

Teknisk notat

Trafikanalyse Rønnede Resultater af 6 nye scenarier

29. maj 2013
Projekt: 22.5033.01
Version 2

Udarbejdet : Bo Brassøe / Anne Mette Bach-Jacobsen

Kontrolleret : Irene Bro Brinkmeyer

1 INTRODUKTION

Faxe Kommune har ønsket at få udarbejdet en trafikanalyse af 6 yderligere scenarier end de analyserede i notatet "Trafikanalyse for Rønnede – oktober 2012" udarbejdet af Grontmij A/S. Baggrunden for trafikanalysen er udviklingsplaner for byudvikling, etablering af et nyt erhvervsområde og infrastrukturprojekter samt trafikafviklingsproblemer på det eksisterende vejnet. Der er sidst i notatet opstillet anbefalinger for den fremtidige udformning af vejnettet.

2 FORUDSÆTNINGER

I det følgende beskrives forudsætningerne for trafiksimuleringerne for både trafikstrømme og udformning af vejnettet.

2.1 Trafik

Trafikanalysen tager udgangspunkt i følgende ændring i trafikstrømme og mængder:

- Eco-park er fuldt udbygget
- Der er etableret nordvendte ramper ved Ulse TSA 36.

2.2 Vejnet

Trafikanalysen tager udgangspunkt i følgende ændringer af vejnettet:

- Omfartsvej nordvest om Rønnede fra Ny Næstvedvej til Vordingborgvej er etableret
- Omfartsvej nordøst om Rønnede fra Faxevej til Vordingborgvej er etableret
- Etablering af rundkørsel i krydset Vordingborgvej / Omfartsvej
- Optimering af signalanlægget i krydset Faxevej / Vordingborgvej

Ovenstående ændringer er gældende for samtlige scenarier. Ændringer af vejnettets kryds for de enkelte scenarier fremgår af nedenstående tabel og beskrivelser.:

Anlæg	Scenarier	A	B	C	D	E	F
Anlæg af signalregulering, Faxevej/Dyssevej		X	X				
Anlæg af rundkørsel, Ny Næstvedvej/Vordingborgvej		X		X		X	
Anlæg af højresvingsbane, Ny Næstvedvej/Vordingborgvej			X		X		X
Anlæg af rundkørsel, Dalgårdsvej/Faxevej/Omfartsvej				X	X		
Anlæg af højre- og venstresvingsbaner i alle ben i krydset Dalgårdsvej/Faxevej/Omfartsvej						X	X
Genåbning af Kongstedvej for højresving til Vordingborgvej			X	X	X	X	X

Tabel 1 - Oversigt over ændringer i de enkelte scenarier

2.2.1 Signalstyring

På baggrund af simuleringer for trafiksignalet i krydset Vordingborgvej/Faxevej anbefales det at optimere signalstyringen i krydset. Der er ligeledes udført simuleringer for et signalanlæg i krydset Faxevej/Dyssevej. Signalstyringen er forskellige for morgen- og eftermiddagsperioden, fordi trafikmængderne er forskellige i de to perioder.

3 RESULTATER

3.1 Scenarie A

Som det fremgår af **tabel 1** etableres der følgende ændringer i scenarie A:

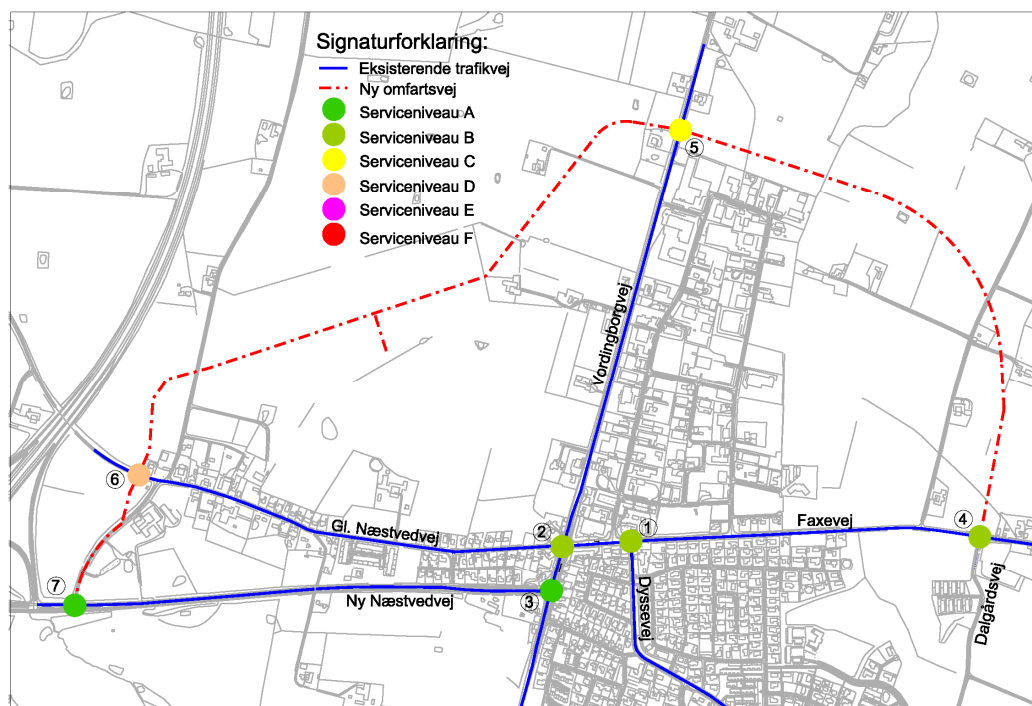
- Etablering af signalregulering, Faxevej/Dyssevej
- Etablering af rundkørsel, Ny Næstvedvej/Vordingborgvej



Figur 1 – Scenarie A

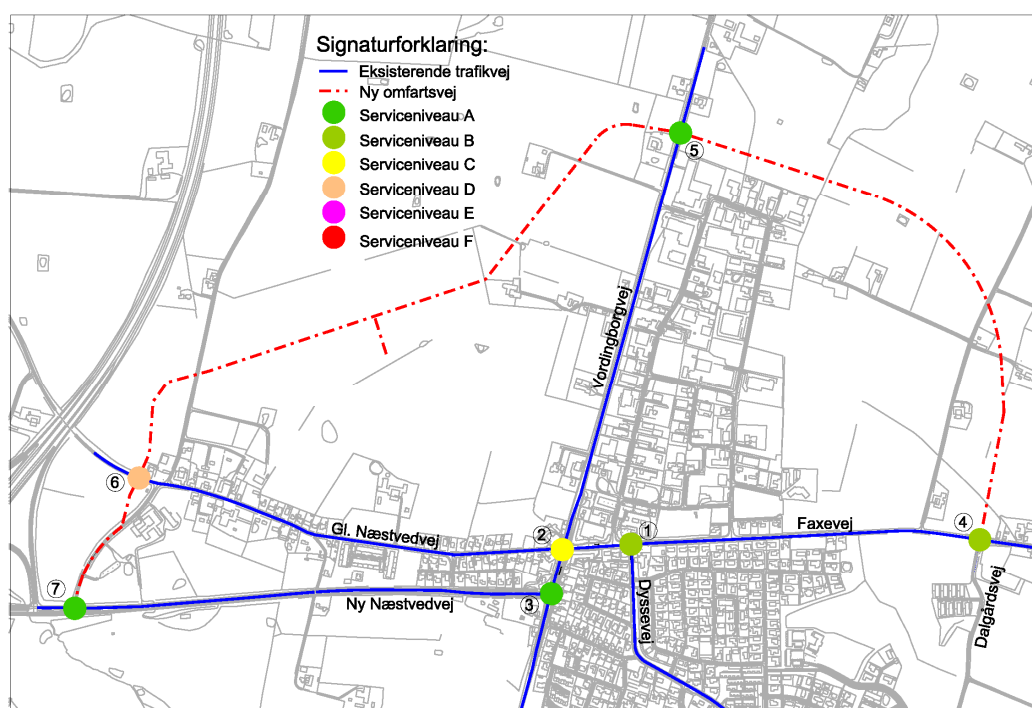
På kort nedenfor ses serviceniveau i de analyserede kryds for hhv. morgen-
spidstimen og eftermiddagsspilstimen.

3.1.1 Morgen



Morgenspidstimer, scenarie A

3.1.2 Eftermiddag



Eftermiddagsspidstimer, scenarie A

3.2

Scenarie B

Som det fremgår af **tabel 1** etableres der følgende ændringer i scenarie B:

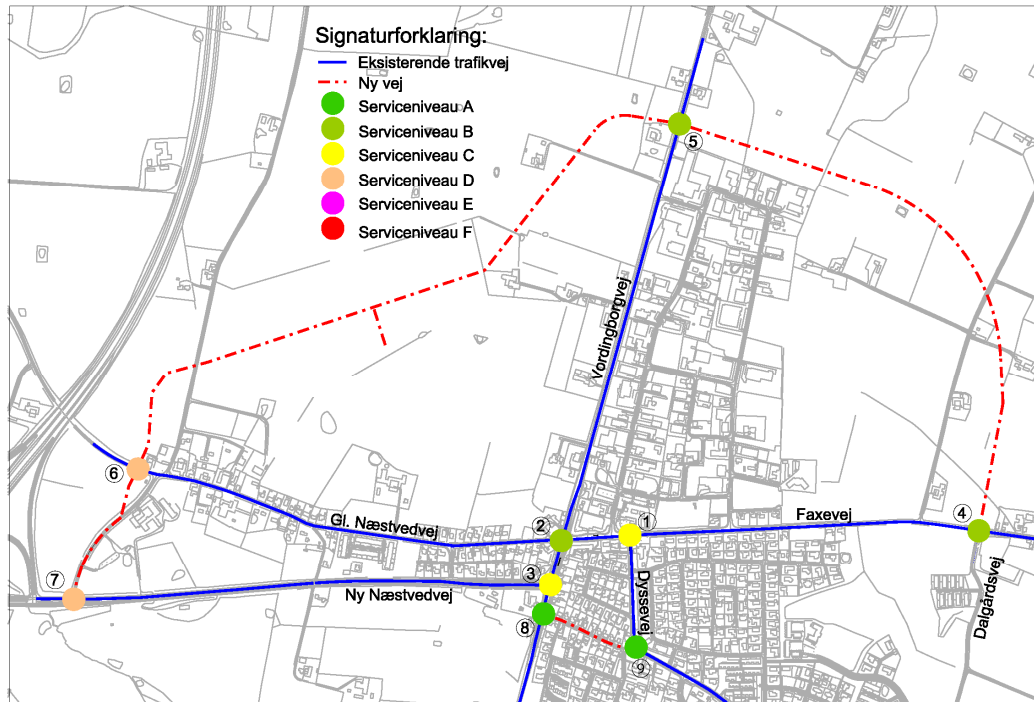
- Etablering af signalregulering, Faxevej/Dyssevej
- Etablering af højresvingsbane, Ny Næstvedvej/Vordingborgvej
- Genåbning af Kongstedvej for højresving til Vordingborgvej



Figur 2 – Scenarie B

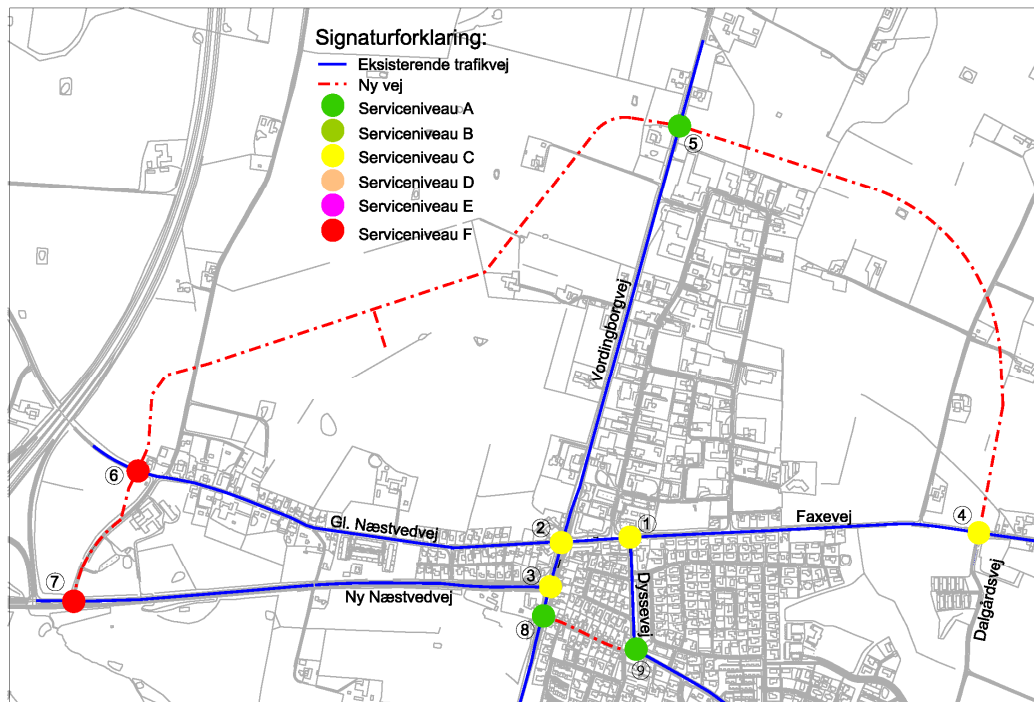
På kort nedenfor ses serviceniveau i de analyserende kryds for hhv. morgenspidstimen og eftermiddagsspidstimen

3.2.1 Morgen



Morgenspidstimer, scenarie B

3.2.2 Eftermiddag



Eftermiddagsspidstimer, scenarie B

3.3

Scenarie C

Som det fremgår af **tabel 1** etableres der følgende ændringer i scenarie C:

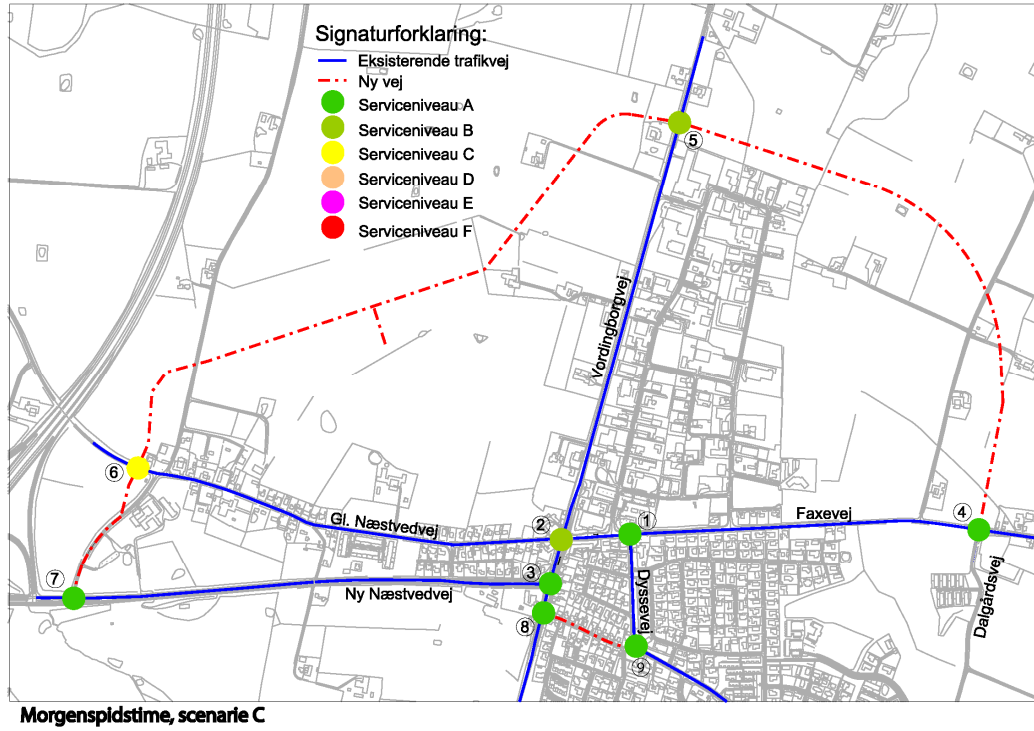
- Etablering af rundkørsel, Ny Næstvedvej/Vordingborgvej
- Etablering af rundkørsel, Dalgårdsvej/Faxevej
- Genåbning af Kongstedvej for højresving til Vordingborgvej



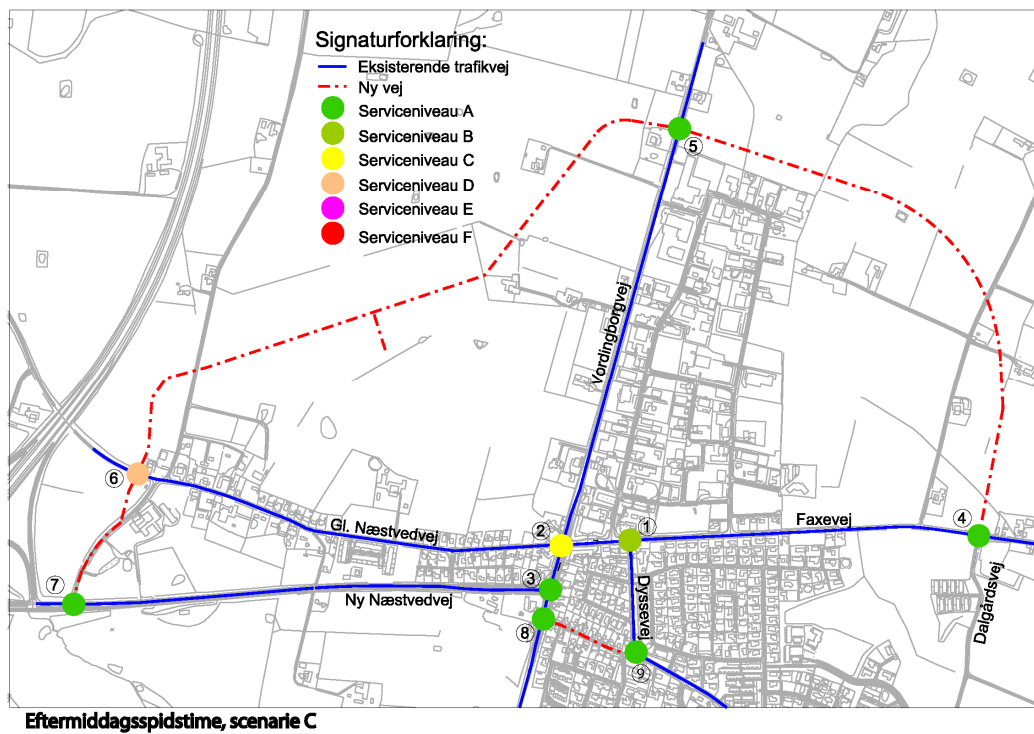
Figur 3 – Scenarie C

På kort nedenfor ses serviceniveau i de analyserede kryds for hhv. morgen-
spidstimen og eftermiddagsspilstimen.

3.3.1 Morgen



3.3.2 Eftermiddag

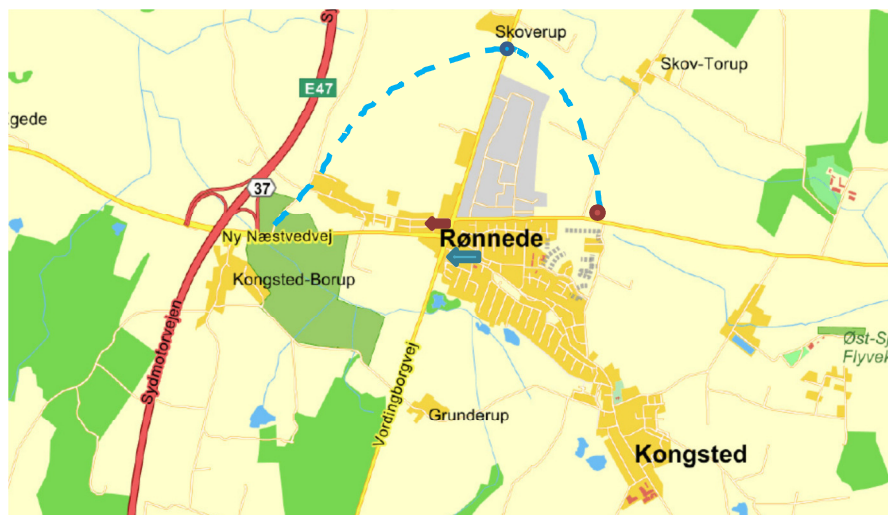


3.4

Scenarie D

Som det fremgår af **tabel 1** etableres der følgende ændringer i scenarie D:

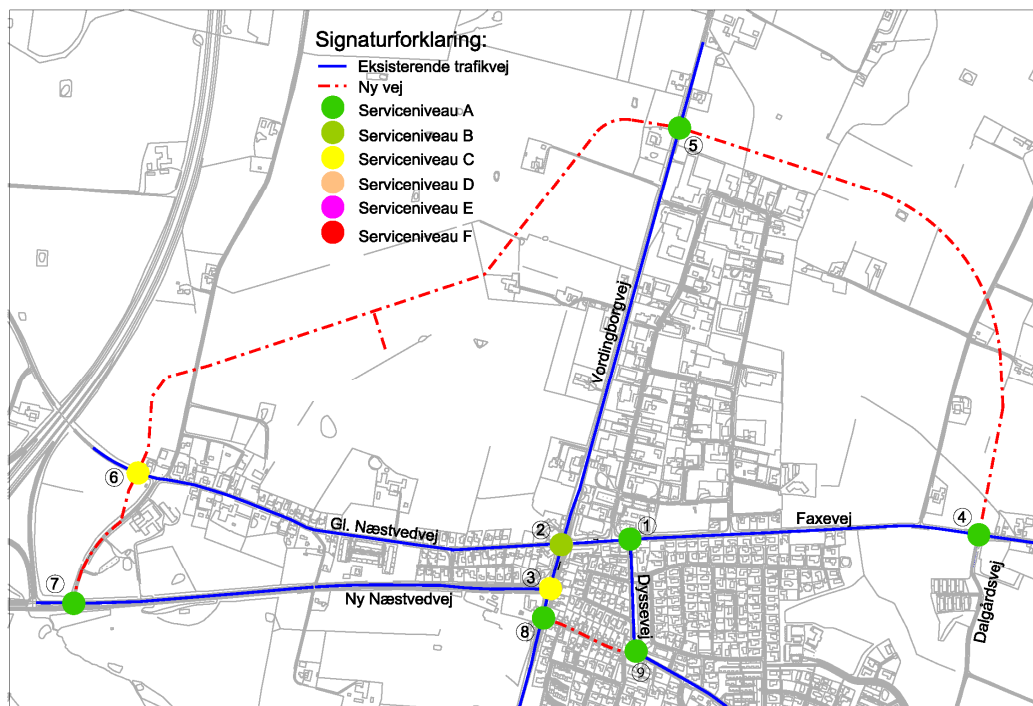
- Etablering af højresvingsbane, Ny Næstvedvej/Vordingborgvej
- Etablering af rundkørsel, Dalgårdsvej/Faxevej
- Genåbning af Kongstedvej for højresving til Vordingborgvej



Figur 4 – Scenarie D

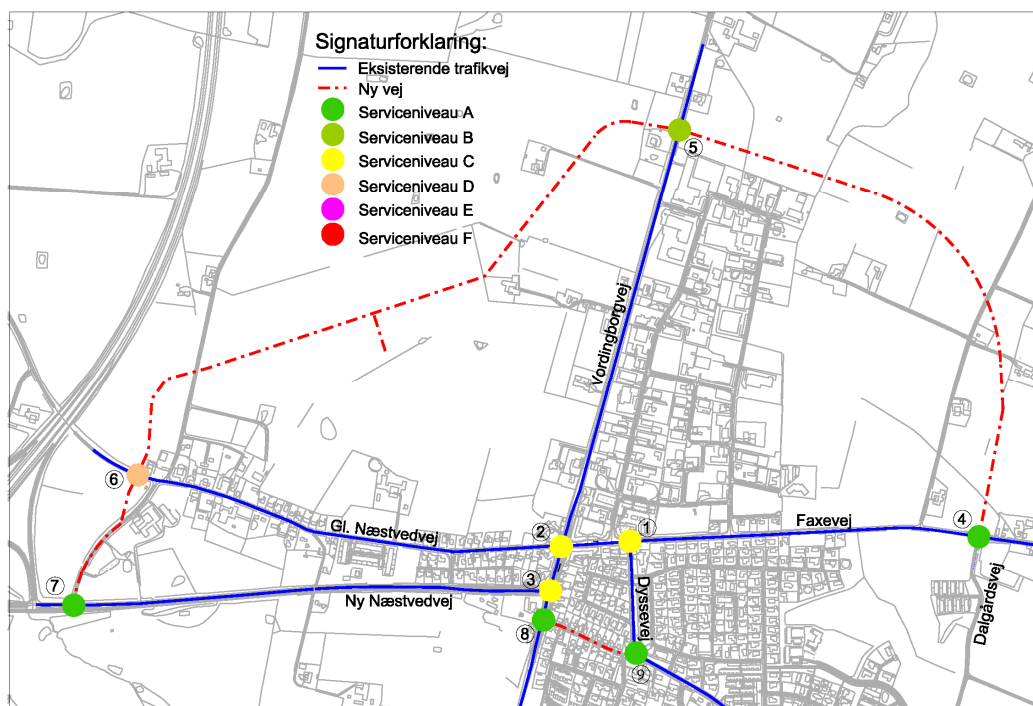
På kort nedenfor ses serviceniveau i de analyserede kryds for hhv. morgen-
spidstimen og eftermiddagsspilstimen.

3.4.1 Morgen



Morgenspidstid, scenarie D

3.4.2 Eftermiddag



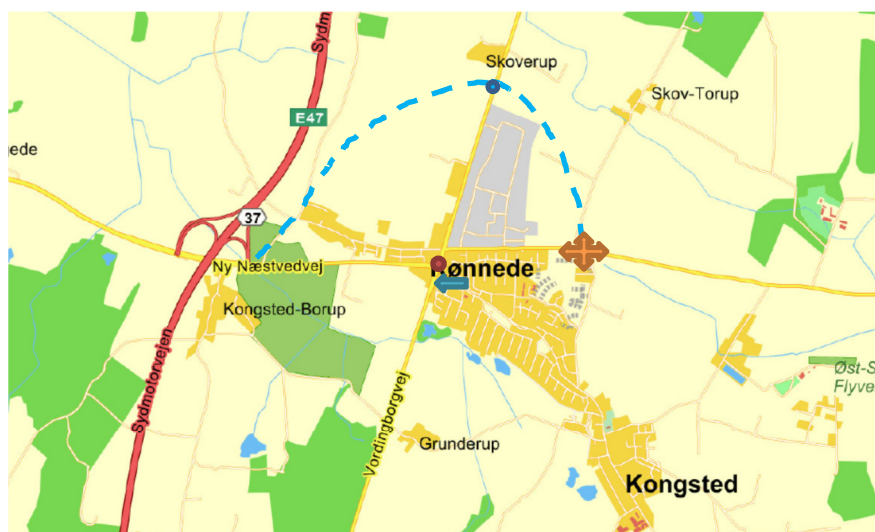
Eftermiddagsspidstid, scenarie D

3.5

Scenarie E

Som det fremgår af **tabel 1** etableres der følgende ændringer i scenarie E:

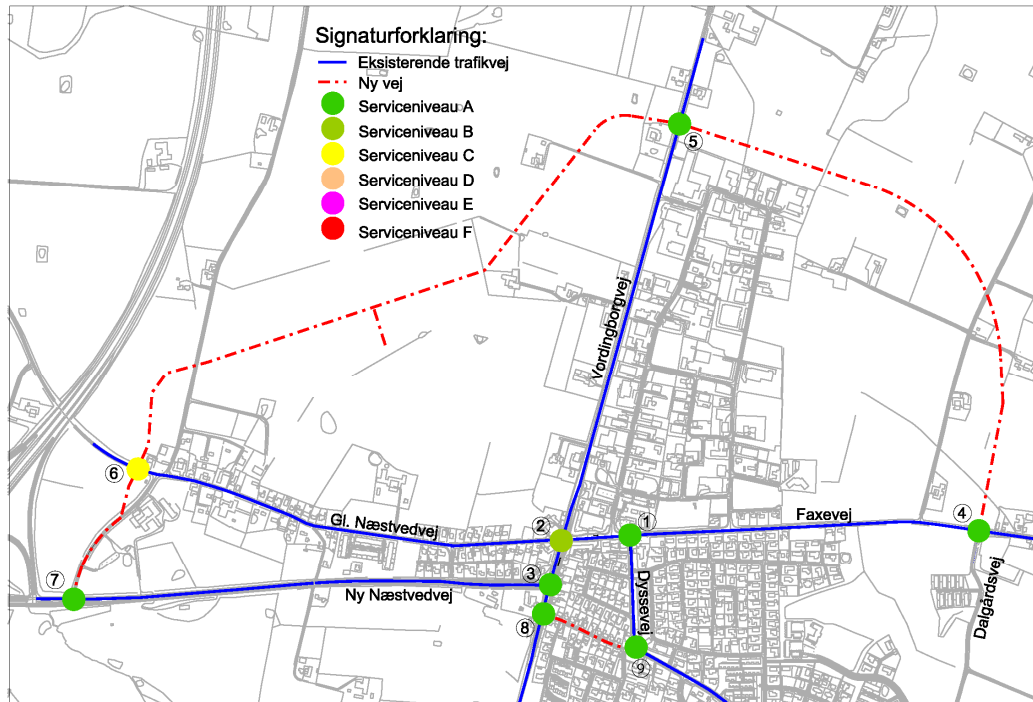
- Etablering af rundkørsel, Ny Næstvedvej/Vordingborgvej
- Etablering af højre- og venstresvingbaner i alle ben i krydset Dalgårdsvej/Faxevej/Omfartsvej
- Genåbning af Kongstedvej for højresving til Vordingborgvej



Figur 5 – Scenarie E

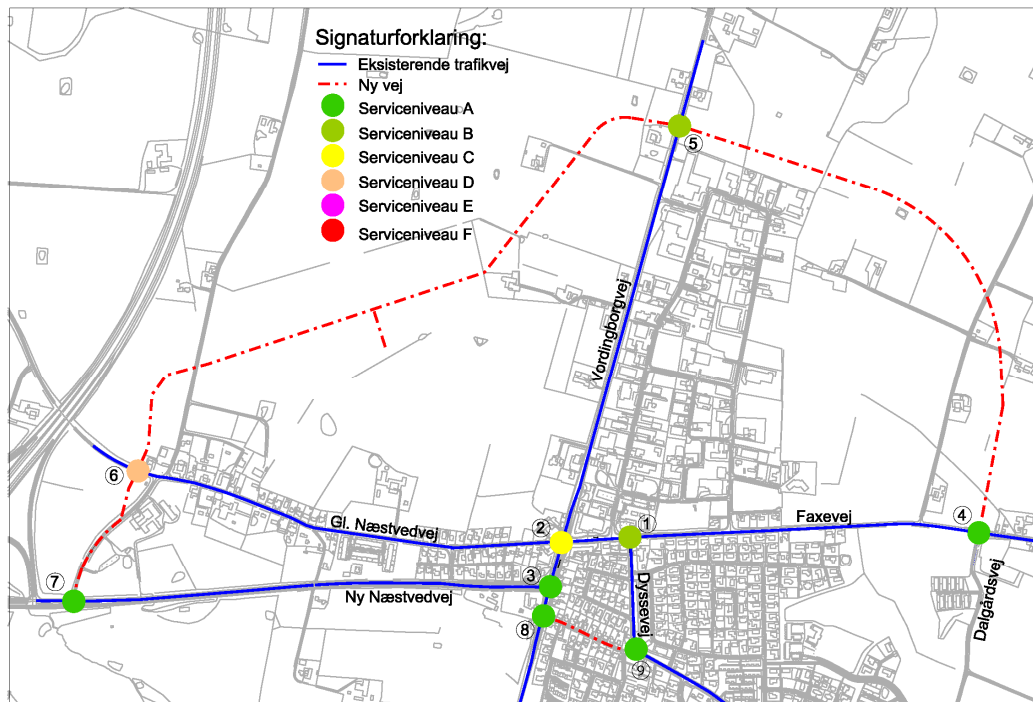
På kort nedenfor ses serviceniveau i de analyserede kryds for hhv. morgen- og eftermiddagsspidsstimen.

3.5.1 Morgen



Morgenspidstid, scenarie E

3.5.2 Eftermiddag



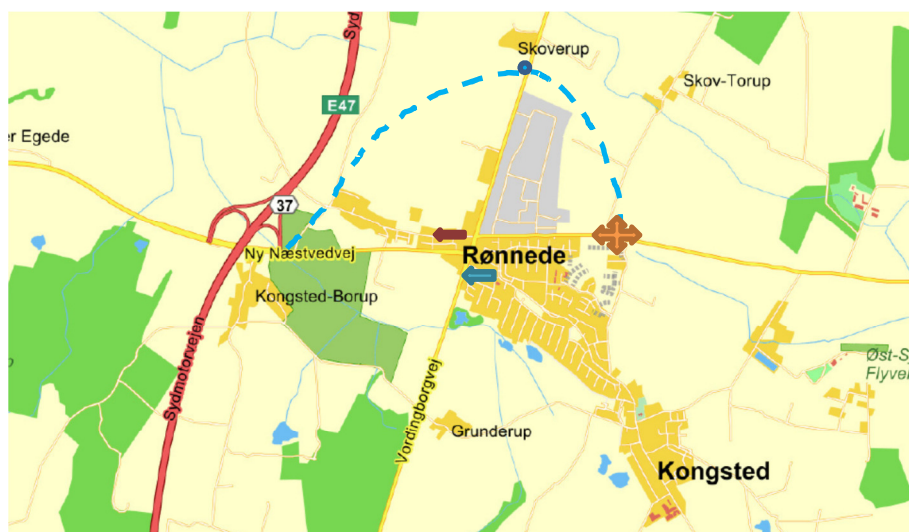
Eftermiddagsspidstid, scenarie E

3.6

Scenarie F

Som det fremgår af **tabel 1** etableres der følgende ændringer i scenarie F:

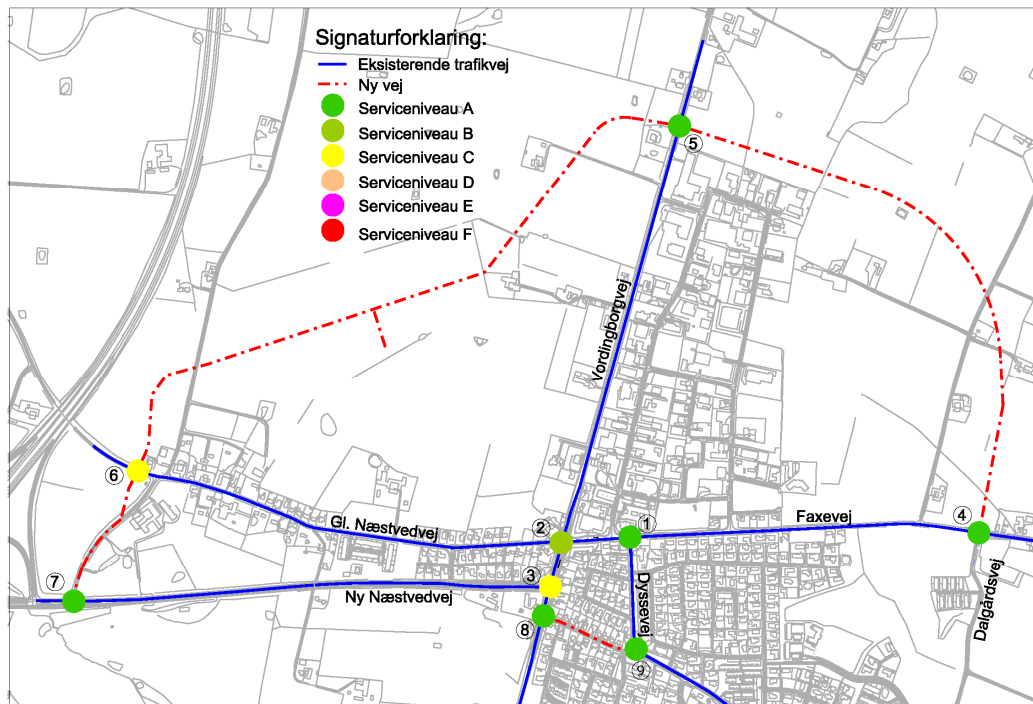
- Etablering af højresvingsbane, Ny Næstvedvej/Vordingborgvej
- Etablering af højre- og venstresvingsbaner i alle ben i krydset Dalgårdsvej/Faxevej/Omfartsvej
- Genåbning af Kongstedvej for højresving til Vordingborgvej



Figur 6 – Scenarie F

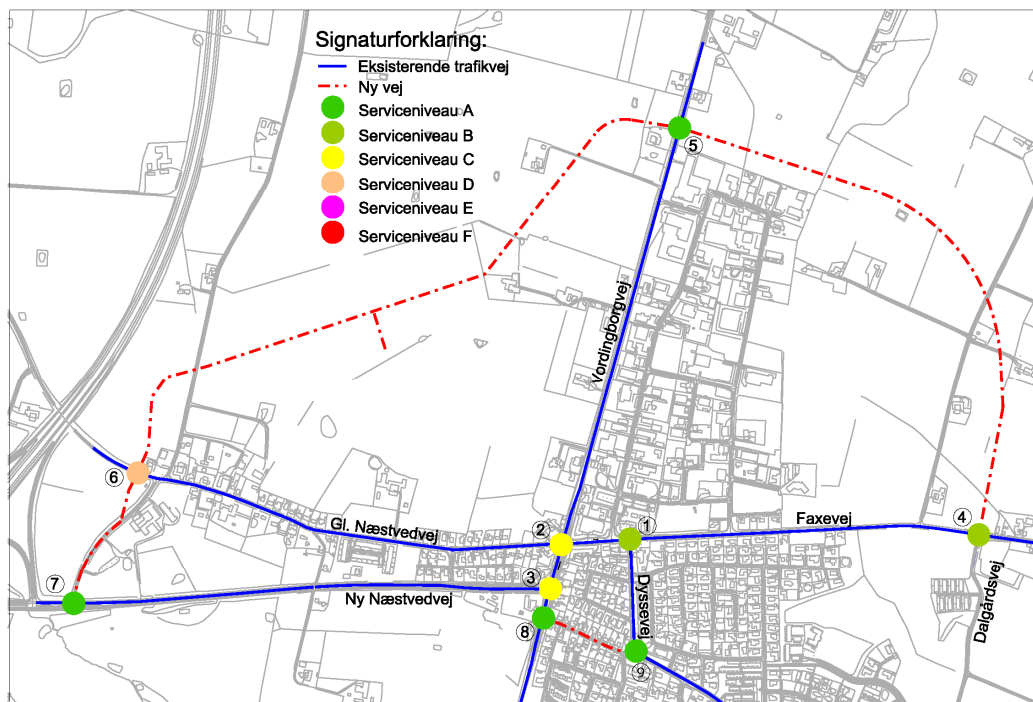
På kort nedenfor ses serviceniveau i de analyserede kryds for hhv. morgen- og eftermiddagsspidsstimen.

3.6.1 Morgen



Morgenspidstid, scenarie F

3.6.2 Eftermiddag



Eftermiddagsspidstid, scenarie F

4

SAMMENFATNING OG ANBEFALING AF KRYDSUDFORMNINGER

Til vurdering af den ideelle udformning for de enkelte kryds, er der i tabellen herunder en oversigt over serviceniveauet i de enkelte kryds i de enkelte scenarier for både morgen- og eftermiddagsperioden.

	Kryds	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Scenarie										
A		B/B	B/C	A/A	B/B	C/A	D/D	A/A	-	-
B		C/C	B/C	C/C	B/C	B/A	D/F	D/F	A/A	A/A
C		A/B	B/C	A/A	A/A	B/A	C/D	A/A	A/A	A/A
D		A/C	B/C	C/C	A/A	A/B	C/D	A/A	A/A	A/A
E		A/B	B/C	A/C	A/A	A/B	C/D	A/A	A/A	A/A
F		A/B	B/C	C/C	A/B	A/A	C/D	A/A	A/A	A/A

Tabel 2 - Serviceniveau i krydsene fordelt på de enkelte scenarier med morgen/eftermiddagsperioder

Der opnås det bedste serviceniveau for de analyserede kryds i følgende scenarier:

- Kryds 1: Scenarie C, E eller F
- Kryds 2: Alle scenarier
- Kryds 3: Scenarie A, C eller E
- Kryds 4: Scenarie C, D eller E
- Kryds 5: Scenarie F
- Kryds 6: Scenarie C, D, E eller F
- Kryds 7: Scenarie A, C, D, E eller F

Med udgangspunkt i ovenstående serviceniveauer for hvert kryds anbefales det at udforme de enkelte kryds således:

Kryds 1 (Faxevej/Dyssevej): Det anbefales, at krydset bibeholder den nuværende udformning som et prioriteret T-kryds.

Kryds 2 (Vordingborgvej/Faxevej/Gl. Næstvedvej): Det anbefales, at bibeholde krydssets nuværende udformning og implementere optimering af signalstyringen for morgen- og eftermiddagsperioden. Idet der skal etableres separat venstresvingningsfase fra Faxevej, skal der her etableres en helle mellem venstresvingssporet og det kombinerede ligeud- og højresvingsspør samt mellem venstresvingssporet og kørebanen for trafikken i modsat retning. Etablering af hellerne vil kræve en udvidelse af krydset på Faxevej på omkring 3 m.

Kryds 3 (Vordingborgvej/Ny Næstvedvej): Det anbefales at etablere rundkørsel ved krydset. Rundkørslen vil medføre en forbedret trafikafvikling i krydset, idet der opnås et bedre trafikflow end i et prioriteret kryds.

Kryds 4 (Faxevej/Dalgårdsvej/Omfartsvej): I krydset anbefales det at etablere rundkørsel. På denne måde vil der opnås et optimalt trafikflow mellem omfartsvejen og Faxevej. Desuden anbefales det ikke af hensyn til trafikikkerheden at etablere et firbenet kryds.

Kryds 5 (Vordingborgvej/Omfartsvej): Den fastlagte udformning af krydset med rundkørsel anbefales fortsat for krydset, da dette medfører et tilfredsstillende serviceniveau.

Kryds 6 (Gl. Næstvedvej/Omfartsvej): Den fremtidige udformning af krydset bør analyseres nærmere. I simuleringerne har krydset udformning som et vigepligtsreguleret firbenet kryds. Vigepligtsregulerede firbenede kryds er trafikfarlige og anbefales generelt ikke anlagt. Det bør derfor overvejes at ændre krydsets geometri. Det anbefales at etablere en rundkørsel i krydset, hvilket også vil gøre sammenkoblingen af Omfartsvejen og Højen til et mere naturligt vejforløb for Omfartsvejen.

Kryds 7 (Ny Næstvedvej/Omfartsvej): Det anbefales, at krydset bibeholder udformningen fra simuleringerne som et prioriteret T-kryds.

Kryds 8 (Vordingborgvej/Kongstedvej): Det anbefales at Kongstedvej fortsat er lukket for trafik ved Vordingborgvej og dermed bibeholder den nuværende udformning. Der er dårlig oversigt mod syd ad Vordingborgvej fra Kongstedvej, og det vurderes derfor, at der kan opstå trafiksikkerhedsfarlige situationer, hvis trafik fra Kongstedvej kører ud på Vordingborgvej. Åbnes Kongstedvej alligevel for højresving til Vordingborgvej er serviceniveauet godt i krydset. Hvorimod åbning af Kongstedvej mod Vordingborgvej er ud til at påvirke serviceniveauet i krydset Vordingborgvej/Ny Næstvedvej negativt i scenarie B, D, E og F.

Kryds 9 (Dyssevej/Kongstedvej): Det anbefales, at krydset bibeholder sin nuværende udformning.