

SCREENING AF NORDLIG OMFARTSVEJ

INDHOLD

1	Indledning	1
1.1	Forudsætninger	2
2	Trafikale konsekvenser	3

BILAG

Bilag A	Opdatering af trafikmodellen	7
---------	------------------------------	---

1 Indledning

Slagelse Kommune har gennem en årrække haft arealreservationer til en nordlig omfartsvej mellem Slagelse by og det åbne land. Omfartsvejen skal skabe forbindelse mellem Kalundborgvej i vest og Nykøbing Landevej i øst. Formålet med omfartsvejen er:

- › at skabe bedre forbindelse nord om byen mellem øst og vest
- › at skabe mulighed for bedre trafikbetjening af de nordlige byområder, herunder nye byudviklingsområder
- › at minimere gennemkørende trafik igennem Slagelse, fordi omfartsvejen skul-

PROJEKTNR. A058287-001
DOKUMENTNR. 1
VERSION 1.0
UDGIVELSESDATO 12. september 2014
UDARBEJDET LIKR
KONTROLLERET EBKN
GODKENDT

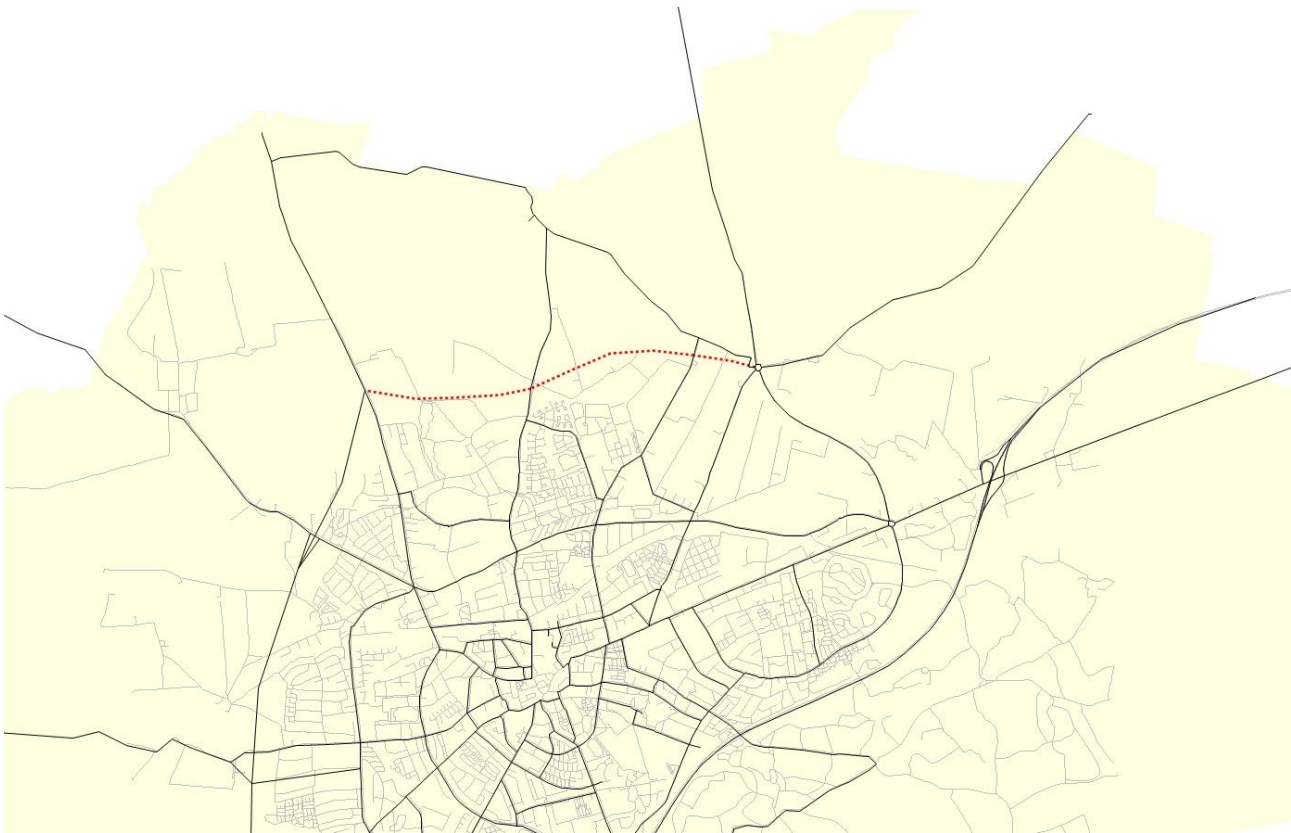
le medvirke til at gøre det mere attraktivt at køre rundt om byen.

Slagelse Kommune har bedt COWI om at foretage en screening af de trafikale konsekvenser ved anlæg af omfartsvejen nord om Slagelse.

COWI har foretaget den trafikale vurdering med udgangspunkt i en scenarieberegning med den eksisterende trafikmodel for Slagelse.

1.1 Forudsætninger

I forbindelse med screening af omfartsvejen er det forudsat, at den tilsluttes dels rundkørslen ved Kalundborgvej som det fjerde vejben, dels rundkørslen ved Nykøbing Landevej/Holbækvej som det femte vejben.



Figur 1 Principiel placering af den nordlige omfartsvej

Det er ligeledes forudsat, at der etableres forbindelse mellem omfartsvejen og Valbyvej og mellem omfartsvejen og Rosenkildevvej. I begge tilfælde forudsættes det, at der er mulighed for udveksling af trafik i alle 4 retninger, men der er ikke taget stilling til krydsudformning.

Øvrige krydsende veje i området har ikke tilslutning til omfartsvejen, herunder Slagstrupvej, der afbrydes ved rundkørslen. Det betyder, at der i givet fald skal foretages mindre vej- og trafikomlægninger af hensyn til betjening af landområdet nord og syd for omfartsvejen.

Den skilte hastighed på omfartsvejen er fastsat til 80 km/t.

Det er forventet, at der skal gennemføres hastighedsdæmpende reguleringer på Slagstrupvej/Valbyvej for at undgå gennemkørende trafik øst-vest, da det ønskes, at gennemkørende trafik anvender den nye omfartsvej.

2 Trafikale konsekvenser

Vejen strækker sig fra Kalundborgvej i den vestlige ende over til Nykøbing Landevej i den østlige ende. Tilslutning er forudsat ved Valbyvej og Rosenkildevej.

De trafikale forudsætninger er beregnet i scenarieår 2030, hvor der er taget højde for en trafikal udvikling og den i kommuneplanen forventede byudvikling.

Resultatet af den beregnede årsdøgntrafik i 2030 kan ses på figur 2. Figuren viser, at den nordlige omfartsvej forventes at tiltrække imellem 5.000 og 6.000 biler i døgnet.



Figur 2 Beregnet årsdøgntrafik i prognoseåret 2030, hvor den nordlige omfartsvej er etableret

Til sammenligning er der i figur 3 vist en beregning af de trafikale forhold i 2030 under forudsætning af, at omfartsvejen ikke er etableret.

Som eksempel ses det bl.a., at trafikken på Ndr. Ringgade og Holbækvej reduceres, mens den stiger på forbindelsesvejene mellem Ndr. Ringgade og den nordlige omfartsvej. Det skyldes formodentlig, at omfartsvejen bliver så attraktiv for området mellem omfartsvejen og Ndr. Ringgade, at trafikanterne har en fordel ved at køre ud til omfartsvejen frem for at køre igennem byen.

I figur 4 er angivet trafiktallene for basissituationen i 2014, alene af hensyn til sammenligning med dagen situation.



Figur 3 Beregnet årsdøgtrafik i prognoseåret 2030 uden den nordlige omfartsvej er etableret



Figur 4 Beregnet årsdøgntrafik i basisåret 2014

Sammenfattende kan de trafikale effekter på udvalgte vejstrækninger opgøres som angivet i tabel 1.

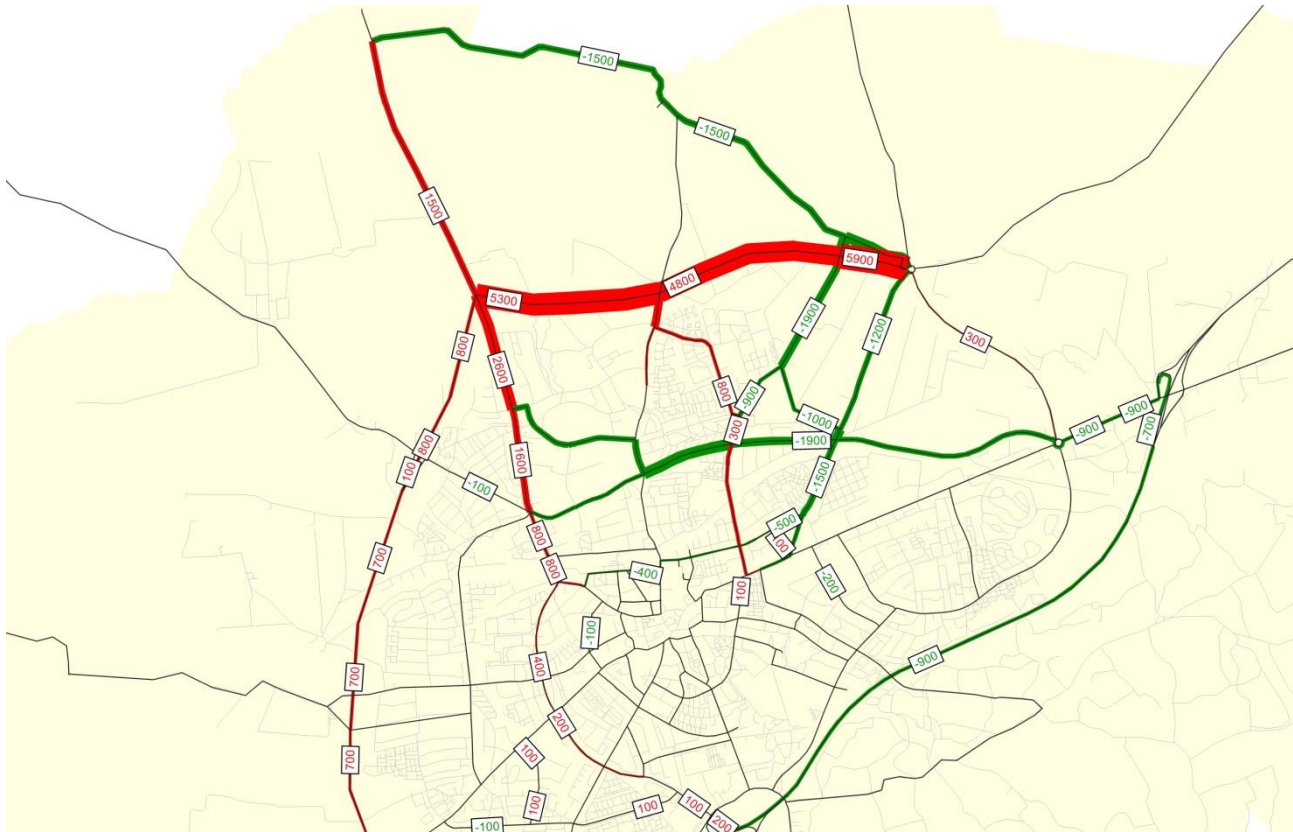
Strækning	ÅDT 2014	ÅDT 2030 u. omfartsvej	ÅDT 2030 m. omfartsvej	Diff. 2030 u/m omfartsvej
Nordlig omfartsvej øst for Kalundborgvej			5.300	+ 5.300
Ndr. Ringgade øst for Holbækvej	6.600	10.300	9.100	- 1.200
Ndr. Ringgade vest for Holbækvej	6.200	9.400	7.500	- 1.900
Ndr. Ringgade ml. Kalundborgvej og Valbygade	7.900	11.400	10.400	-1.000
Rosenkildevej n. for Ndr. Ringgade	2.500	3.600	3.900	+ 300
Kalundborgvej ml. vestlig omfartsvej og Elmedalsvej	6.300	9.200	11.700	+ 2.500
Nykøbing Landevej ml. Holbækvej og Ndr. Ringgade	2.800	4.200	4.500	+ 300
Holbækvej nord for Ndr. Ringgade	4.400	6.800	5.500	- 1.300
Valbyvej nord for Ndr. Ringgade	7.500	11.100	9.500	-1.600

Tabel 1 Trafikale konsekvenser, udtrykt som ÅDT, på udvalgte delstrækninger i 2030 efter etablering af en nordlig omfartsvej. Det bemærkes, at trafiktallene er udtrykt som årsdøgntrafik fra trafikmodellen. For 2014 er der således mindre afvigelse i forhold til de talte trafikmængder.

De trafikale konsekvenser af omfartsvejens etablering er vist i figur 5. Som det ses, er det især Kalundborgvej og omfartsvejen der får mere trafik, mens der sker en

mindre aflastning af Ndr. Ringgade samt vejene mellem omfartsvejen og Ndr. Ringgade.

Umiddelbart har omfartsvejen stort set alene betydning for trafikken i den nordlige del af Slagelse.



Figur 5 Trafikale konsekvenser ved etablering af den nordlige omfartsvej – sammenligning i 2030 med og uden omfartsvej. De røde markeringer illustrerer strækninger, hvor trafikken stiger, mens de grønne markeringer illustrerer strækninger, hvor trafikken reduceres.

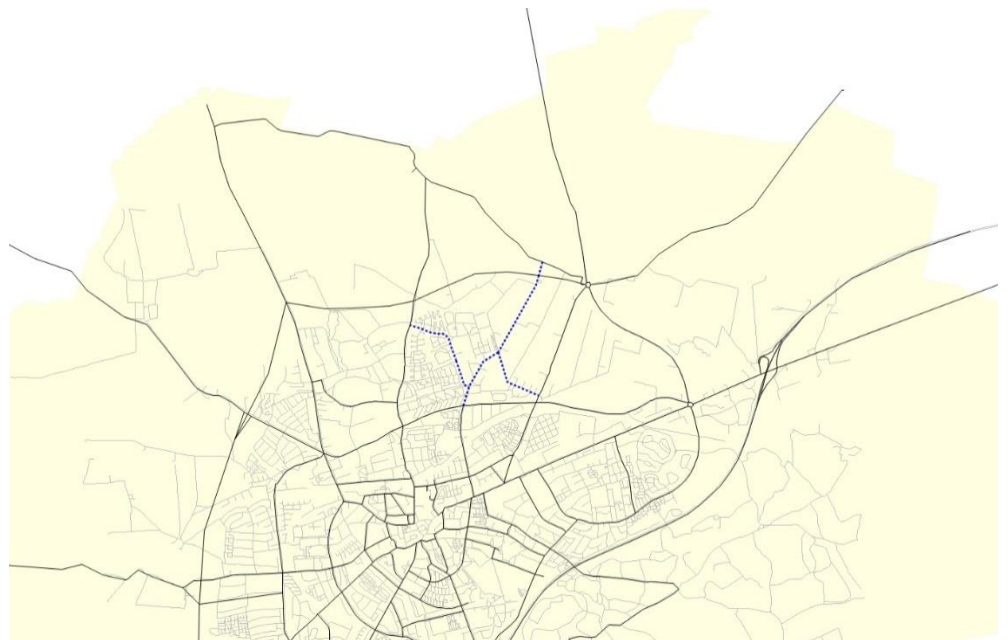
Bilag A Opdatering af trafikmodellen

Gennemførelse af screeningen af den nordlige omfartsvej er foretaget med trafikmodellen for Slagelse Kommune.

Indledningsvis er trafikmodellens beregningsnøjagtighed forbedret i området omkring den nordlige omfartsvej, ved at detaljere vejnettet i området og gennemføre en kalibrering af modellen i forhold til nye tællinger.

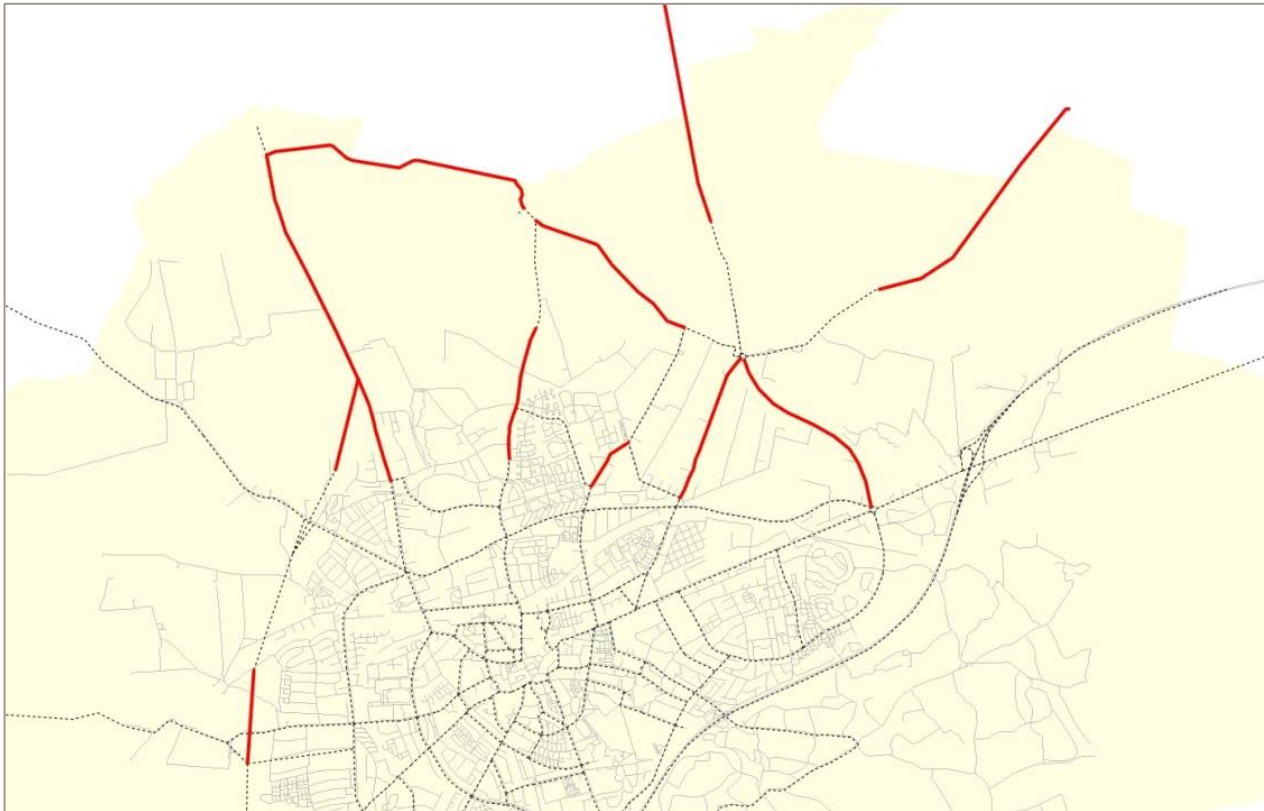
Der er lagt følgende veje ind i modellen:

- > Rosenkildevej
- > Valmuevej
- > Århusvej



Figur 6 Strækningerne med blå viser de nye veje, der er indlagt i trafikmodellen

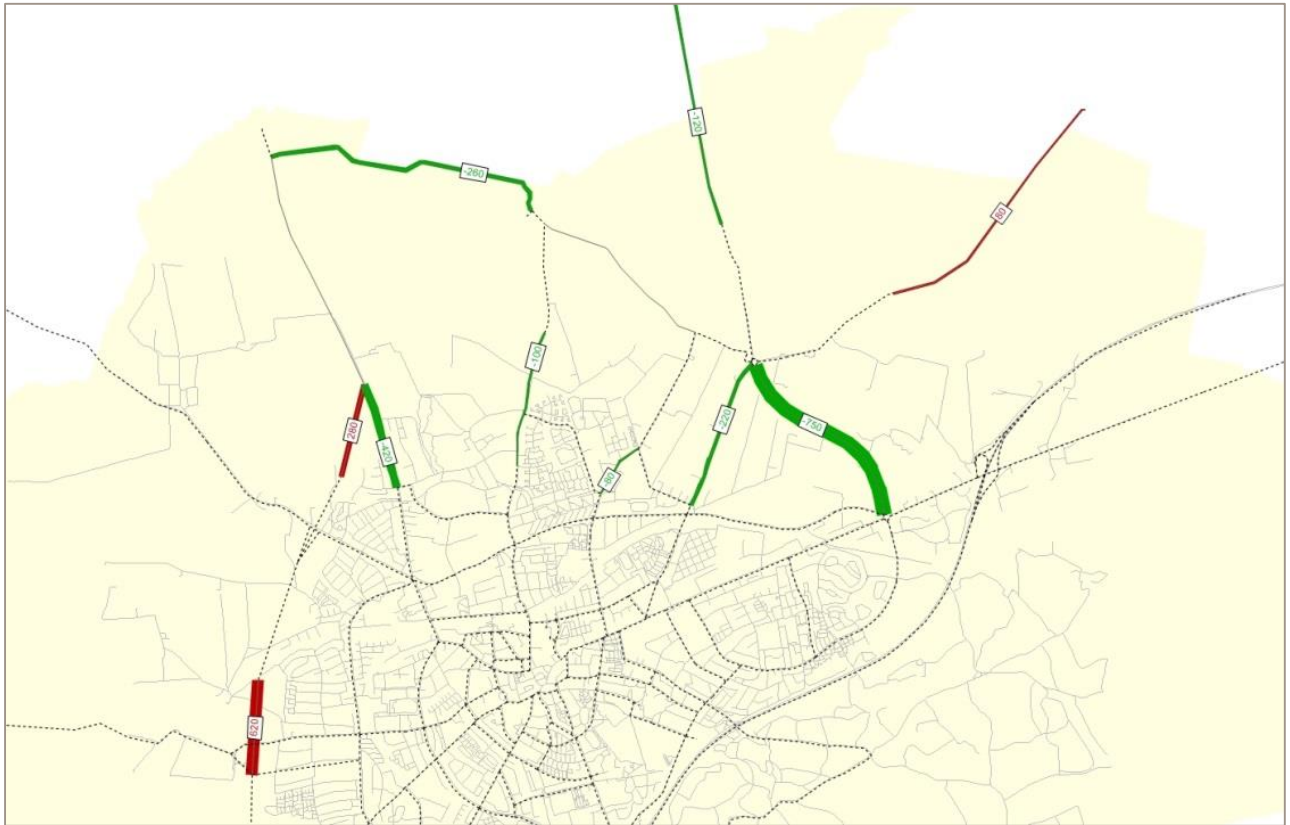
Der er gennemført en ny kalibrering af trafikmodellen i forhold til nye trafiktællinger for 2014 i området omkring den nye omfartsvej. Placering af de nye tællinger kan ses på figur 5.



Figur 7 Strækningerne med rødt viser de strækninger, som indeholder de nye trafiktællinger

Trafikmodellen er således opdateret i området omkring den forventede nordlige omfartsvej. Som det ses af figur 6 og tabel 2 er modellen opdateret, således at der er en god overensstemmelse mellem den beregnede trafik og de nye trafiktællinger.

Resultatet af kalibreringen er vist i figur 2, hvor de grønne streger repræsenterer en "underberegning" - her beregner trafikmodellen mindre trafik end trafiktællingen. De røde streger repræsenterer en "overberegning" – her beregner trafikmodellen mere trafik end trafiktællingen.



Figur 8 Forskel på beregnet trafik og trafiktællinger.

Resultaterne er også samlet i tabel 2. Forskellen imellem talt trafik og beregnet trafik er vurderet til at være acceptabelt til denne screening, Den største afvigelse mellem talt og beregnet trafik er på Nykøbing Landevej, hvor der er en afvigelse på 21 %. Beregningsnøjagtigheden i dette snit, ligger på grænsen til det acceptable, men da modelberegningen anvendes til en screeningsundersøgelse, er det dog vurderet i denne sammenhæng at være en acceptabel afvigelse.

Tællested	Trafiktælling	Beregnet trafik	Forskel antal biler	Forskel %
Holbækvej vest for rundkørsel	4609	4387	222	5%
Holbækvej øst for rundkørsel	3381	3464	-83	-2%
Kalundborgvej	6680	6261	419	6%
Nykøbing Landevej nord for rundkørsel	4071	3948	123	3%
Nykøbing Landevej syd for rundkørsel	3556	2809	747	21%
Rosenkildevej	1595	1514	81	5%
Sydlig omfartsvej ved Kalundborgvej	4044	4328	-284	-7%
Sydlig omfartsvej ved Korsørvej	5308	5928	-620	-12%
Slagstrupvej 16	1331	1354	-23	-2%
Slagstrupvej 40	1439	1183	256	18%
Valbyvej	793	695	98	12%

Tabel 2 Forskel imellem talt trafik og beregnet trafik

På baggrund af opdatering og kalibreringen af modellen, er der beregnet årsdøgntrafik for 2014 på trafikmodellens vejnet, se figur 3.