

Trafikvurdering

”Lukning af Rosenkildevej ved Smedegade” samt ”Alternativ udformning af krydsene Rosenkildevej-Smedegade og Smedegade-Parkvej”

Erhvervs- og Teknikudvalget behandlede på mødet den 4. maj 2020 en sag om eventuel ombygning af det forsatte kryds mellem Smedegade/Parkvej/Rosenkildevej. I den forbindelse blev det foreslået, at Rosenkildevej kunne lukkes for trafik ved Smedegade.

Administrationen har med afsæt i tilstedeværende trafiktal, kontakt til Slagelse Brand og Redning samt generel viden om krydset foretaget en screening/vurdering i forhold til det af udvalget fremførte forslag. Med den korte undersøgelsesperiode har det ikke været muligt at få udarbejdet en konsekvensanalyse/trafikmodellering til at understøtte denne vurdering.

Faktiske forhold

Slagelse by gennemskæres i vest-/østlig retning af jernbanen. Dette betyder, at adgangen mellem den nordlige del af byen og den sydlige del af byen trafikalt begrænser sig til de trafikale forbindelser som krydser enten over eller under jernbanen. Indenfor byzonen begrænser dette sig til følgende veje (nævnt i rækkefølge fra vest mod øst):

1. Holmstrupvej
2. Kalundborgvej
3. Valbyvej/Jernbanegade
4. Rosenkildevej
5. Holbækvej



Oversigtskort 1: Markering af punkter hvor der er trafikal forbindelse mellem nord og syd, samt placeringen af krydset Smedegade/Parkvej/Rosenkildevej.

[Skriv her]

Trafiktal

Nedenstående kort viser årsdøgnetrafikken (ÅDT) i antal køretøjer ved de seneste trafiktællinger:



Oversigtskort 2: Antal køretøjer ÅDT og tælleår

Vurdering

Det er administrationens vurdering, at den nord-/sydgående trafikforbindelsen via Rosenkildevej-Smedegade-Parkvej er af en så væsentlig betydning, at det vil være forbundet med store negative trafikale konsekvenser, hvis den trafik, som i dag benytter sig af forbindelsen Rosenkildevej-Smedegade (øst og vest) og Rosenkildevej-Smedegade-Parkvej skal fordeles til andre trafikkorridorer. Trafikafviklingen besværliggøres og væsentlige mange trafikanter vil opleve besværlige omvejskørsler. Rosenkildevej og Kalundborgvej vurderes at være de primære forbindelsesveje mellem Slagelse nord og Slagelse syd.

Ligeledes må det forventes, at udbygningen af Tidselbjergområdet vil understøtte, at Rosenkildevej også i fremtiden afvikler nord-/sydgående trafik.

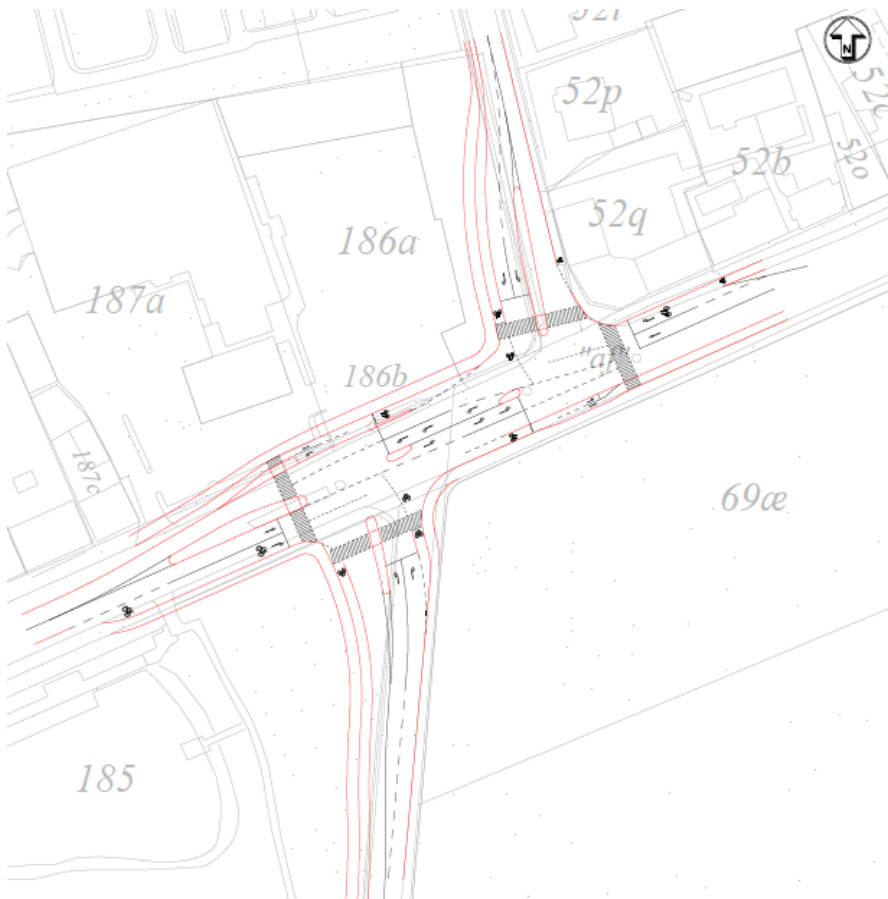
Administrationen har været i dialog med Slagelse Brand og Redning, og det kan konstateres, at trafikafvikling via Rosenkildevej vurderes at være af meget væsentlig betydning for Brand og Redning, da forbindelsen mellem brandstationen ved Antvorskov Allé og nordbyen i dag er den tidsmæssige optimale forbindelse. Med en lukning af Rosenkildevej ved Smedegade vil Brand og Redning ikke kunne overholde lovgivningen.

Yderligere anvendes Parkvej-Rosenkildevej også til primær ambulancekørsel mellem ambulancernes garageanlæg på Antvorskov Allé og nordbyen samt returkørsel til Regionshospitalet.

[Skriv her]

Alternativ udformning af "det trafikale knudepunkt"

Administrationen har fået udarbejdet et oplæg til en alternativ ombygning af krydsene Parkvej/Smedegade og Rosenkildevej/Smedegade.



Principskitse: Alternativ udformning af krydsene Rosenkildevej/Smedegade og Smedegade/Parkvej

Fordele og ulemper

For nogle af nedenstående fordele og ulemper gælder det, at de forholder sig til den udformning af krydset som blev fremlagt på mødet den 4. maj 2020.

Fordele:

- Mere lige/retvinklede vejtilslutninger fra nord og syd med regulære sving mellem tværretninger.
- Vejtilfarter uden skarpe kurver.
- Forholdsvis retlinede og korte fodgængerfelter.
- Mindre arealkrævende løsning end ombygning til firbenet kryds (F-kryds) med mere regulære byudviklingsareal nordvest for krydset.
- Det er muligt for trafikanter fra Parkvej at foretage venstresving, hvilket er ulovligt i dag.

Ulemper:

- Lidt mere kompleks signalgivning og trafikafvikling.
- Risiko for "grønt" bag "rødt" (trafikanter på Smedegade) og for at højresvingende fra nord og syd overser rødt i næste tætliggende trebenet kryds (T-kryds).
- Komplekst kryds som kan være svært at overskue og afkode.

[Skriv her]

- Mindre direkte rute for cyklister end i et F-kryds.
- Kort magasinplads mellem de to T-kryds med risiko for at særligt store køretøjer placerer sig skævt og blokerer for andre trafikstrømme.
- Mere besværligt at placere sig rigtigt sammenlignet med et regulært F-kryds.
- Svært at vejvise så det er let forståeligt.

Økonomisk overslag

Alle omkostninger i forbindelse med ombygningen af krydsene som vist på principskitzen skønnes at beløbe sig til mellem 7 og 8 mio. kr.

Den 14. maj 2020
Christian Schou Rasmussen