

Haslev - Østlig Ringvej og nordvendte ramper

Trafikanalyse

Indhold

1	Indledning	2
2	Trafik i dagens situation	3
2.1	Nummerskrivningsanalyse og trafiktællinger	3
3	Fastlæggelse af fremtidige scenarier	4
3.1	Trafiktilvækst til 2029	4
3.1.1	Generel trafikvækst	4
3.1.2	Byudvikling	4
3.2	Fremtidsscenarier	6
4	Ny østlig ringvej	7
4.1	Metode	7
4.2	Forudsætninger	7
4.3	Resultater	8
4.3.1	Overflytning og beregnede trafikmængder	8
4.3.2	Forsinkelse og kølængder	9
5	Nordvendte ramper	11
5.1	Metode	11
5.2	Forudsætninger	12
5.3	Resultater	12
6	Støjberegninger	13
7	Opsummering	14
7.1	Ny Østlig Ringvej	14
7.2	Nordvendte ramper	14
7.3	Generelt	15

1 Indledning

Faxe Kommune ønsker at få vurderet de trafikale konsekvenser og muligheder ved etablering af en ny Østlig Ringvej mellem Gissfeldvej og Køgevej. Delstrækningen mellem Moltkesvej og Køgevej vil være et nyt vejanlæg, se Figur 1.

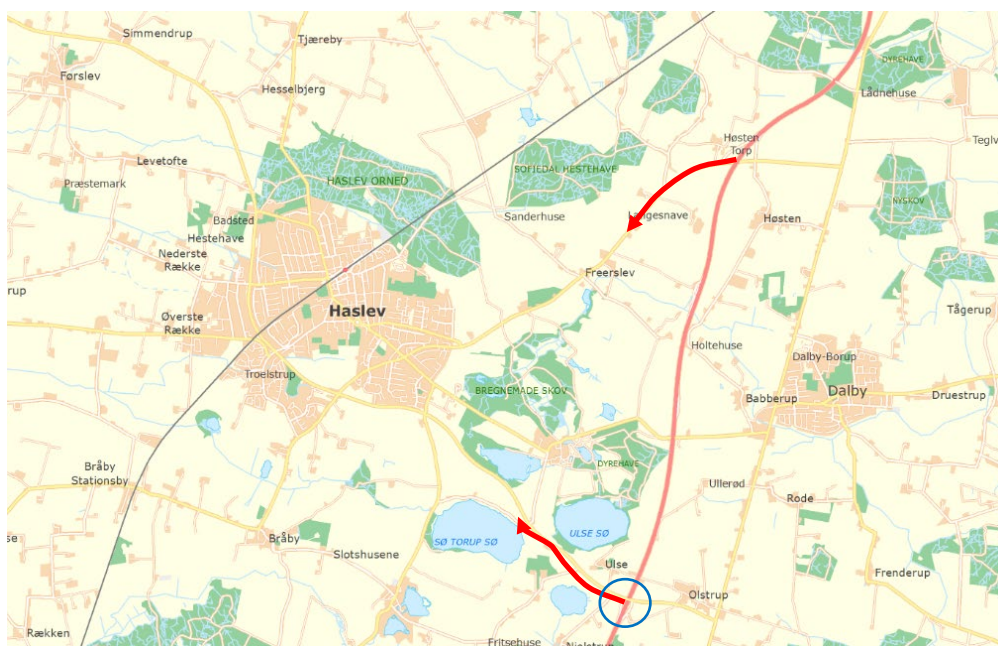


Figur 1 viser hvor den fremtidige nye Østlig Ringvej kan placeres.

Det primære mål med den Østlige Ringvej er at reducere den gennemkørende trafik på Bråbyvej, Køgevej og Moltkesvej.

Nærværende notat omfatter analyse af de trafikale konsekvenser og muligheder i forbindelse med etablering af en ny Østlig Ringvej. Analysen er blandt andet baseret på en omfattende dataindsamling af den eksisterende trafik i området. Detaljerede data og analyseresultater er beskrevet og dokumenteret i særskilt bilagsnotat.

Som alternativ foretages også en vurdering af effekten ved etablering af nordvendte ramper ved afkørsel 36 på Sydmotorvejen.



Figur 2 viser, med en blå ring afkørsel 36, hvor der overvejes nordvendte ramper. Herudover afkørsel 35, hvor der i dag er nordvendte ramper.

2 Trafik i dagens situation

Følgende data er indsamlet og benyttet i analysen:

- Trafiktællinger – tælling af trafik i kryds og på strækninger
- Nummerskrivningsanalyse – belyser hvilke ruter biltrafikken benytter i dag
- Byplan-data – indhentning af data for fremtidig byudvikling der genererer ny trafik
- Generel trafikvækst – undersøgelse af historiske trafikdata

De enkelte data er kortfattet beskrevet i de følgende afsnit, og i øvrigt i bilagsnotatet. Trafiktal angives som hverdagsdøgn (HDT). Hverdagsdøgntrafik er den gennemsnitlige trafik på hverdage uden for perioder med helligdage og ferie.

2.1

Nummerskrivningsanalyse og trafiktællinger

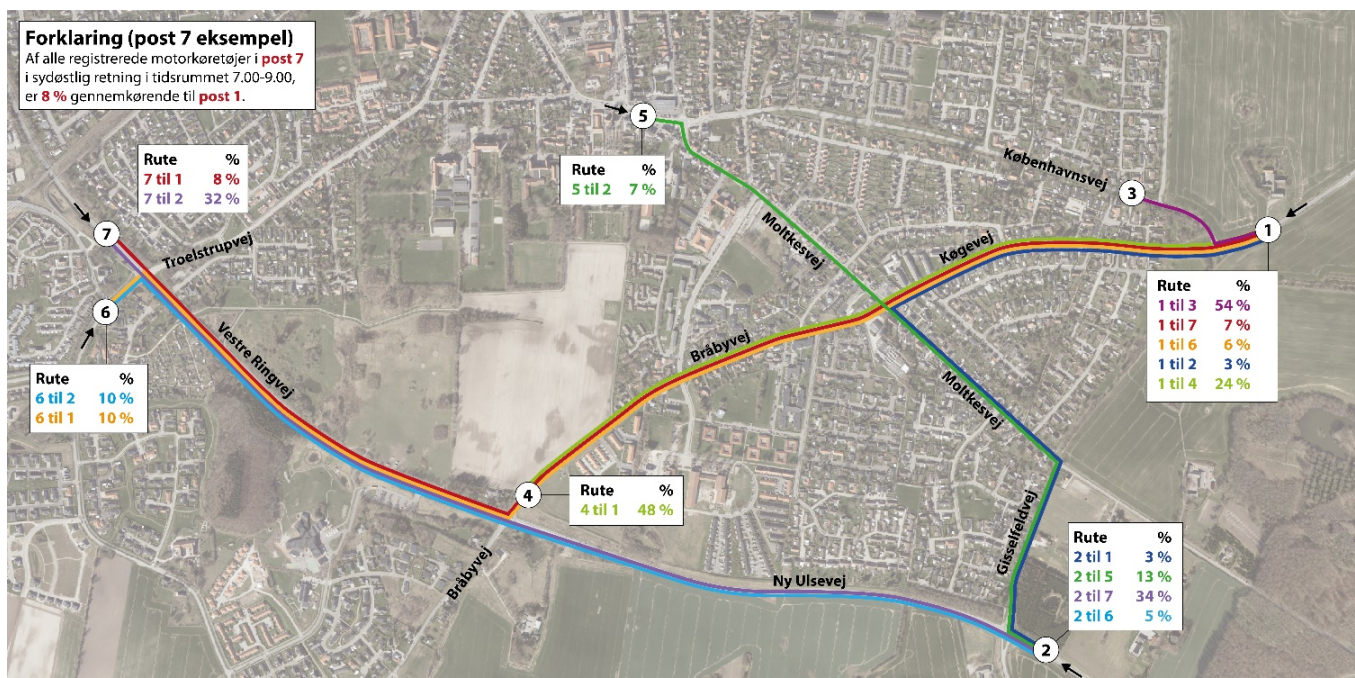
Trafikregistreringerne har omfattet snittællinger over en uge (uge 44) samt krydstællinger og nummerskrivningsanalyse onsdag den 30. oktober 2019.

Snittællingerne giver overordnet viden om trafikniveauet i en række snit i Haslev. De bruges også til at sikre, at der ikke har været uregelmæssigheder i trafikken, den dag de øvrige registreringer er foretaget, samt at den valgte registreringsdag er repræsentativ.

Krydstællingerne er gennemført i tidsrummet kl. 5⁰⁰-10⁰⁰ og 14⁰⁰-18⁰⁰. De giver detaljeret viden om antallet af svingende køretøjer i hvert kryds og om omfanget af lette trafikanter.

Nummerskrivningsanalysen er foretaget i tidsrummet kl. 7⁰⁰-9⁰⁰ og kl. 14³⁰-16³⁰, hvor der er registreret bilnumre på 7 poster på de biler, der passerer.

På figur 3, er vist udvalgte ruter og resultater fra nummerskrivningsanalysen. Bemærk især ruterne mellem post 6-1, 7-1, 5-2 og 4-1. Det er især bilister mellem disse poster, der kan overflyttes til en ny østlig ringvej.



Figur 3 viser udvalgte resultater fra nummerskrivningsanalysen for morgentrafikken. Fra hver post er der med farvede ruter vist hvor stor en andel, der genfindes ved udvalgte andre poster og som derfor er gennemkørende. Et eksempel: Af den trafik, der kører i sydøstlig retning forbi post 7 genfindes 8% ved post 1 og 32% ved post 2.

3 Fastlæggelse af fremtidige scenarier

År 2029 er aftalt som prognoseår. Der benyttes ofte en tidshorizont på 10 år fra basisåret, hvorved der kan indregnes planlagt byvækst og der beregnes på en situation hvor vejen kan være bygget og have haft en indkøringsperiode.

3.1

Trafiktilvækst til 2029

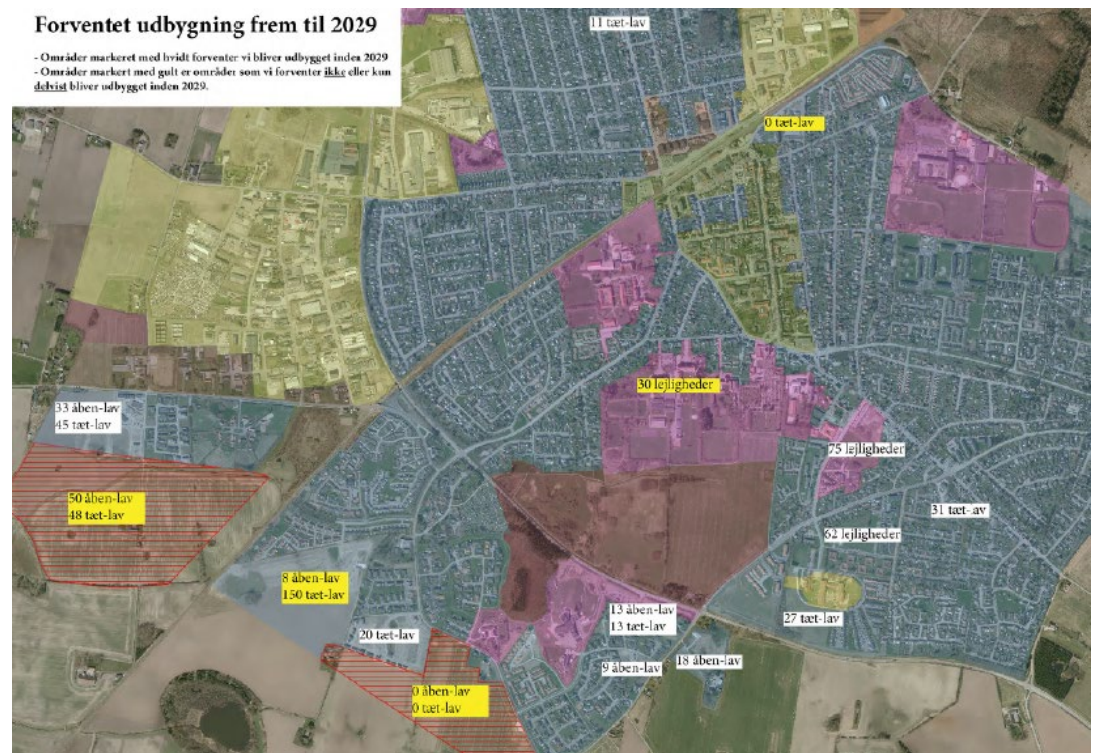
Trafikken i 2029 er beregnet som en sum af generel trafikvækst og estimeret trafik for de byudviklingsprojekter, der forventes realiseret frem til 2029.

3.1.1 Generel trafikvækst

Den generelle trafikvækst på de gennemkørende ruter er bestemt ud fra historisk data fra tællinger fra de seneste 10 år. Ud fra disse data er der fastlagt en generel trafikvækst på 2,5% pa.

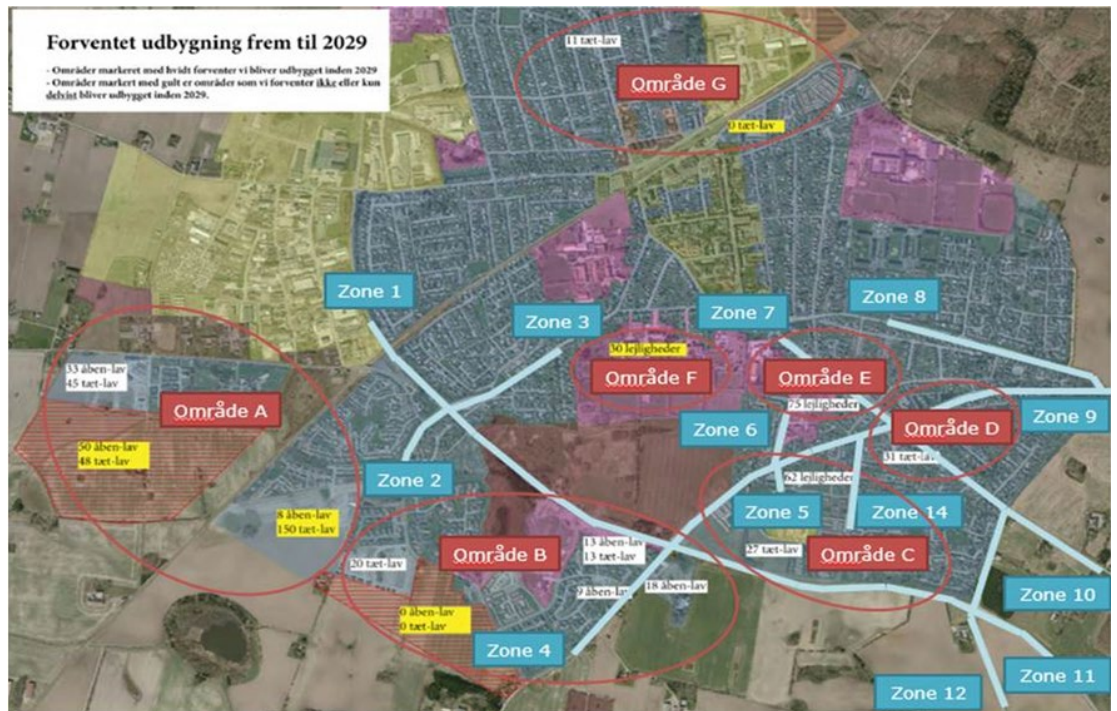
3.1.2 Byudvikling

Faxe Kommune har estimeret de byudviklingsprojekter, der ligger frem til 2029. (se Figur 4).



Figur 4 viser hvilke områder der forventes byudviklet i Haslev. Kilde Faxe Kommune.

Projekterne er inddelt i de delområder, der fremgår af Figur 5:



Figur 5 viser, med blå veje, beregningsvejnettet og de tilhørende trafikzoner. Herudover viser kortet hvordan den planlagte byudvikling er samlet i 6 røde delområder (område A-F).

Den samlede trafikmængde til/fra de nye områder er beregnet ud fra erfaringstal for hvor meget biltrafik forskellige typer af boliger skaber. Det drejer sig i alt om 643 boliger, der samlet forventes at genere 3.012 bilture i døgnet. Resultat fremgår af Figur 6.

	Tilhørende zoner	Antal boliger	Type boliger	Turrate	Antal ture, døgn
Område A	2	33	åben-lav	6	198
		45	tæt-lav	5	225
		50	åben-lav	6	300
		48	tæt-lav	5	240
		8	åben-lav	6	48
		150	tæt-lav	5	750
					1761
Område B	4	20	tæt-lav	5	100
		13	åben-lav	6	78
		13	tæt-lav	5	65
		9	åben-lav	6	54
		18	åben-lav	6	108
					405
Område C	5	27	tæt-lav	5	135
		62	lejligheder	3	186
					321
Område D	14	31	tæt-lav	5	155
Område E	6,7	75	lejligheder	3	225
Område F	3,6,7	30	lejligheder	3	90
Område G	1,6,7,8	11	tæt-lav	5	55
SUM					3012

Figur 6 viser beregningen for antallet af fremtidige ture som byudviklingen bidrager med frem til 2029. Turraten angiver antallet af bilture til og fra én bolig, begge retninger tilsammen

Fremtidsscenarier

Der er i analysen set på følgende scenarier:

- Basis – Dagens vejnet. Registreret trafik år 2019
- 0-scenarie – Dagens vejnet. Beregnet trafik år 2029
- Scenarie 1 – Østlig Ringvej bygget, + tiltag på bl.a. Bråbyvej, Moltkesvej og Køgevej se afsnit 4.2. Trafik år 2029
- Scenarie 2 – Dagens vejnet. Nordvendte ramper ved afkørsel 36 + tiltag på Bråbyvej og Køgevej, se afsnit 5.2. Trafik år 2029

Basisscenariet giver et billede af den trafikale situation i dagens situation (2019).

0-scenariet er med for at vise, hvordan det trafikale billede vil se ud omkring Haslev i 2029, hvis der ikke etableres en Østlig Ringvej, samt for at danne sammenligningsgrundlag for scenarierne.

Scenarie 1 – Østlig Ringvej er etableret, og der er foretaget tiltag for at begrænse trafikken på Bråbyvej, Køgevej og Moltkesvej.

Scenarie 2 benytter dagens vejnet. Derudover er der gennemført tiltag på Bråbyvej og Køgevej se afsnit 5.2. Der er ikke medtaget tiltag på Moltkesvej, da det ikke vil fremme brugen af ramperne.

4 Ny østlig ringvej

4.1

Metode

Der er anvendt trafikmodelleringsprogrammerne Visum/Vissim til fastlæggelse af trafikens fordeling i de forskellige scenarier. Input er de beregnede trafikmængder (år 2029), planlægningshastigheder samt det geometriske vejnet. Programmerne beregner en overflytning af trafik i de forskellige scenarier. Da nogle trafikanter skifter rute til veje uden for det analyserede vejnet, foretages en manuel kalibrering af modellernes beregninger.

4.2

Forudsætninger

Den foreslåede ringvej mellem Køgevej og Ny Ulsevej er kun en genvej for få køretøjer, da ruten via Køgevej og Bråbyvej for langt de fleste vil være kortere og dermed hurtigere. For at øge overflytning af trafik, er det derfor nødvendigt at øge rejsetiden på den nuværende rute og så vidt muligt øge rejsehastigheden og attraktionen på den nye rute øst om byen.

Følgende hastighedsgrænser er anvendt (se endvidere Figur 7):

- Bråbyvej – Hastigheden sænkes fra 50 til 40 km/t og fra 80 til 50 km/t.
- Moltkesvej – Hastigheden sænkes fra 50 til 40 km/t
- Østlig Ringvej nord for Moltkesvej – 70 km/t
- Østlig Ringvej syd for Moltkesvej – 60 km/t

For at sikre ovenstående hastighedsreduktioner på Bråbyvej og på Moltkesvej og dermed øge effekten af den nye ringvej, er der forudsat en række tiltag som fremgår af Figur 7 og som er beskrevet efterfølgende.



Figur 7 viser en række af de tiltag, der skal være med til at øge effekten af den nye Østlige Ringvej.

- På hele strækningen Bråbyvej-Køgevej, mellem Københavnsvej og Ny Ulsevej, etableres der et forbud mod gennemkørende lastbiler. Det vil understøtte overflytning af trafik til ny ringvej. Herudover vil det forbedre støj, tryghed, trafiksikkerhed mv. på Bråbyvej-Køgevej

- På den sydvestlige del af Bråbyvej forudsættes etablering af en hastighedsdæmpende foranstaltning, i form af sidehelle, der indsnævrer vejens profil til ét spor. Dette sænker erfaringsmæssigt hastigheden i perioder med trafik i begge retninger.
- Ved Grøndalsvej forudsættes det at ombygge det firbenede vigepligtsreguleret kryds til et signalreguleret kryds, hvorved den gennemkørende trafik på Bråbyvej kan forsinkes signalteknisk. Krydset er pt uheldsbelastet, hvilket kan forbedres ved en signalregulering. Etablering af signal, bør derfor overvejes uanset ringvej.
- Øst for krydset ved Grøndalsvej forudsættes der etableret cykelsti frem til krydset ved Moltkesvej. Det indsnævrer vejprofilet, hvilket understøtter hastighedsreduktion. Det vil samtidigt forbedre trygheden for cyklisterne.
- Øst for krydset ved Grøndalsvej forudsættes sideheller, der indsnævrer vejens profil til et spor. Dette sænker erfaringsmæssigt hastigheden i perioder med trafik i begge retninger. Afstanden til krydset ved Moltkesvej skal overvejes.
- I krydset ved Moltkesvej vil der være store ændringer i trafik-flowet og trafikens retningsfordelinger. Her bør der etableres en ny styring/optimering af signalprogrammerne, der understøtter overflytning af trafik til ringvejen. Herved er der også mulighed for at forbedre forholdene for de lette trafikanter.
- På Moltkesvej etableres 1 -2 hastighedsdæmpende foranstaltninger, i form af indsnævring til et spor.

Faxe Kommune har forudsat, at er de to tilslutninger til den nye ringvej, samt tilslutningen mellem Ny Ulsevej/Gisselfeldtvej udformes som et-sporede rundkørsler, hvilket er anvendt i beregningerne. Det bør bemærkes at krydset Ny Ulsevej/Gisselfeldtvej, der i dag er et vigepligtsreguleret fire-benet kryds, uanset etablering af ny ringvej bør krydset ombygges til en rundkørsel eller signalreguleres, af hensyn til trafiksikkerheden.

De tre kryds kan trafikteknisk både udformes som signalanlæg eller rundkørsel, hvilket bør endelig detailvurderes i den videre planlægning. Generelt bemærkes at rundkørsler ofte kræver mere areal og er dyrere at anlægge end signalanlæg, men modsat er billigere i drift. Rundkørsler afvikler trafikken mest smidigt ved lav og moderat trafikbelastning, men er ringere end signaler ved intensiv trafik, hvor rundkørslen kan medføre lange kødannelser. Det hænger sammen med, at man med signaler både kan samordne kryds og i det enkelte kryds kan prioritere særlige retninger eller trafikantgrupper. I rundkørsler med en udtalt hovedstrøm kan man opleve, at trafikken fra efterfølgende vejgrene forsinkes meget, fordi der kun kan køres ind i rundkørslen, når der er huller i trafikken. Man skal være varsom med at etablere rundkørsler de steder, hvor der ventes en stigning i trafikken.

4.3

Resultater

På baggrund af ovenstående forudsætninger er der foretaget beregninger på de fremtidige trafikmængder. Beregningerne er udført i simuleringssprogrammet PTV Vissim. Simuleringssprogrammet skaber selv en variation i ankomstfordelingen af trafikken (seeds). Der er foretaget 25 simuleringer med forskellige seeds. Beregningsresultaterne fra trafiksimuleringerne fremgår af det nedenstående delafsnit samt i tabeller i tilhørende bilagsnotat.

4.3.1 Overflytning og beregnede trafikmængder

De beregnede trafikmængder for scenarierne beskrevet i de tidligere afsnit fremgår af Figur 8. Trafikmængderne er opgjort for hverdagsdøgn (HDT) samt for morgen- og eftermiddags-spidsstimer for de enkelte veje i modellen.



Figur 8 viser trafikmængder i de forskellige scenarier. Basis 2019 er registreret trafik, hvorimod de to fremtidsscenerier er beregnet trafik. Der vises trafikmængder for hverdagsdøgn (HDT) samt for morgen(M)- og eftermiddagsspidsstime(E). Scenarie 0 og 1 er situationen i 2029 uden og med en østlig ringvej. Scenarie 2 handler om de nordvendte ramper, der beskrives i afsnit 5.

I scenariet hvor der er etableret en Østlige Ringvej vil trafikken (HDT) i år 2029 være:

- Østlige Ringvej, Nord for Moltkesvej: 3.340 biler.
- Østlige Ringvej, Syd for Moltkesvej: 4.320 biler.
- Bråbyvej: Størstedelen af den gennemkørende trafik overflyttes til den Østlig Ringvej. Det giver et fald på ca. 1.625 biler øst for Grøndalsvej, svarende til en reduktion på ca.30% af trafikken.
- Moltkesvej: Et fald på ca. 1.670 biler, svarende til en reduktion på ca. 40 %
- Køgevej vest for Københavnsvej: Et fald på ca. 890 biler, svarende til en reduktion på knap 20% af trafikken.
- Københavnsvej vil få en stigning i trafikken på ca. 545 biler, svarer til en stigning på ca. 15%.

4.3.2 Forsinkelse og kølængder

I Bilagsnotatet er der vist tabeller med detaljerede resultater for hvert enkelt kryds, der angiver forsinkelse og kølængder, for de forskellige scenarier.

Generelt viser resultaterne at trafikken i det fleste kryds afvikles indenfor et tilfredsstillende serviceniveau. I det følgende er det kort beskrevet, hvordan trafikafviklingen vil være i år 2029 i de mest belastede kryds, herunder Ringvejens betydning se bilagsnotat for detaljerede resultater:

- De to mest belastede kryds, er de to kryds der ligger på Vestre Ringvej ved Bråbyvej og Troelstrupvej. De to kryds har allerede i dag en høj forsinkelse i spidsbelastningsperioderne, og vil blive endnu mere belastet i forbindelse med den forventede vækst i trafikken frem mod år 2029. Trafikken i dette kryds er ikke påvirket af etablering af Østlig Ringvej eller nordvendte ramper, men primært af væksten i den generelle trafik samt byudvikling.

- I krydset ved Troelstrupvej vil der primært ske en generel stigning i mængderne af trafik, og dermed også en stigning i forsinkelserne og kølængderne, men primært af væksten i den generelle trafik samt byudvikling.
- I krydset ved Bråbyvej vil de trafikale strømme ændres markant. Her vil der være flere ligeudkørende på Ny Ulsevej og Vestre Ringvej og færre der svinger til og fra Bråbyvej.
- I de tre kryds, hvor der implementeres nye rundkørsler (scenariet med Østlig Ringvej), vil der fås en samlet stigning i forsinkelse, men det er forventet, da de ligeudkørende på Ny Ulsevej og på Køgevej ikke har vigepligt i dag. Overordnet set afvikles trafikken acceptabelt i alle tre nye rundkørsler i år 2029. Ved Ny Ulsevej vil et signalreguleret kryds afvikle trafikken bedre end en rundkørsel. Hermed vil man bedre kunne prioritere udvalgte svingbevægelser samt sikre kapaciteten i krydset ud over 10 år. Scenarie 1 viser, at der på enkelte svingbevægelser kan opstå forsinkelser, som ikke afvikler trafikken tilfredsstillende.

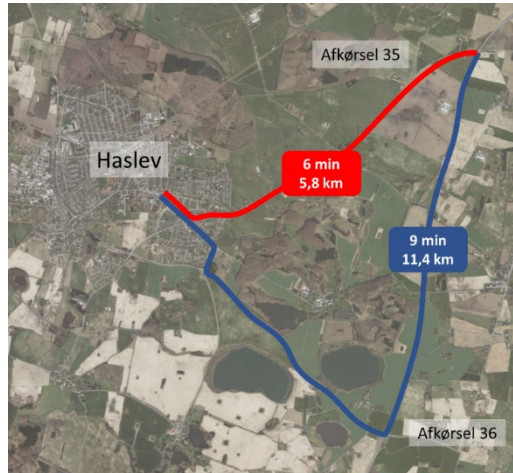
Hvis det besluttet at gå videre med løsningen med den Østlige Ringvej, bør der foretages en nærmere gennemgang af især disse nye kryds med henblik på at optimere trafikafvikling og fremkommeligheden.

5 Nordvendte ramper

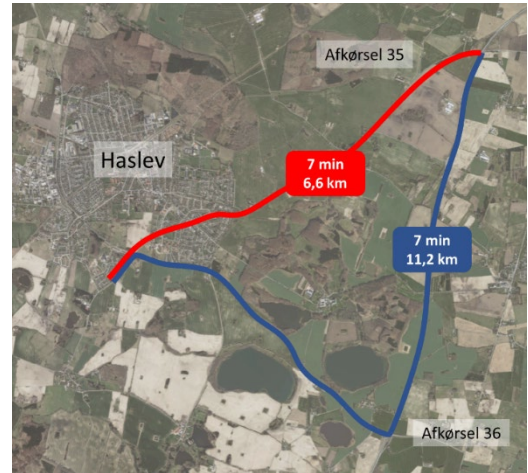
5.1

Metode

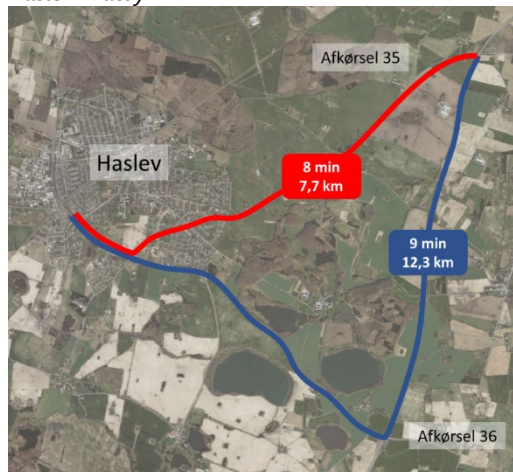
Til at vurdere overflytningen af gennemkørende trafik i området til nordvendte ramper, er der benyttet data fra nummerskrivningsanalyse samt manuelle beregninger for rejsetid og afstand på udvalgte ruter jf. Figur 9 - Figur 13.



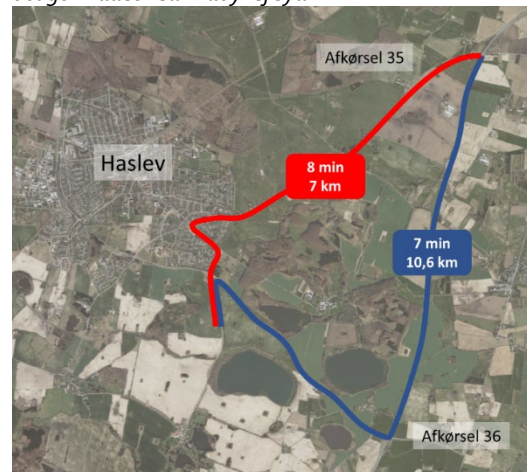
Figur 9. Rejsetid og distance for udvalgte ruter Haslev Midtby.



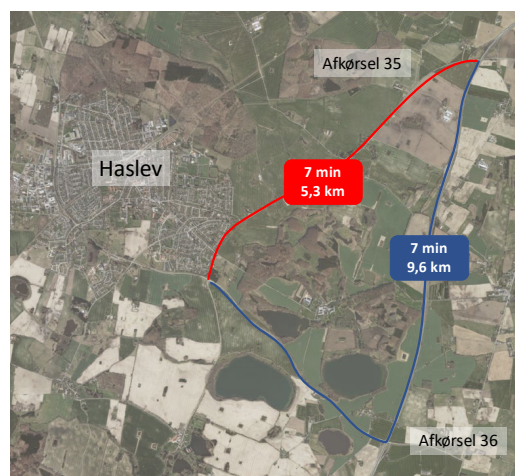
Figur 10. Rejsetid og distance for udvalgte ruter fra boligområdet ved Bråbyvej syd.



Figur 11. Rejsetid og distance for udvalgte ruter fra Vestre Ringvej.



Figur 12. Rejsetid og distance for udvalgte ruter fra Gisselfeldvej.



Figur 13 Rejsetid og distance for udvalgte ruter fra Gisselfeldvej, hvor der både er nordvendte ramper og Østlig Ringvej

Ud fra de foregående figurer fremgår det:

- Fra det centrale Haslev vil det f.eks. tage tre minutter længere at benytte de nordvendte ramper ved afkørsel 36. Ruten er 5,6 km længere, se Figur 9.
- Fra Gisselfeldvej sydøst for Haslev kan det tidsmæssigt bedst svare sig at køre ad de nye ramper (Figur 12). Ruten er dog noget længere end dagens rute. Det vurderes derfor at maks. ca. 75% af denne trafik vil benytte nye nordvendte ramper.
- For trafikken fra industriområdet vest for Haslev samt den øvrige trafik til motorvejen fra den Vestre Ringvej (Figur 11), samt boligområderne ved Bråbyvej (Figur 10) vil rejsetiden være stort set ens for begge ruter. Dette til trods for at distancen vil være 4-5 km længere ad den nye rute. Antallet af ændrede ture kan afhænge af den enkelte bilists eventuelle ærinde i Haslev samt den enkeltes præferencer i forhold til motorvejskørsel og bykørsel.
- Figur 13 viser et eksempel på rejsetider og afstande, hvis der ses på en rute med en ny Østlig Ringvej og nordvendte ramper ved afkørsel 36.

5.2

Forudsætninger

For scenariet med nordvendte ramper ved afkørsel 36, er der foretaget manuelle vurderinger af overflytningen af trafikanter fra en rute til en anden. Dette er gjort ud fra resultatet af nummerskrivningsanalysen samt estimerede rejsetider på ruter via de nye ramper.

For scenariet med nordvendte ramper er tiltagene på Bråbyvej og Køgevej de samme som i scenariet med en Østlig Ringvej på nær i krydset ved Moltkesvej/Bråbyvej. Her skal signalet håndtere en øget trafikmængde på Moltkesvej.

Det er ikke aktuelt med tiltag på Moltkesvej og Gisselfeldvej, da disse veje vil få en højere trafikbelastning.

I krydsene ved Moltkesvej/Gisselfeldvej og Ny Ulsevej/Gisselfeldvej er det forudsat, at krydsene er udformet som dagens situation:

5.3

Resultater

I scenariet med nordvendte ramper, vil der ligesom i scenariet med Østlig Ringvej opnås et fald i trafikken på Bråbyvej og Køgevej. Dog vil trafikken på den nordlige del af Moltkesvej være uændret og trafikken på den sydlige del af Moltkesvej opleve en stigning i trafik.

Det vurderes at nordvendte ramper vil medføre en større risiko for utilsigtet overflytning af den gennemkørende trafik fra Bråbyvej/Køgevej til ruten Københavnsvej, Skolegade og Troelstrupvej sammenlignet med Østlig Ringvej. Skønnet 10-15% med nordvendte ramper mod 5-10% med Østlig Ringvej. Derudover kan resultaterne ses i afsnit 4.3 samt på Figur 8.

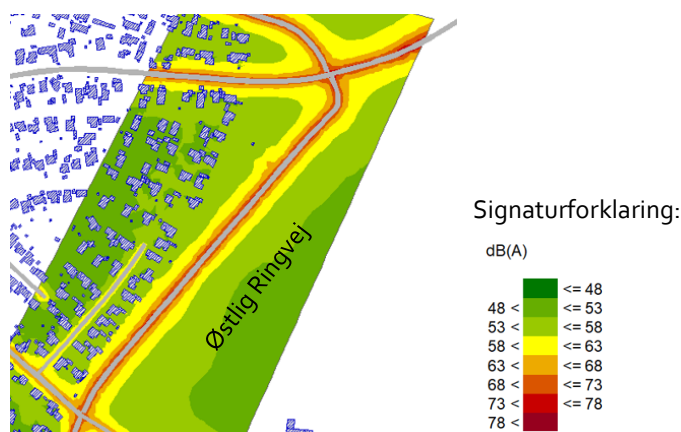
Derfor bør der fortages hastighedsdæmpende tiltag på denne rute. Mest oplagt er det at lave tiltag på Skolegade. Der kan også udføres tiltag på Troelstrupvej, Søndergade og Præstevænget, men her vil der være en risiko for at påvirke andre trafikanter, da der er tale om centrale veje i byrummet, hvor det er vigtigt at fastholde en god trafikafvikling.

6 Støjberegninger

Dette afsnit er et uddrag af særskilt støjnotatet med scenarier og resultater. For mere detaljeret information om metode, forudsætninger og resultater henvises der til støjnotatet. Der er udført støjberegninger for et afgrænset område i Haslev. Det afgrænsede område er besluttet i samarbejde med Faxe Kommune, og har fokus på de områder, der bliver direkte berørt af den nye Østlige Ringvej. Der er udført støjberegninger for følgende scenarier.

- **Basisscenarie:** Dagens trafikale situation (2019) og ingen ændringer på vejnettet.
- **0-scenarie:** Trafikken er fremskrevet til 2029 med udgangspunkt i kommunens plandata samt trafikvækst på de gennemkørende veje.
- **Scenarie 1:** Trafikken er fremskrevet til 2029 samt etablering af omfartsvej mellem Køgevej og Gisselfeldsvej og de dertilhørende ændringer i trafikmængder, som følge af den nye Østlige Ringvej. Hastigheden på omfartsvejen sættes til 70 km/t og Gisselfeldvej sættes til 60 km/t for hele strækningen.
- **Scenarie 1-alternativ:** Med udgangspunkt i Scenarie 1 indarbejdes der støjreducerende foranstaltninger i form af støjreducerende asfalt og en støjskærm langs omfartsvejen.

Den nye Østlige Ringvej vil resultere i støjgener for beboerne langs denne. Omkring 7-9 boliger vil opleve trafikstøj over 58 dB, som er over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi. Denne grænseværdier er fokuseret på støjniveau i forbindelse med nybyggeri, men kan også anvendes som pejlemærke i forbindelse med eksisterende boliger.



Figur 14 – Udsnit af Støjnotatets bilag 1.2: Beregnet støj i scenarie 1. Uden støjræduserende tiltag.

Ved etablering af en tre meter høj støjskærm langs vejen og støjreducerende asfalt, som scenarie 1-alt, kan støjniveauet holdes under den vejledende grænseværdi på 58 dB. (se bilag 1.3). Da den beregnede støj kun ligger lige over grænseværdien, er det muligt at støjreducerende asfalt er tilstrækkeligt i forhold til at komme under grænseværdien (støjskærmen kan muligvis undværes). Dette bør dog undersøges nærmere ved en egentlig beregning. På Gisselfeldvej, mellem Moltkesvej og Ny Ulsevej, er der enkelte bygninger der ligger tæt ud til den eksisterende vej. Det bør undersøges nærmere om vejen med fordel kan flyttes længere mod øst for at der kan være plads til en støjskærm.

Langs Gisselfeldvej er der i dag, enkelte boliger, der overskrider Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier på 58 dB for boliger.

Den ændrede hastighed på Gisselfeldvej, fra 50 hhv. 80 km/t til 60 km/t, betyder, at beboerne på den sydlige del af Gisselfeldvej vil opleve en svag forbedring og modsat en svag forværring i den nordlige del. For at nedbringe støjniveauet kan der etableres støjreducerende tiltag, såsom støjreducerende asfalt på strækningen. Der kan også etableres en støjskærm, men da husene er meget tæt på vejen, kan det blive vanskeligt at få plads til en støjskærm. På trods af dette er der i beregningen indlagt en tre meter høj støjskærm mellem Gisselfeldvejen og husene nordvest herfor. Beregningen viser, at støjskærmen vil medvirke til at sikre et støjniveau under den vejledende grænseværdierne på 58 dB (se støjnotatets bilag 1.3).

7 Opsummering

7.1

Ny Østlig Ringvej

Den foreslåede ringvej mellem Køgevej og Ny Ulsevej er kun en genvej for få køretøjer, da ruten via Køgevej og Bråbyvej for langt de fleste vil være kortere og dermed hurtigere. For at øge overflytning af trafik, er det derfor nødvendigt at øge rejsetiden på den nuværende rute og så vidt muligt øge rejsehastigheden og attraktionen på den nye rute øst om byen.

En Østlig Ringvej forudsætter derfor en række tiltag på Bråbyvej, Køgevej og Moltkesvej. Der har til formål at gøre det langsommere og mere vanskeligt at passere disse strækninger.

Tiltagene vil have en række afledte positive effekter i form af øget trafikikkerhed, tilgængelighed og tryghed på disse strækninger.

Med disse forudsætninger forventes en Østlig Ringvej at få en trafikbelastning på:

- ca. 3.300 køretøjer på den nordlige del
- ca. 4.300 køretøjer på den sydlige del

På den sydlige del svare det til en trafikvækst på ca. 60%

På Bråbyvej øst for Grøndalsvej er det beregnet at trafikken vil falde med ca. 30% svarende til 1.625 køretøjer.

På Køgevej er det beregnet at trafikken vil falde med ca. 20% svarende til 890 biler.

På Moltkesvej er det beregnet at trafikken vil falde med ca. 40% svarende til 1.670 biler.

Den tunge trafik der er gennemkørende overflyttes i højere grad end den øvrige trafik. Det skyldes primært forbud for gennemkørende lastbiler på Køgevej og Bråbyvej.

Etablering af en ny Østlig Ringvej medfører støjgener for beboerne langs den nye strækning mellem Moltkesvej og Køgevej. Der er udført støjberegninger, der viser at udlægning af støjreducerende asfalt og etablering af støjskærm vil kunne reducere støjpåvirkningen for disse beboere, så den kommer under 58 dB(A) (Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi).

Anlægsomkostninger, udover den nye vejstrækning og tilhørende tilslutningsanlæg, vil ligeledes kræve omfattende tiltag til trafiksanering af Bråbyvej, Køgevej, Moltkesvej og Køgevej.

7.2

Nordvendte ramper

I analysen er der foretaget en vurdering og beregning af effekten af nordvendte ramper ved frakørsel 36 på Sydmotorvejen.

Nordvendte ramper forudsætter også tiltag på Køgevej og Bråbyvej for at kunne overflytte trafikanter, men ikke på Moltkesvej, da det ikke vil fremme brugen af ramperne.

Effekten af nordvendte ramper er mindre end effekten af en Østlig Ringvej. Dette skyldes primært at der vil være en øget trafikmængde på Moltkesvej og derfor bør der ikke gennemføres tiltag på denne strækning.

Det vurderes at nordvendte ramper vil medføre en større risiko for utilsigtet overflytning af den gennemkørende trafik fra Bråbyvej/Køgevej til ruten Københavnsvej, Skolegade og Troelstrupvej sammenlignet med Østlig Ringvej. Skønnet 10-15% med nordvendte ramper mod 5-10% med Østlig Ringvej.

Det bemærkes at nordvendte ramper ikke er en kommunal beslutning.

Generelt

Uanset om der etableres en ny Østlig Ringvej eller nordvendte ramper ved afkørsel 36, bør flere tiltag udføres eller undersøges nærmere. Blandt andet blev der under registreringen af trafikken, set nærmere på flere af krydsene på Bråbyvej, Ny Ulsevej og Vestre Ringvej:

- På både Ny Ulsevej (ved Gisselfeldvej) og Bråbyvej (ved Grøndalsvej) er der 4-benede vigepligtsregulerede kryds, som erfaringsmæssigt medfører mange trafikulykker. De vil sandsynligvis fungere bedre som rundkørsler eller signalregulerede kryds. En nærmere analyse i forhold til trafikuheld i disse kryds, vil kunne vise, hvad der er mest hensigtsmæssigt.
- I krydset Troelstrupvej / Vestre Ringvej er der i allerede dagens situation trængsel i spidsbelastningsperioderne, blandt andet blev der observeret chancebetonet kørsel ved venstresving. Det bør derfor undersøges om krydset kan optimeres med hensyn til trafikafvikling/prioritering.
- Ved Vibeengskolen, blev der især i morgenspidsbelastningen observeret en lang ventetid for trafikanter, der skal ud på Vestre Ringvej fra p-arealet.
- Begge løsninger vil have en positiv effekt på overflytning af trafik fra Bråbyvej, Køgevej. Samt for Moltkesvej for løsningen med Østlig Ringvej.
- Eksisterende vejnet, der indgår i analysen, har kapacitet til at afvikle den fremtidige trafikvækst. Dog med undtagelse af de to kryds ved Troelstrupvej / Vestre Ringvej og Vester Ringvej / Bråbyvej.

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