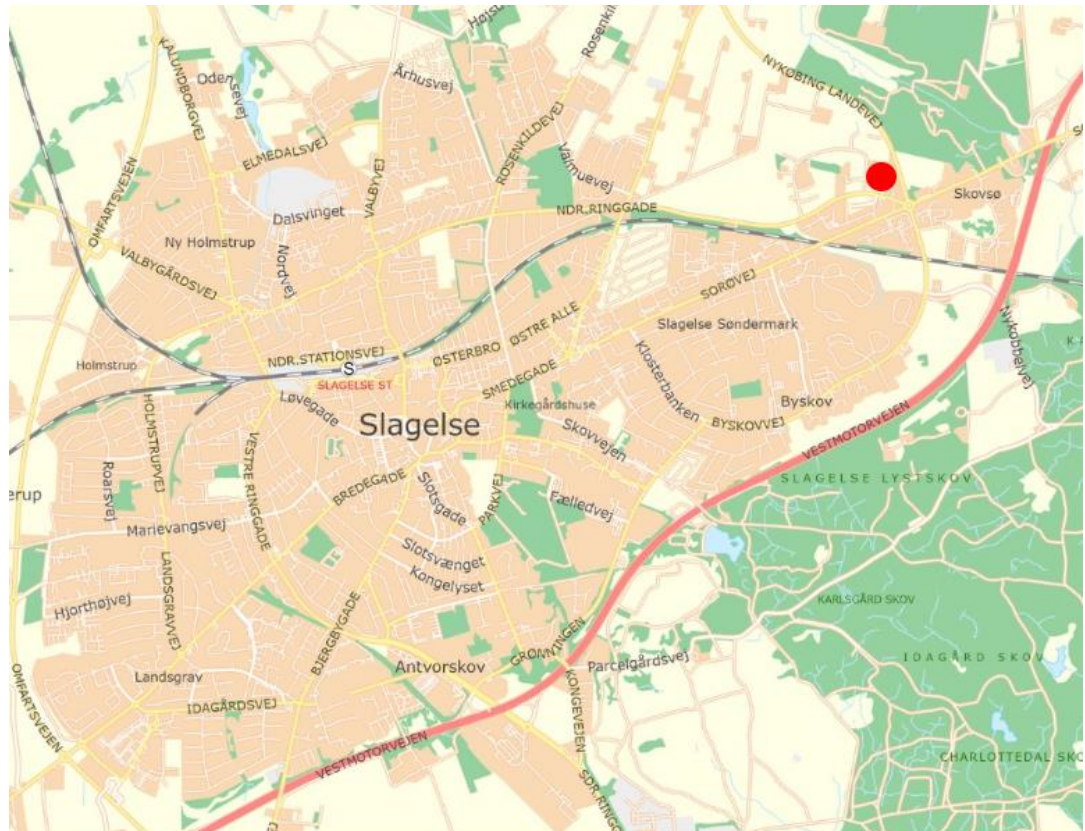


1

Indledning

I forbindelse med at Innovater A/S undersøger muligheden for arealudvikling af grunden ved Ndr. Ringgade 83 i Slagelse, til boligområde og dagligvarebutik, har Innovater A/S anmodet Via Trafik Rådgivning A/S om at udarbejde en trafikanalyse.

Ndr. Ringgade 83 er placeret i den østlige del af Slagelse mellem Ndr. Ringgade og Nykøbing Landevej, umiddelbart nordvest for Rundkørslen Ndr. Ringgade / Nykøbing Landevej / Sorøvej / Byskovvej. I østlig retning fører Sorøvej blandt andet til Vestmotorvejen, hvor rampeanlægget er placeret ca. 900 m øst for rundkørslen. Mod vest fører Sorøvej og Ndr. Ringgade ind til Slagelse By.



Figur 1. Placering af projektgrund, rød prik.

Ndr. Ringgade er ud for projektgrunden en tosporet vej inden for byzone, med et midterareal der anvendes som svingbane ind til en tank, et virksomhedskompleks og et nyt mindre boligområde i sydsiden af vejen. Der er en hastighedsbegrænsning på 60 km/t. Der er ca. 1,0–1,5 m brede kantbaner i hver side af vejen. Nordvest for Ndr. Ringgade 83 er der græsarealer, hvor hovedparten er udset til arealudvikling, med opførelse af boliger, institution mv.

På Ndr. Ringgade 83 planlægges der opført en dagligvarebutik på 1.200 m² og 72 boliger, hvoraf 34 er familieboliger og 38 er seniorboliger.

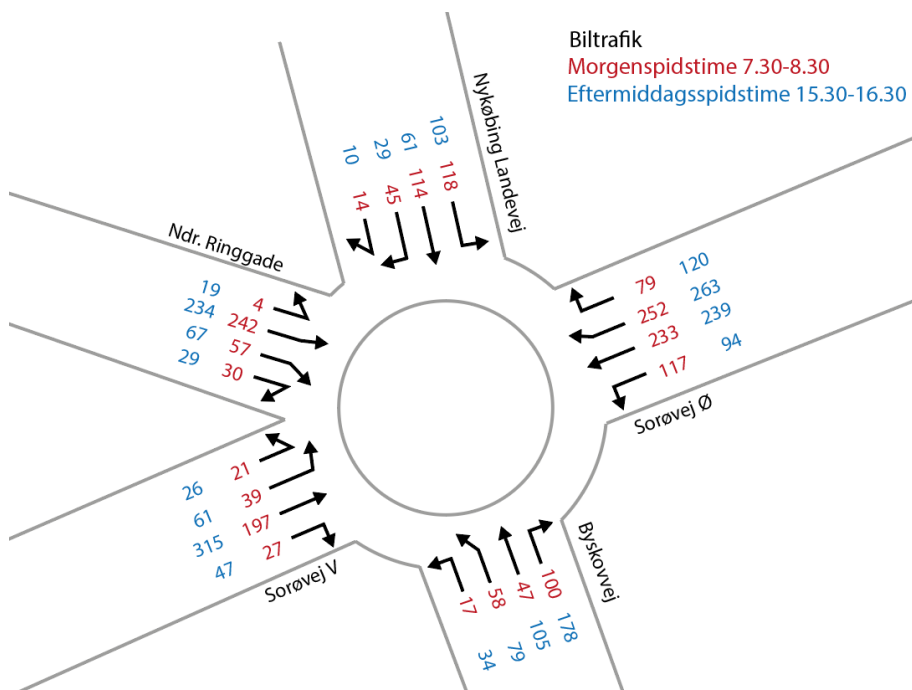
2

Eksisterende trafik

Som trafikalt grundlag for opgaveløsningen er der udført hverdagstællinger, foretaget ved hjælp af drone. Tællingerne omfatter rundkørslen og strækningen ud for Ndr. Ringgade 83. Der er talt i følgende perioder:

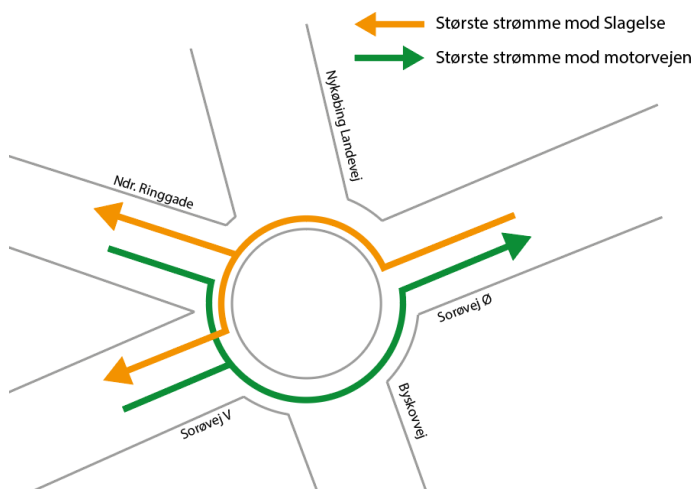
- Morgenmyldretid 07.00 – 09.00, udført torsdag d. 14. oktober 2021
- Eftermiddagsmyldretid 15.30 – 17.30, udført tirsdag d. 26. oktober 2021

Tællingerne viser at morgenspidstimen ligger mellem 07.30-08.30 og eftermiddagsspidstimen ligger mellem 15.30-16.30. I Figur 2 ses biltrafikken i morgen- og eftermiddagsspidstimen i rundkørslen Sorøvej/Ndr. Ringgade/Byskovvej/Nykøbing Landevej. Lastbiltrafikken er ikke vist på figuren, men udgør ca. 3-5 % af den samlede trafik i rundkørslen på de dage tællingerne er foretaget.



Figur 2. Biltrafik i morgen- og eftermiddagsspidstimen.

Øvrige overkørsler ved Ingo samt Ndr. Ringgade 74 og Skovsøviadukten er også talt og indgår i trafiksimuleringen. I Figur 3 er de største trafikstrømme i rundkørslen vist.

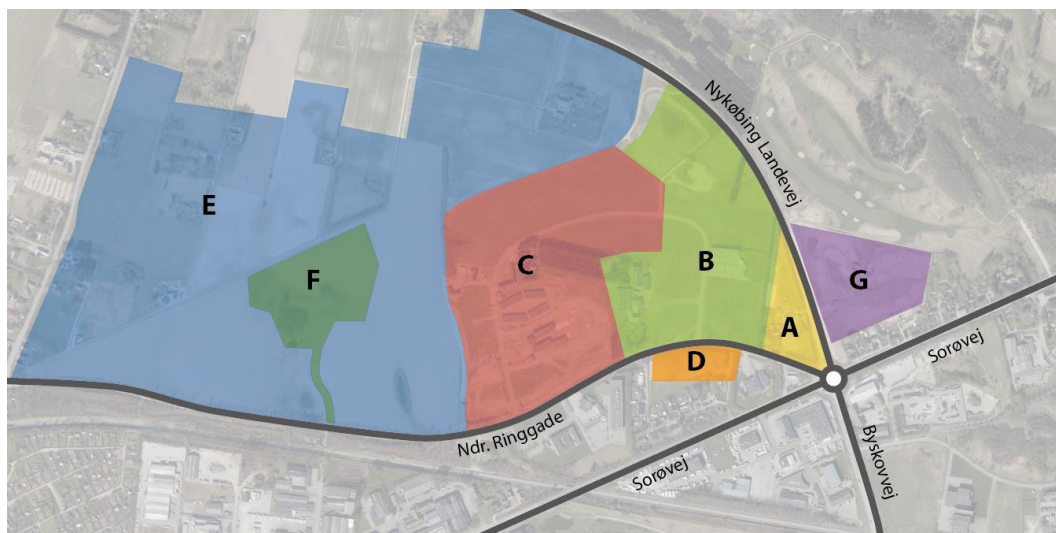


Figur 3. Største trafikstrømme i rundkørslen. Gælder både for morgen- og eftermiddagsspidstimen.

3

Trafikprognose

Slagelse Kommune har planer om byudvikling i et større område nord for Ndr. Ringgade. I Figur 4 ses områderne der planlægges eller allerede er i gang med at blive bygget. Det drejer sig om områderne B, C, D, E og F. Herudover er der område D syd for Ndr. Ringgade og område G, der ligger øst for Nykøbing Landevej. Byggeprocessen for område C, D og G er i gang, og nogle boliger er allerede udlejet eller solgt.



Figur 4. Oversigt over byudvikling omkring Ndr. Ringgade.

Den fremtidige trafik er beregnet med vha. Vejdirektoratets turrater, og fremgår af Tabel 1. Opdelingen af boligtyper for Bakkevejskvarteret er pt. ukendt, så der er taget udgangspunkt i en blanding af etageboliger og rækkehuse. Daginstitutionens indendørs areal er også ukendt, men lokalplanen giver mulighed for en stor institution til 200 børn, hvilket vurderes til at være ca. 2.000 m².

Område	Anvendelsestype	Antal boliger/m ²	Turrate Pr. bolig eller pr. 100 m ²	Bilture pr. hverdagsdøgn	
A	Ndr. Ringgade 83	Etageboliger	72	3,4	245
A	Ndr. Ringgade 83	Dagligvarebutik	1.200 m ²	156	1.863
B	Elmesvinget	Rækkehuse	150	4,2	630
C	Skovbrynet	Rækkehuse	208 (i alt 330*)	4,2	874
D	Pilegårdsparcken	Rækkehuse	25	4,2	105
E	Bakkevejskvarteret	Etageboliger	250	3,4	850
E	Bakkevejskvarteret	Rækkehuse	250	4,2	1.050
F	Bakkevejskvarteret	Daginstitution (200 børn)	2.000 m ²	26,4	528
G	Frugthaven	Rækkehuse	28 (i alt 46*)	4,2	193
Total					6.338

Tabel 1. Oversigt over fremtidig trafik i området. *For Skovbrynet og Frugthaven er fratrukket boliger der allerede er bygget da de indgår i tællingen.

Udbygningen på Ndr. ringgade 83 udgør en tredjedel af den samlede udbygning vist i Tabel 1. Retningsfordelingen for den fremtidige trafik for område A, B, C, D, E og F er at 50 % kører mod vest på Ndr. Ringgade og 50 % kører mod øst på Ndr. Ringgade, heraf 40 % mod motorvejen.

4

Løsningsforslag

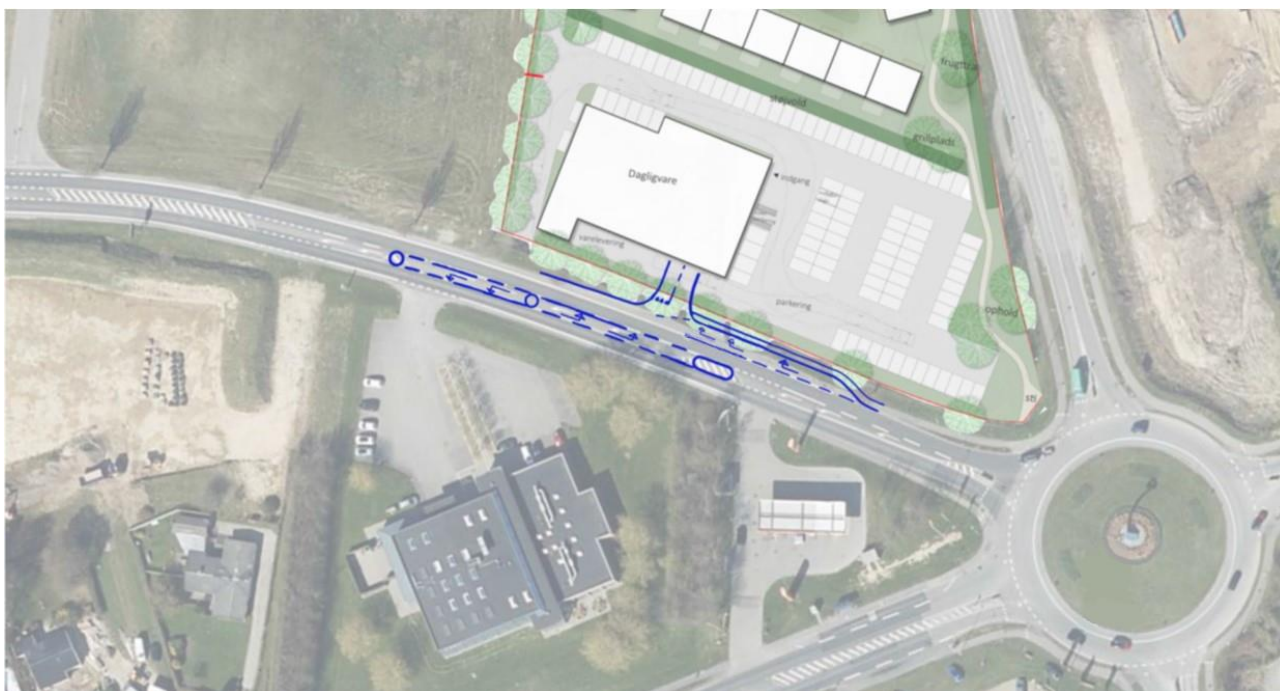
Der er mulighed for at etablere vejadgang til projektgrunden fra Ndr. Ringgade eller fra Nykøbing Landevej. Det anbefales at etablere vejadgangen fra Ndr. Ringgade, da Nykøbing Landvej har funktion som en større overordnet vej, og er udformet til højere hastigheder.

Nedenfor er illustreret to principielle udformninger af vejadgangen fra Ndr. Ringgade.

4.1

Vigepligtskryds (løsning 1)

Der etableres et vigepligtsreguleret kryds. I det eksisterende midterareal anlægges en venstresvingsbane ind mod grunden. Dette medfører at eksisterende venstresvingsbane ind mod virksomhederne syd for Ndr. Ringgade afkortes, hvilket vurderes acceptabelt, da trafikken til og fra virksomhederne er begrænset. Derudover etableres der en højresvingsbane for at undgå at svingende biler spærrer for bagfrakommende.

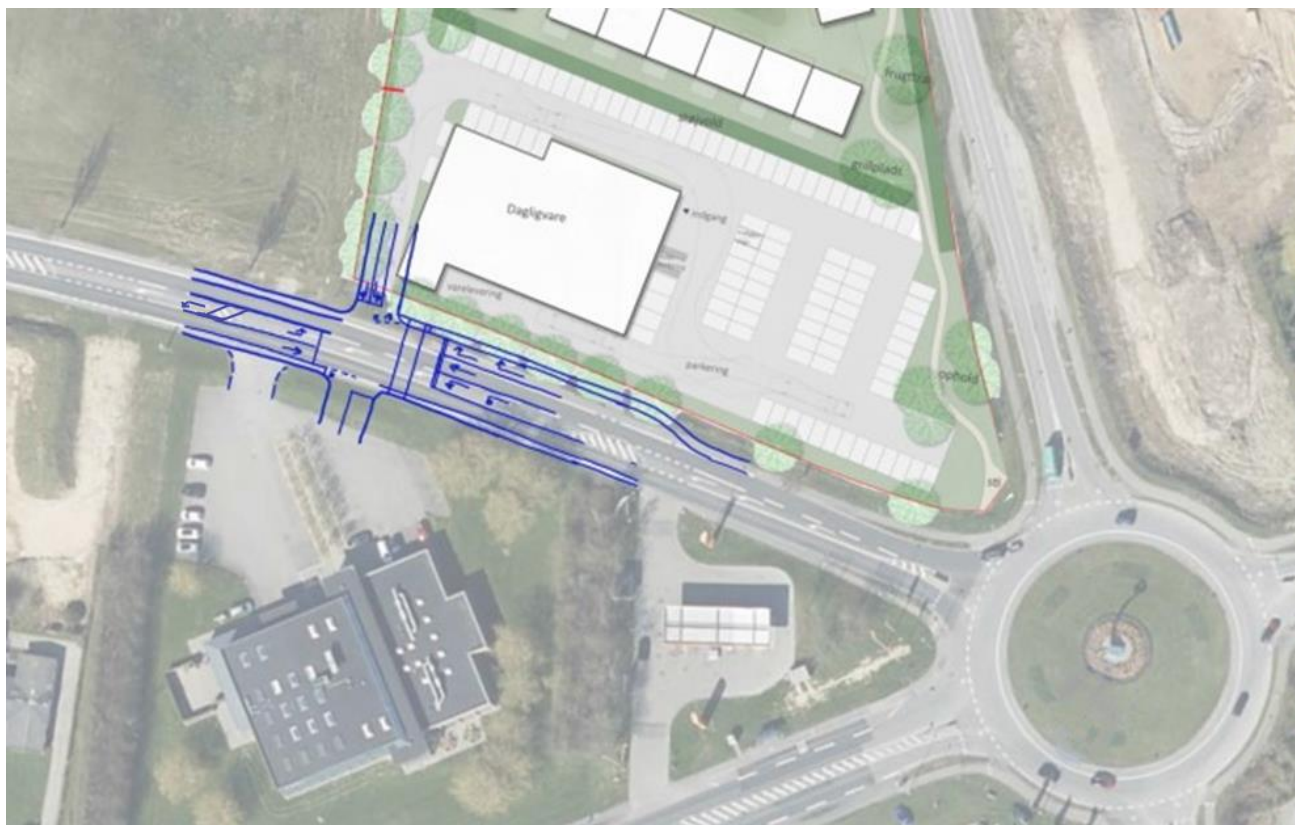


Figur 5. Idéskitse af vigepligtskryds.

4.2

Signalkryds (løsning 2)

Der etableres et signalkryds i den vestlige del af projektgrunden. Overkørslen til virksomhederne syd for Ndr. Ringgade flyttes mod øst, så den kommer til at indgå i signalanlægget. Af hensyn til varetrafik, kan det være nødvendigt at holde eksisterende overkørsel åbent for varetrafik. Der bør i den forbindelse skiltes med C22.1 "indkørselsforbud for motorkøretøjer", med undertavle som angiver "varekørsel tilladt". Det anbefales dog at undersøge, om der kan indgås aftale med virksomhederne, om at omdisponere parkeringspladsen, så det er muligt for store køretøjer at komme til og fra grunden via signalanlægget, da dette vil være den mest trafik sikre vejadgang.



Figur 6: Idéskitse af signalkryds.

Signalet er opbygget trafikstyret med Ndr. Ringgade som hovedretning og nr. 74 og 83 som sideretning. Signalet skifter kun til sideretningen hvis der anmeldes trafik.

5 Trafikafvikling

I det følgende er beskrevet resultaterne af kapacitetsberegninger for den aktuelle strækning.

Simuleringsprogrammet skaber selv en variation i ankomstfordelingen (seeds). Der er derfor foretaget 25 simuleringer med forskellige seeds og udtrukket resultater for disse kørsler.

Der er udtrukket data for kølængde og forsinkelse i krydsene på strækningen, samt rejsetider på udvalgte strækninger.

Kølængder er både angivet som en gennemsnitskølængde og en maksimal kølængde (i dette tilfælde en 95 % fraktil). Kølængderne måles fra stopstregen og bagud. Modellen tager højde for, at trafikken skal nå en vis hastighed før en kø kan siges at være opløst. Samtidig tages der højde for afstanden mellem bilerne. Det betyder, at en kø godt kan være i bevægelse.

Den gennemsnitlige kølængde er den, der opleves over alle 25 kørsler af modellen i et givent punkt. Da det normalt ikke er gennemsnitskøen der projekteres efter når et kryds skal ombygges, skal denne værdi tolkes som et pejlemærke for, hvor ofte den maksimale kølængde optræder. Hvis den gennemsnitlige kølængde ligger tæt på den maksimale kølængde er der større sandsynlighed for, at den maksimale kølængde optræder flere gange og ikke bare i enkelte spidsbelastninger.

Forsinkelser er anført med et serviceniveau (LOS = Level Of Service) fra A til F, som har følgende fortolkning:

A	Næsten ingen forsinkelse
B	Begyndende forsinkelse
C	Ringe forsinkelse
D	Nogen forsinkelse
E	Stor forsinkelse
F	Meget stor forsinkelse (sammenbrud)

5.1 Scenarier

Simuleringsmodellen er opbygget i morgen- og eftermiddagsspidstimen og består af et basisscenarie der afspejler den nuværende geometri og trafik kalibreret efter dronetællingen omtalt i afsnit 2. Herefter er opbygget fire scenarier, hvor løsningerne fra afsnit 4 indgår i hver deres scenarie.

Scenarierne er opbygget i morgen- og eftermiddagsspidstimen i følgende scenarier:

- **Basis 2021** – Nuværende geometri og trafik kalibreret fra dronetælling.
- **Scenarie 1A** – Trebenet vigepligtskryds ved Ndr. Ringgade 83.
Trafikgrundlag = eksisterende trafik + område A (Ndr. Ringgade 83)
- **Scenarie 2A** – Firbenet signalkryds ved Ndr. Ringgade 83.
Trafikgrundlag = eksisterende trafik + område A (Ndr. Ringgade 83)
- **Scenarie 1B** – Trebenet vigepligtskryds ved Ndr. Ringgade 83.
Trafikgrundlag = eksisterende trafik + fuld arealudvikling (område A, B, C, D, E, F og G)
- **Scenarie 2B** – Firbenet signalkryds ved Ndr. Ringgade 83.
Trafikgrundlag = eksisterende trafik + fuld arealudvikling (område A, B, C, D, E, F og G)

I dette afsnit vises resultaterne fra trafiksimuleringen. I Tabel 2 til Tabel 3 ses den gennemsnitlige forsinkelse og serviceniveau for alle svingbevægelser i de tre væsentligste kryds i modellen. I Tabel 5 til Tabel 6 ses den gennemsnitlige og maksimale kølængde for hver vigepligt. Rundkørslen er allerede voldsomt belastet i dag med forsinkelser fra Sorøvej øst i både morgen- og eftermiddagsspidsstimen der svarer til sammenbrud.

Hele rundkørslen har en gennemsnitlig forsinkelse på knap ét minut i både morgen- og eftermiddagsspidsstimen. I scenarie 1A og 2A, hvor trafikken til/fra Ndr. Ringgade 83 også indgår, forværres sammenbruddet på Sorøvej yderligere. I scenarie 1B og 2B hvor den fulde arealudvikling indgår i trafikmængderne er forsinkelserne helt oppe på 5-6 minutter fra Sorøvej om morgenen og knap 7 minutter om eftermiddagen. Fra Byskovvej om eftermiddagen er forsinkelsen op til 9 minutter.

Ndr. Ringgade/Sorøvej/Nykøbing Landevej/Byskovvej Forsinkelse [sek]	Morgen										Eftermiddag									
	Basis 2021		Sce1A		Sce2A		Sce1B		Sce2B		Basis 2021		Sce1A		Sce2A		Sce1B		Sce2B	
	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS
Byskovvej S -> Ndr. Ringgade NV	28	D	27	D	27	D	46	D	46	D	120	F	246	F	252	F	540	F	550	F
Byskovvej S -> Nykøbing Landevej N	24	C	29	D	28	D	46	D	45	D	120	F	247	F	253	F	531	F	540	F
Byskovvej S -> Sorøvej V	26	D	29	D	28	D	44	D	43	D	122	F	247	F	254	F	526	F	532	F
Byskovvej S -> Sorøvej Ø	25	C	26	D	26	D	42	D	41	D	120	F	248	F	253	F	531	F	540	F
Ndr. Ringgade NV -> Byskovvej S	16	C	18	C	19	C	30	D	32	D	12	B	13	B	15	B	14	B	15	B
Ndr. Ringgade NV -> Nykøbing Landevej N	17	C	21	C	19	C	32	D	34	D	16	C	16	C	17	C	17	C	17	C
Ndr. Ringgade NV -> Sorøvej V	15	B	18	C	18	C	29	D	30	D	11	B	12	B	12	B	13	B	13	B
Ndr. Ringgade NV -> Sorøvej Ø	17	C	18	C	20	C	31	D	32	D	14	B	15	B	16	C	16	C	17	C
Nykøbing Landevej N -> Byskovvej S	44	D	46	D	48	D	45	D	50	D	15	B	18	C	18	C	22	C	22	C
Nykøbing Landevej N -> Ndr. Ringgade NV	43	D	47	D	47	D	40	D	47	D	13	B	16	C	17	C	20	C	20	C
Nykøbing Landevej N -> Sorøvej V	44	D	44	D	46	D	44	D	49	D	15	B	15	B	17	C	21	C	20	C
Nykøbing Landevej N -> Sorøvej Ø	45	D	47	D	48	D	45	D	51	E	18	C	18	C	18	C	23	C	24	C
Sorøvej V -> Byskovvej S	14	B	14	B	14	B	27	D	27	D	20	C	28	D	28	D	43	D	44	D
Sorøvej V -> Ndr. Ringgade NV	16	C	18	C	19	C	32	D	32	D	25	C	31	D	32	D	47	D	47	D
Sorøvej V -> Nykøbing Landevej N	15	B	15	B	16	C	29	D	30	D	23	C	30	D	31	D	46	D	46	D
Sorøvej V -> Sorøvej Ø	14	B	15	B	15	B	29	D	30	D	22	C	29	D	30	D	44	D	45	D
Sorøvej Ø -> Byskovvej S	107	F	123	F	117	F	335	F	329	F	76	F	144	F	136	F	415	F	397	F
Sorøvej Ø -> Ndr. Ringgade NV	106	F	122	F	116	F	334	F	327	F	75	F	143	F	134	F	409	F	392	F
Sorøvej Ø -> Nykøbing Landevej N	104	F	121	F	114	F	338	F	332	F	74	F	143	F	133	F	409	F	394	F
Sorøvej Ø -> Sorøvej V	108	F	123	F	117	F	338	F	331	F	75	F	143	F	133	F	409	F	392	F
Hele krydset	57	D	64	E	62	E	139	F	138	F	56	D	102	F	100	E	230	F	226	F

Tabel 2. Gennemsnitlig forsinkelse i sekunder og serviceniveau for rundkørslen Ndr. Ringgade/Sorøvej /Nykøbing Landevej/Byskovvej.

Afviklingen i det nyetablerede kryds til Ndr. Ringgade 83 ser ifølge resultaterne ikke ud til at skabe afviklingsmæssige problemer i scenarie 1A og 2A. Om morgenen i scenarie 1B (vigepligtskryds) vil det være vanskeligt at komme ud på Ndr. Ringgade pga. kødannelsen fra rundkørslen der stuer tilbage. Her giver signalreguleringen i scenarie 2B væsentlig bedre vilkår for trafikken fra Ndr. Ringgade 83 end vigepligtskrydset i scenarie 1B. For at forbedre mulighederne for at komme ud på Ndr. Ringgade i vigepligtskrydset, bør muligheden for at trække den nye sidevej længere væk fra rundkørslen undersøges nærmere, men problemstillingen kan ikke afhjælpes fuldstændigt.

Ndr. Ringgade 74/Ndr. Ringgade 83/ Ndr. Ringgade Forsinkelse [sek]	Morgen										Eftermiddag									
	Basis 2021		Sce1A		Sce2A		Sce1B		Sce2B		Basis 2021		Sce1A		Sce2A		Sce1B		Sce2B	
	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS
Ndr. Ringgade 74 S -> Ndr. Ringgade V	3	A	3	A	10	A	6	A	10	A	2	A	3	A	9	A	4	A	10	A
Ndr. Ringgade 74 S -> Ndr. Ringgade Ø	2	A	1	A	10	A	9	A	24	C	2	A	2	A	8	A	2	A	10	A
Ndr. Ringgade 83 N -> Ndr. Ringgade V	-	-	2	A	10	A	96	F	14	B	-	-	2	A	9	A	4	A	11	B
Ndr. Ringgade 83 N -> Ndr. Ringgade Ø	-	-	5	A	10	A	189	F	22	C	-	-	6	A	10	A	10	A	11	B
Ndr. Ringgade V -> Ndr. Ringgade 74 S	-1	A	0	A	3	A	1	A	11	B	0	A	0	A	2	A	0	A	5	A
Ndr. Ringgade V -> Ndr. Ringgade 83 N	-	-	3	A	5	A	7	A	8	A	-	-	3	A	10	A	5	A	13	B
Ndr. Ringgade V -> Ndr. Ringgade Ø	0	A	0	A	3	A	6	A	16	B	0	A	0	A	5	A	0	A	6	A
Ndr. Ringgade Ø -> Ndr. Ringgade 74 S	1	A	1	A	4	A	4	A	8	A	2	A	1	A	8	A	2	A	7	A
Ndr. Ringgade Ø -> Ndr. Ringgade 83 N	-	-	0	A	2	A	0	A	2	A	-	-	0	A	4	A	0	A	4	A
Ndr. Ringgade Ø -> Ndr. Ringgade V	0	A	0	A	3	A	0	A	3	A	0	A	0	A	6	A	0	A	6	A
Hele krydset	0	A	0	A	3	A	4	A	11	B	0	A	0	A	6	A	0	A	7	A

Tabel 3. Gennemsnitlig forsinkelse i sekunder og serviceniveau for krydset Ndr. Ringgade 83/Ndr. Ringgade 74/Ndr. Ringgade.

Ndr. Ringgade/Ingo Forsinkelse [sek]	Morgen										Eftermiddag									
	Basis 2021		Sce1A		Sce2A		Sce1B		Sce2B		Basis 2021		Sce1A		Sce2A		Sce1B		Sce2B	
	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS
Ingo S -> Ndr. Ringgade V	3	A	2	A	3	A	7	A	5	A	3	A	2	A	5	A	5	A	6	A
Ingo S -> Ndr. Ringgade Ø	2	A	2	A	2	A	8	A	9	A	2	A	3	A	3	A	4	A	5	A
Ndr. Ringgade V -> Ingo S	1	A	1	A	2	A	24	C	16	C	1	A	1	A	1	A	2	A	2	A
Ndr. Ringgade V -> Ndr. Ringgade Ø	1	A	2	A	3	A	28	D	20	C	1	A	1	A	2	A	3	A	3	A
Ndr. Ringgade Ø -> Ingo S	1	A	2	A	2	A	6	A	6	A	2	A	2	A	2	A	3	A	3	A
Ndr. Ringgade Ø -> Ndr. Ringgade V	0	A	0	A	0	A	1	A	1	A	0	A	0	A	1	A	1	A	1	A
Hele krydset	1	A	1	A	1	A	20	B	11	B	1	A	1	A	1	A	2	A	2	A

Tabel 4. Gennemsnitlig forsinkelse i sekunder og serviceniveau for krydset Ndr. Ringgade/Ingo Tankstation.

Ndr. Ringgade/Sorøvej/Nykøbing Landevej/Byskovvej Køllængde [m]	Morgen										Eftermiddag									
	Basis 2021		Sce1A		Sce2A		Sce1B		Sce2B		Basis 2021		Sce1A		Sce2A		Sce1B		Sce2B	
	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns
Nykøbing Landevej N	335	34	330	36	306	38	286	38	315	42	75	5	75	6	66	6	87	8	91	9
Sorøvej Ø	1.122	238	1.169	291	1.169	273	1.717	923	1.730	895	626	147	1.108	322	1.060	296	2.010	1.275	2.004	1.241
Byskovvej S	95	6	107	7	101	7	137	16	137	16	443	106	587	236	597	241	1.142	546	1.090	556
Sorøvej V	98	7	115	8	118	8	168	18	155	18	209	23	288	40	299	43	448	126	437	121
Ndr. Ringgade NV	120	10	148	12	140	13	593	146	147	64	122	8	124	10	133	11	199	15	142	15

Tabel 5. Gennemsnitlige og maksimale køllængder i meter for rundkørslen Ndr. Ringgade/Sorøvej/Nykøbing Landevej/Byskovvej.

Ndr. Ringgade 74/Ndr. Ringgade Køllængde [m]	Morgen										Eftermiddag									
	Basis 2021		Sce1A		Sce2A		Sce1B		Sce2B		Basis 2021		Sce1A		Sce2A		Sce1B		Sce2B	
	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns
Ndr. Ringgade 83 N	-	-	13	0	21	0	76	9	20	1	-	-	31	0	35	1	33	1	34	2
Ndr. Ringgade Ø, højre	-	-	-	-	7	0	-	-	10	0	-	-	-	-	21	0	-	-	14	0
Ndr. Ringgade Ø, ligeud	-	-	-	-	47	1	-	-	61	2	-	-	-	-	47	2	-	-	67	4
Ndr. Ringgade Ø, venstre	6	0	6	0	6	0	6	0	6	0	6	0	6	0	6	0	6	0	6	0
Ndr. Ringgade 74 S	6	0	6	0	6	0	6	0	6	0	6	0	6	0	13	0	12	0	14	0
Ndr. Ringgade V, højre+ligeud	-	-	-	-	54	1	-	-	516	88	-	-	-	-	82	2	-	-	102	3
Ndr. Ringgade V, venstre	-	-	-	-	24	0	-	-	448	14	-	-	-	-	60	1	-	-	75	1

Tabel 6. Gennemsnitlige og maksimale køllængder i meter for krydset Ndr. Ringgade 83/Ndr. Ringgade 74/Ndr. Ringgade.

Ndr. Ringgade/Ingo Køllængde [m]	Morgen										Eftermiddag									
	Basis 2021		Sce1A		Sce2A		Sce1B		Sce2B		Basis 2021		Sce1A		Sce2A		Sce1B		Sce2B	
	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns
Ndr. Ringgade Ø, venstre	8	0	10	0	9	0	16	0	16	0	8	0	15	0	14	0	16	0	16	0
Ingo S, højre	12	0	12	0	13	0	13	0	15	0	13	0	13	0	13	0	13	0	19	0
Ingo S, venstre	12	0	13	0	13	0	13	0	15	0	13	0	13	0	13	0	13	0	20	0
Ndr. Ringgade V, venstre	-	-	6	0	-	-	6	0	-	-	-	-	20	0	-	-	20	0	-	-

Tabel 7. Gennemsnitlige og maksimale køllængder i meter for krydset Ndr. Ringgade/Ingo Tankstation.

Sammenfatning og anbefaling

Trafiksimuleringen i Vissim viser, at både et signalkryds og et vigepligtskryds vil kunne afvikle trafikken tilfredsstillende ved vejadgangen til Ndr. Ringgade 83, men et signalanlæg vil give en lidt bedre trafikafvikling end vigepligtskrydset. Trafiksikkerhedsmæssigt vurderes det også at et signalanlæg vil give den bedste trafiksikkerhed.

Det anbefales at sænke hastighedsbegrænsningen på strækningen fra 60 km/t til 50 km/t, da dette vil øge trafiksikkerheden i krydset.

Tællingen ved rundkørslen viser, at den allerede under eksisterende forhold meget kraftigt trafikbelastet. Trafiksimuleringen viser at i morgenspidstimen er der serviceniveau F (sammenbrud) i det østlige ben af Sorøvej, og i eftermiddagsspidstimen er der serviceniveau F i det østlige ben af Sorøvej og rundkørselens sydlige ben, Byskovvej. Dvs. at trafikafviklingen i dag er på et problematisk niveau, og der bør undersøges, hvordan kapaciteten kan øges, fx ved en tosporet rundkørsel med stitrafik ude af niveau, eller alternativt et signalanlæg. Da der er 5 ben i krydset, vil det være vanskeligt at etablere signalkryds, og det vil muligvis være nødvendigt at slutte Ndr. Ringgade til Sorøvej eller Nykøbing Landevej et stykke væk fra krydset, hvilket muligvis ikke vil være realiserbart.

Lokalt ved Ndr. Ringgade 83 er det muligt at afvikle den fremtidige trafik, også med den fulde udbygning i området, men rundkørslen Sorøvej/Ndr. Ringgade/Byskovvej/Nykøbing landevej har store afviklingsproblemer i spidstimerne i dag, og den fremtidige udbygning vil forringe dette yderligere.

Via Trafik Rådgivning A/S

Søvej 13 B 3460 Birkerød

T.: 4820 9000

E.: via@viatrafik.dk

www.viatrafik.dk

CVR. nr.: 25115708

Via Trafik Aarhus

Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal

DK-8000 Aarhus C

T.: 8626 6070

E.: via@viatrafik.dk