

Næstved Kommune

NOTAT
11. oktober 2018
MS/LRM/TVO

Fremkommelighedsanalyse

Bilag til Trafiksikkerhedsplan



Indhold

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Indledning | 3 |
| 2 | Vejstruktur | 4 |
| 2.1 | Trafikbelastning | 4 |
| 3 | Fremkommelighedsanalyse | 6 |
| 3.1 | Rådmandshaven | 6 |
| 3.1.1 | Dobbeltkryds – Slagelsevej/Karrebækvej og Slagelsevej/Rådmandshaven | 7 |
| 3.1.2 | Rådmandshaven/Dania | 8 |
| 3.1.3 | Rådmandshaven/Ringstedgade/Farimagsvej | 9 |
| 3.1.4 | Farimagsvej/Kvægtorvet/Hvedevænget | 10 |
| 3.2 | Østre Ringvej | 11 |
| 3.2.1 | Østre Ringvej/Kalbyrisvej | 12 |
| 3.2.2 | Østre Ringvej/Kildemarksvej | 13 |
| 3.2.3 | Østre Ringvej/Skyttemarksvej | 14 |
| 3.2.4 | Østre Ringvej/Ny Præstøvej | 15 |
| 4 | Målsætninger og indsatsområder | 16 |
| 4.1 | Målsætninger | 16 |
| 4.2 | Indsatsområder | 16 |
| 4.2.1 | Optimering af eksisterende kryds | 17 |
| 4.2.2 | Overflytte gennemkørende trafik til ringvejene | 17 |
| 4.2.3 | Overflytte korte bilture til cykel | 17 |
| 5 | Prioriteret projektliste | 18 |
| 5.1 | Prioriteringsmetode | 18 |
| 5.2 | Prioriteringsmodel | 18 |
| 5.2.1 | Projektets effekt | 18 |
| 5.2.2 | Projektomkostninger | 20 |
| 5.3 | Prioriteret projektliste | 21 |

Indledning

Næstved Kommune har i 2018 igangsat en fremkommelighedsanalyse i forbindelse med Trafikplan 2018. Disse analyser omfatter:

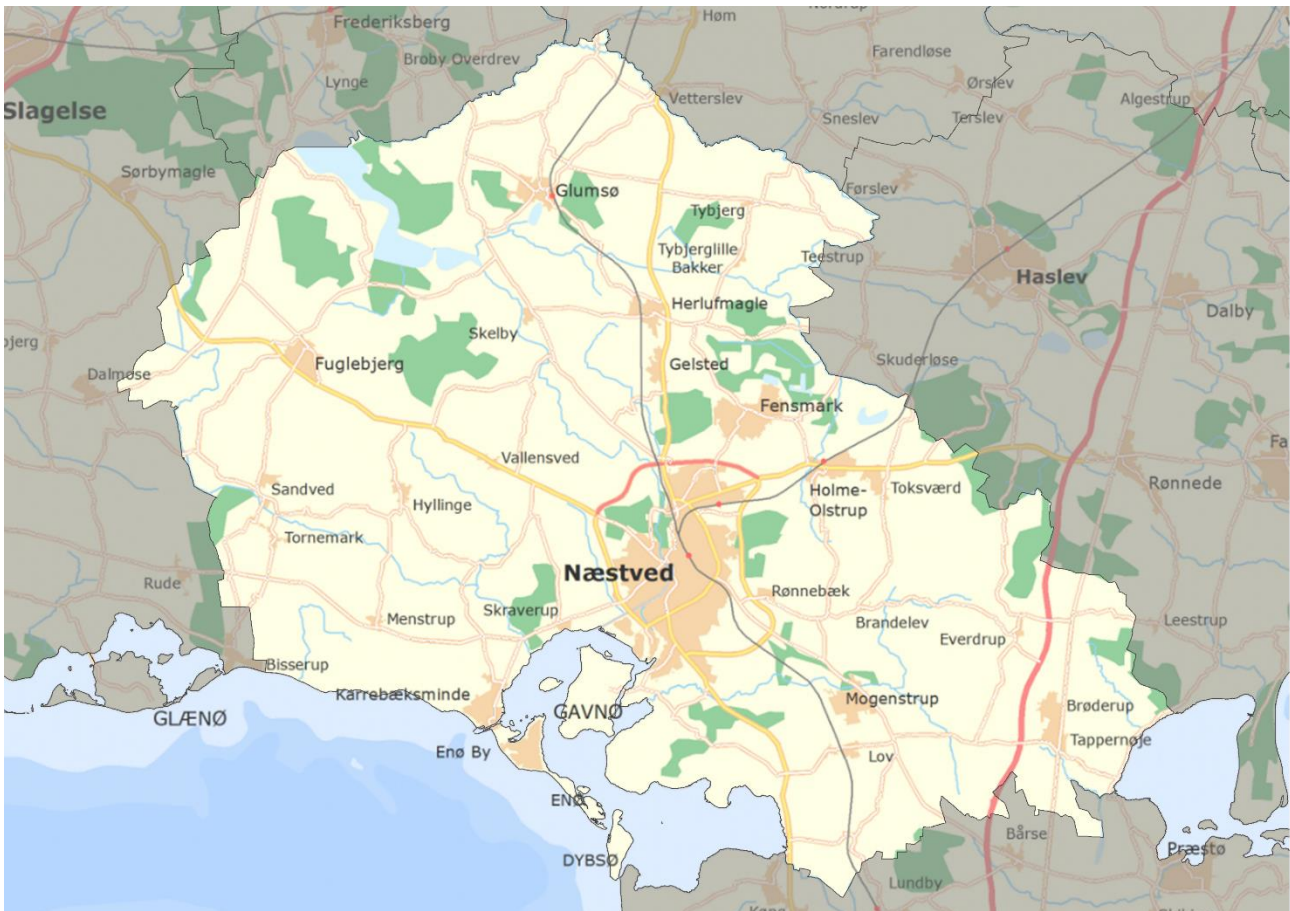
- Trafiktælling i 6 udvalgte kryds
- Udpegning af fremkommelighedsproblemer i 10 udvalgte kryds
- Opstilling af løsningsforslag
- Opstilling af målsætninger og udpegning af indsatsområder

Denne rapport tjener som dokumentation for ovennævnte analyser.

Vejstruktur

Næstved Kommunes vejnet består af fire overordnede statsveje og en række kommuneveje. Statsvejene udgør nogle af de mest befærdede vejforbindelser i kommunen og skaber forbindelse mellem Næstved, Slagelse, Ringsted og Vordingborg samt til Sydmotorvejen E47 ved Rønnede. Særligt forbindelsen til Sydmotorvejen er præget af stor trafikintensitet og begyndende tegn på trængsel. I Vejdirektoratets status over statsvejnettet er en del af strækningen udpeget som værende moderat belastet (Statsvejnettet 2018, Vejdirektoratet).

Omkring Næstved er der etableret et ringvejssystem bestående af en vestlig (statsvej), en nordlig (statsvej) og to østlige ringveje. Ringvejene skaber dels forbindelse fra oplandet til Næstved by/Næstved Storcenter og dels forbindelse udenom Næstved for bilister, der ikke har ærinde i Næstved.

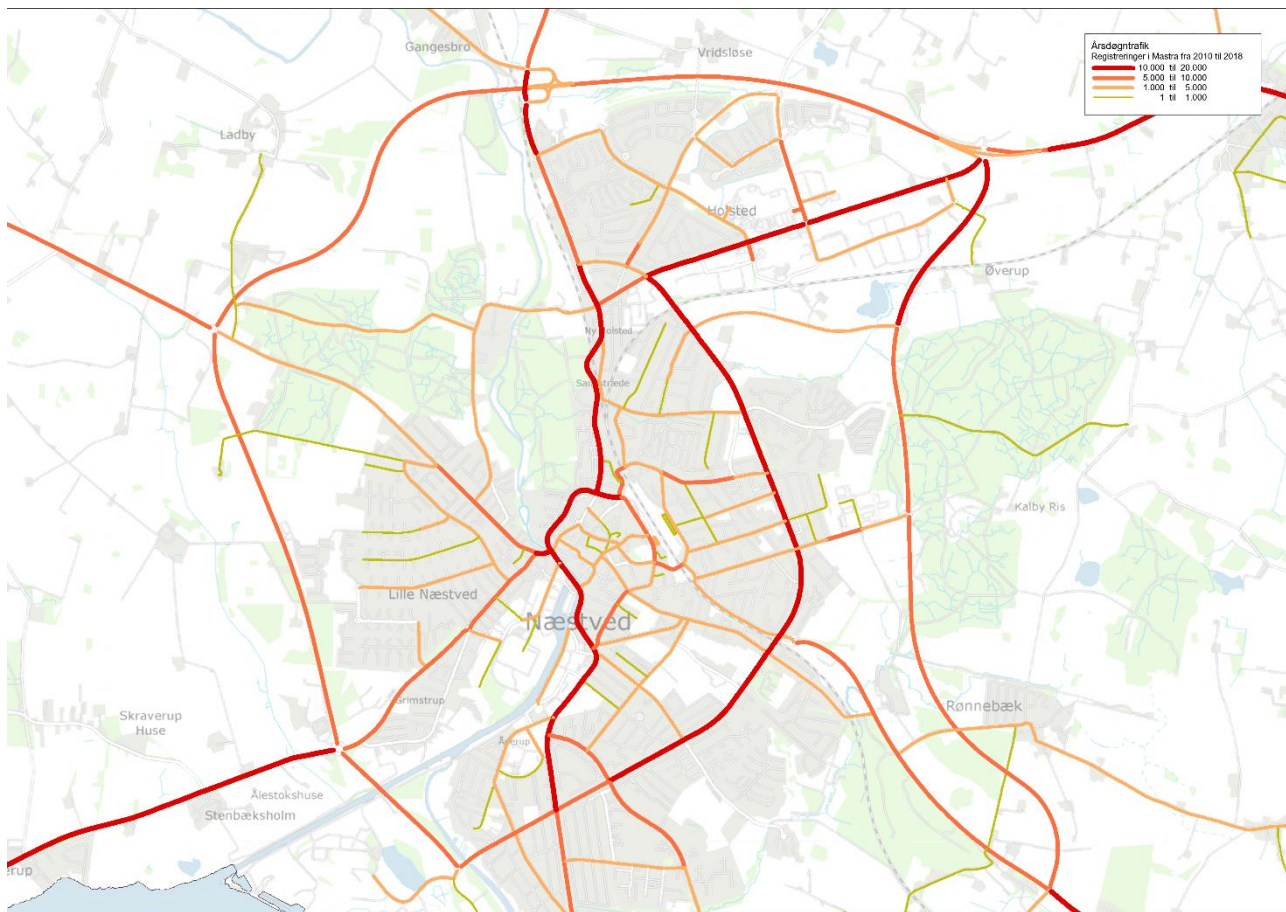


Figur 1. Trafikstruktur i Næstved Kommune. Kommunen er kendetegnet ved fire overordnede statsveje, der forbinder Næstved med de omkringliggende større byer – Vordingborg (28 km), Slagelse (36 km) og Ringsted (26 km), samt forbinder Næstved med Sydmotorvejen E47 (19 km).

2.1

Trafikbelastning

Udover forbindelsen til Sydmotorvejen er særligt den nord-sydgående forbindelse (Rådmandshaven og Ringstedgade) gennem Næstved og den inderste af de østlige ringveje (Østre Ringvej) præget af relativt store trafikmængder. ÅDT ligger på op til 14-15.000 køretøjer pr. døgn. Det er således også på disse vejforbindelser, at der kan opleves trængsel.



Figur 2. Trafikbelastning på vejnettet omkring Næstved. Særligt den nord-sydgående forbindelse og den østlige ringvej er præget af relativt store trafikmængder.

3

Fremkommelighedsanalyse

Næstved Kommune har udpeget to strækninger, hvor der forekommer fremkommelighedsproblemer i morgen- og eftermiddagsspidstimen¹. I det følgende gennemgås de enkelte signalregulerede kryds på de udpegede strækninger og der opstilles forslag til forbedringer.

Analysen og forslagene baserer sig på trafiktællinger udført i juni 2018, gennemgang af signalgruppeplaner og lokal viden om de enkelte kryds.

3.1

Rådmandshaven

Næstved Kommune har udpeget strækningen på Rådmandshaven fra Slagelsevej til Kvægtorvet, herunder de fem signalregulerede kryds:

- Slagelsevej/Karrebækvej
- Slagelsevej/Rådmandshaven
- Rådmandshaven/Dania
- Rådmandshaven/Ringstedgade
- Farimagvej/Kvægtorvet

Trafikafviklingen på strækningen defineres i høj grad af krydsene Slagelsevej/Rådmandshaven og Slagelsevej/Ringstedgade, der virker som flaskehalse for strækningen. En forbedring af de øvrige kryds uden at forbedre trafikafviklingen i de to førnævnte kryds vil således kun have en mindre effekt på den samlede trafikafvikling.



Figur 3. Næstved Kommune har udpeget strækningen fra Slagelsevej til Kvægtorvet som en strækning, hvor der kan opstå fremkommelighedsproblemer.

¹ Det skal bemærkes, at generelt er eftermiddagsspidstimen væsentligt mere belastet end morgenspidstimen på de undersøgte strækninger. Der kan således være op til 33 % mere trafik om eftermiddagen end om morgenen.

3.1.1

Dobbeltkryds – Slagelsevej/Karrebækvej og Slagelsevej/Rådmandshaven

Al trafik der kommer fra den vestlige og sydlige del af Næstved og har ærinde i bymidten skal gennem krydset Slagelsevej/Rådmandshaven. Krydset er således et af de mest belastede kryds i Næstved.

På grund af den relativt korte afstand mellem de to kryds er der kun begrænset plads til kødannelse mellem krydsene. Signalgruppeplanerne for de to kryds skal derfor være nøje afstemt for at minimere risikoen for tilbagestuvning i krydsene.

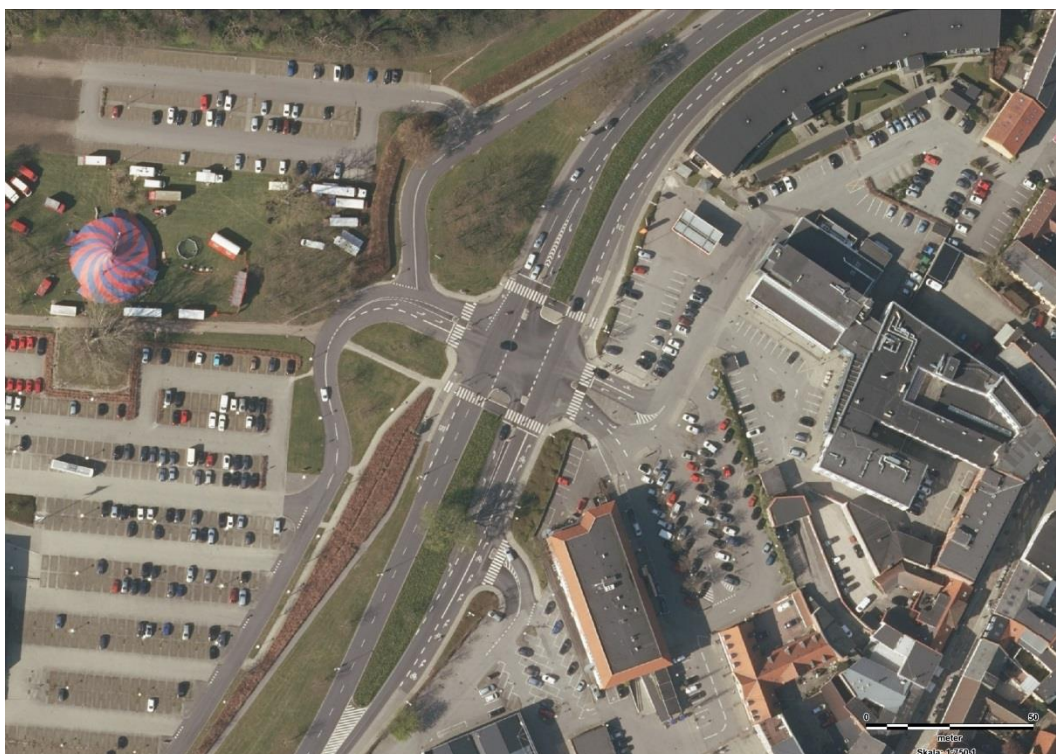


- Udfordring:** Der kan være stort pres på trafikafviklingen mellem Slagelsevej (venstresving mod Rådmandshaven) og Rådmandshaven (højresving mod Slagelsevej). Herudover kan der være pres på venstresvinget fra Rådmandshaven mod Næstved Centrum.
- Forbedringsforslag:** Optimering af signalanlægget Rådmandshaven/Slagelsevej. Det foreslås fx at øge anlæggets kapacitet ved at nedlægge bundet venstresving fra Brogade og bundet højresving fra Slagelsevej. Herudover bør der gives mere grøntid til afvikling af venstresving fra Slagelsevej. Den ekstra grøntid kan fx tages fra Havnegade.

3.1.2

Rådmandshaven/Dania

Krydset forbinder henholdsvis Rådhusets parkeringsplads og parkeringspladser ved Dania med Rådmandshaven.



Udfordring:

Særligt om eftermiddagen kan der opstå kødannelser på Rådhusets parkeringsplads.

Forbedringsforslag:

Optimering af signalanlægget Rådmandshaven/Dania. Det foreslås fx at øge anlæggets kapacitet ved at nedlægge de bundne venstresving på Rådmandshaven. Herudover foreslås det at etablere en separat højresvingsbane fra Rådmandshaven mod Rådhuset. Dette vil dels øge kapaciteten i krydset og dels forbedre trafiksikkerheden.

3.1.3

Rådmandshaven/Ringstedgade/Farimagvej

Krydset er et centralt i forhold til afvikling af trafik mellem den nordlige del af Næstved og den syd og vestlige del af Næstved. Den dominerende trafikstrøm i krydset er således mellem vest og nord.



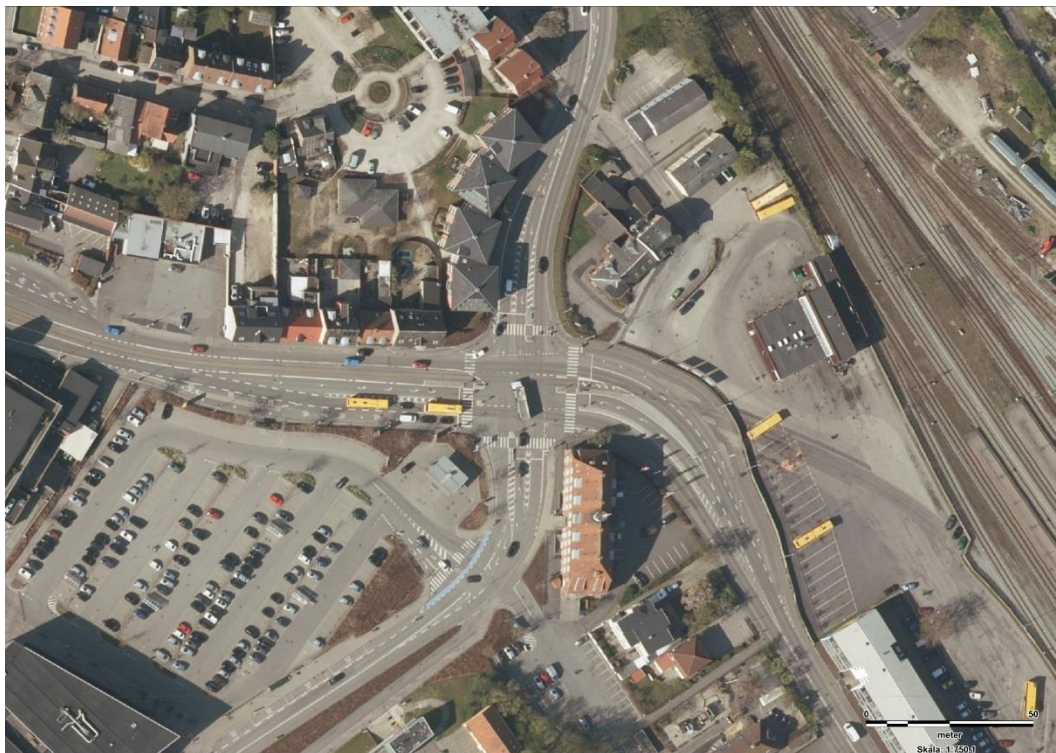
Udfordring: Afvikling af venstresvingende trafik fra Rådmandshaven til Ringstedgade.

Forbedringsforslag: Optimering af signalanlægget. Herudover kan kanaliseringen på Ringstedgade med fordel forlænges for at forbedre trafikafviklingen.

3.1.4

Farimagsvej/Kvægtorvet/Hvedevænget

I krydset er der dels forbindelse til den østlige del af Næstved (via Hvedevænget) og dels forbindelse til Næstved Station og parkeringspladser i centrum (Kvægtorvet).



Udfordring:

Afvikling af trafik fra Kvægtorvet og Hvedevænget.

Forbedringsforslag:

Optimering af signalanlægget. Herudover foreslås det at ændre afmærkningen på Hvedevænget, så der etableres et separat højresvingsspor og et kombineret ligeud/venstresvingsspor.

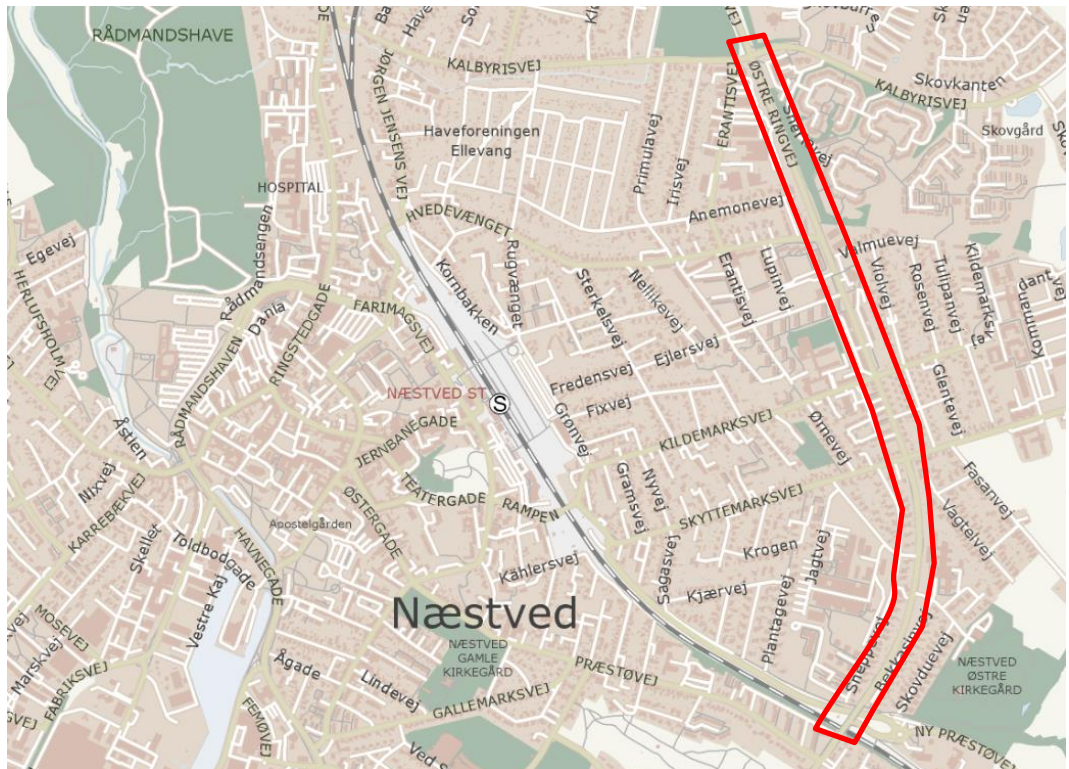
3.2

Østre Ringvej

Næstved Kommune har udpeget strækningen på Rådmandshaven fra Slagelsevej til Kvægtorvet, herunder de fire signalregulerede kryds:

- Østre Ringvej/Kalbyrisvej
- Østre Ringvej/Kildemarksvej
- Østre Ringvej/Skyttemarksvej
- Østre Ringvej/Ny Præstøvej

På grund af afstanden mellem krydsene kan krydsene betragtes individuelt. En forbedring i ét kryds vil således medføre en samlet forbedring af trafikafviklingen.



Figur 4. Næstved Kommune har udpeget strækningen fra Kalbyrisvej til Præstøvej som en strækning, hvor der kan opstå fremkommelighedsproblemer.

3.2.1

Østre Ringvej/Kalbyrisvej

I krydset er der forbindelse til de boligområder, der ligger på begge sider af Østre Ringvej. Vest for Østre Ringvej er der endvidere forbindelse til et mindre erhvervsområde.



Udfordring: Køddannelse på Østre Ringvej.

Forbedringsforslag: Optimering af signalanlægget. Projektet overgår til drift.

3.2.2

Østre Ringvej/Kildemarksvej

I krydset er der forbindelse til de boligområder, der ligger på begge sider af Østre Ringvej. Herudover er der via Kildemarksvej mod vest forbindelse til centrum og Næstved Station.



Udfordring:

Køddannelse på Østre Ringvej.

Forbedringsforslag:

Optimering af signalanlægget, fx mere grøntid til Østre Ringvej. Herudover foreslås det at etablere afkortede cykelstier og kombinerede højresvingsbaner på Østre Ringvej. Dette vil dels øge kapaciteten i krydset og dels forbedre trafiksikkerheden.

3.2.3

Østre Ringvej/Skyttemarksvej

I krydset er der mod øst forbindelse til Ring Øst, hvilket sætter præg på trafikstrømmene i krydset. Der er således relativt meget trafik mellem Skyttemarksvej øst og Østre Ringvej syd.

I krydset er der venstresvingsforbud fra syd mod vest.



Udfordring:

Køddannelse på Østre Ringvej og Skyttemarksvej øst.

Forbedringsforslag:

Optimering af signalanlægget. Herudover foreslås det at etablere afkortede cykelstier og kombinerede højresvingsbaner på Østre Ringvej. Dette vil dels øge kapaciteten i krydset og dels forbedre trafiksikkerheden.

Endelig foreslås at kanalisere Skyttemarksvej i to spor for at forbedre trafikafviklingen fra Skyttemarksvej.

3.2.4

Østre Ringvej/Ny Præstøvej

T-kryds hvorfra der er forbindelse fra Østre Ringvej til Næstved Centrum samt den sydøstlige del af centrum. Det vurderes umiddelbart, at trafikmønstret i krydset har ændret sig betydeligt efter åbningen af Ring Øst.



Udfordring:

Afvikling af trafik i rundkørslen

Forbedringsforslag:

Som følge af behov for at hæve jernbanebroen arbejder Banedanmark på planer for at ændre krydset og samordne det med Præstøvej/Østre Ringvej. Der arbejdes således ikke videre med krydset i nærværende opgave.

4

Målsætninger og indsatsområder

Sammenlignet med Hovedstadsområdet er trafikmængden og trængslen i Næstved Kommune relativt begrænset. Dette kommer også til udtryk i den gennemførte spørgeskemaundersøgelse, hvor kun 12 % af trafikanterne er utilfredse med fremkommeligheden i bil, mens 61 % er tilfredse.

Analysen peger således på, at der ud fra et fremkommelighedsmæssigt synspunkt er et begrænset behov for at udbygge vejnettet i Næstved Kommune. En undtagelse herfra er den statslige vejforbindelse mellem Næstved og Sydmotorvejen, hvor der vurderes behov for at opgradere den eksisterende vej til en højklasset vejforbindelse. Dette vil dels afhjælpe den begyndende trængsel på strækningen, og dels vil en forbedret og hurtigere forbindelse til motorvejsnettet være med til at styrke Næstved som bosætningskommune, da arbejdsområdet vil blive større.

Lokalt i Næstved peger analysen på, at der er flere muligheder for at optimere trafikafviklingen med relativt begrænsede midler. Særligt i signalanlæggene vurderes der at være store muligheder for at optimere signalprogrammerne, så der opnås en bedre trafikafvikling.

Herudover vurderes det, at der fortsat forekommer en del gennemkørende trafik i bymidten (Rådmandshaven), der med fordel kunne overflyttes til ringvejene, så trafikafviklingen samlet forbedres.

4.1

Målsætninger

På baggrund af analysen er der opstillet følgende konkrete målsætninger for fremkommeligheden.

Trafikafviklingen skal forbedres på Østre Ringvej og Rådmandshaven

Middelforsinkelsen i morgen- og eftermiddagsmyldretiden i de seks kryds, hvor der er foretaget trafiktællinger, skal reduceres med 10 % inden udgangen af 2023. I den forbindelse bør der gennemføres kapacitetsberegninger af de enkelte kryds.

Gennemkørende trafik i bymidten (Rådmandshaven) skal overflyttes til ringvejene

Andelen af gennemkørende trafik (målt i tidsrummet kl. 14-17) på Rådmandshaven skal reduceres med 25 % inden udgangen af 2023. I den forbindelse bør der gennemføres en detaljeret analyse af omfanget af trafik på Rådmandshaven, der ikke har ærinde i bymidten.

Der skal etableres en højklasset vejforbindelse mellem Næstved og Sydmotorvejen

Næstved Kommune bør fortsat arbejde for, at staten etablerer en højklasset vejforbindelse mellem Næstved og Sydmotorvejen.

4.2

Indsatsområder

For at realisere målsætningerne er der udpeget tre indsatsområder, som Næstved Kommune bør arbejde med i planperioden.

- Optimering af eksisterende kryds
- Overflytte gennemkørende trafik til ringvejene
- Overflytte korte bilture til cykel

4.2.1

Optimering af eksisterende kryds

Analysen viser, at der er stort potentiale for at optimere trafikafviklingen i de undersøgte kryds. I flere af krydsene er signalprogrammet (vurderet på baggrund af den tilsendte signaldokumentation) ikke tilpasset de aktuelle trafikstrømme. Eksempelvis viser analysen, at der er stor forskel på morgen- og eftermiddagsspidstimen, hvor trafikintensiteten i eftermiddagsspidstimen kan være op til 33 % større end i morgenspidstimen. Ved at optimere signalprogrammerne, så de tilpasses trafikstrømmene vil det alt andet lige give en bedre trafikafvikling. Konkret foreslås følgende tiltag:

- Systematisk gennemgang af signalanlæg og optimering af signalprogrammer, herunder tjek af spolefejl
- Fysisk ombygning af signalanlæg for at forbedre trafikafviklingen

Det skal bemærkes, at forbedring af trafikafviklingen på den centrale strækning Rådmandshaven-Ringstedgade, vil kunne tiltrække mere trafik til strækningen fra ringvejene og dermed modarbejde målsætningen om at begrænse den gennemkørende trafik i bymidten. Arbejdet for at forbedre trafikafviklingen på den centrale strækning bør således ikke sættes i gang, uden at der samtidig arbejdes på at forbedre trafikafviklingen på Østre Ringvej og begrænse den gennemkørende trafik i bymidten.

4.2.2

Overflytte gennemkørende trafik til ringvejene

Trafiktællinger viser, at strækningerne Rådmandshaven og Ringstedgade er de nogle af de mest belastede strækninger i Næstved. På trods af den relative store trafikintensitet udgør Rådmandshaven og Ringstedgade for mange bilister fortsat den hurtigste og korteste forbindelse i forhold til at benytte ringvejene. Det vurderes således, at en del af den trafik, der kører på Rådmandshaven og Ringstedgade, er gennemkørende trafik uden ærinde i bymidten.

Overflyttes denne trafik til ringvejene, hvor der er bedre kapacitet, vil det samlet kunne forbedre trafikafviklingen i Næstved. Det vurderes endvidere, at der er potentiale for at overflytte trafik fra Østre Ringvej til Ring Øst for også at forbedre trafikafviklingen her.

Konkret foreslås følgende tiltag:

- Detaljeret kortlægning af andelen af gennemkørende trafik på Rådmandshaven og Ringstedgade, der vil kunne overflyttes til ringvejene.
- Optimering af signalanlæg, så gennemkørende bilister tilskyndes at vælge ringvejene.
- Information gennem skilte og kampagner, der tilskynder gennemkørende bilister til at vælge ringvejene.
- Dialog med udbydere af digitale rutevalgsprogrammer, så forbindelsen Rådmandshaven og Ringstedgade nedprioriteres.

4.2.3

Overflytte korte bilture til cykel

Reduceres antallet af biler på vejnettet vil det medføre bedre fremkommelighed for de resterende bilister. I 2016 havde 25 % af de beskæftigede i Næstved Kommune under 5 km til arbejde (Danmarks Statistik, 2018). Spørgeskemaundersøgelsen viser, at 17 % af respondenterne i Næstved anvender cyklen som det primære transportmiddel til arbejde. Det vurderes således, at det er væsentligt potentiale for at få flere bilister til at bruge cyklen på de korte ture.

Konkret foreslås følgende tiltag:

- Etablering af sammenhængende stinet (se cykelstiplan)
- Pendlingsundersøgelser på virksomheder og udarbejdelse af pendlingsplaner
- Information og kampagner for at få flere til at cykle, fx promovning af el-cykler

5 Prioriteret projektliste

Der er i forbindelse med planarbejdet udpeget seks kryds, hvor der er behov for at forbedre fremkommeligheden.

I det følgende beskrives den valgte metode til at prioritere projekterne, hvorefter der opstilles en prioriteret projektliste.

5.1 Prioriteringsmetode

Fremkommelighedsprojekterne bliver prioriteret på baggrund af en såkaldt multikriterieanalyse, hvor udvalgte hensyn vægtes i forhold til hinanden og ud fra forholdet mellem effekt og økonomi. Følgende parametre indgår i modellen:

| Hovedemner | Parameter | Vægtning |
|------------------------|--|------------|
| Trafiksikkerhed | | 30% |
| Uheld | Antal uheld de seneste 5 år og forslagets effekt på uheldsbilledet | 30% |
| Fremkommelighed | | 70% |
| Trafikintensitet | Indkørende biltrafik i eftermiddagsspilstimen | 25% |
| Bilfremkommelighed | Kvalitativ vurdering af forslagets effekt på bilfremkommeligheden | 25% |
| Cykelfremkommelighed | Kvalitativ vurdering af forslagets effekt på cykelfremkommeligheden | 10% |
| Gennemkørende trafik | Kvalitativ vurdering af forslagets effekt på at overflytte trafik til ringvejene | 10% |

Tabel 1. Parametre, der indgår i vægtning af fremkommelighedsprojekter.

5.2 Prioriteringsmodel

Projekterne prioriteres ved at beregne hvor stor en effekt det har at realisere projektet på en skala fra 0-100 ($P_{Lok,i}$). Dette sættes i forhold til de skønnede omkostninger til at realisere projektet værdisat på en skala fra 1-100 ($O_{projekt,i}$). Konkret benyttes følgende model, hvor $P_{Projekt,i}$ er et udtryk for projektets samlede point, som projekternes prioriteres efter:

$$P_{Projekt,i} = P_{Lok,i} \times O_{Projekt,i}$$

Modellen sikrer, at de projekter, der har den største effekt og de laveste omkostninger prioriteres højest.

5.2.1 Projektets effekt

Effekten $P_{Lok,i}$ beregnes i henhold til nedenstående formel, hvor der tages hensyn til projektets effekt på trafiksikkerheden og fremkommeligheden.

$$P_{Lok,i} = P_{Uheld,i} * V_{Trafiksikkerhed} + P_{\Delta DT,i} * V_{\Delta DT} + P_{Bil,i} * V_{Bil} + P_{Cykel,i} * V_{Cykel} + P_{Ringvej,i} * V_{Ringvej}$$

Hvor:

| | |
|-------------------------|---|
| $P_{Lok,i}$: | Projektets samlede effekt (0-100) |
| $P_{Uheld,i}$: | Projektets effekt (0-100) på uheld |
| $P_{ADT,i}$: | Pointværdi (0-100) i forhold til trafikmængden |
| $P_{Bil,i}$: | Pointværdi (0-100) i forhold til projektets effekt på bilfremkommeligheden |
| $P_{Cykel,i}$: | Pointværdi (0-100) i forhold til projektets effekt på cykelfremkommeligheden |
| $P_{Ringvej,i}$: | Pointværdi (0-100) i forhold til potentiale for at overflytte trafik til ringvejene |
| $V_{Trafiksikkerhed}$: | Vægtning af trafiksikkerhedens betydning |
| V_{ADT} : | Vægtning af trafikintensitetens betydning |
| V_{Bil} : | Vægtning af bilfremkommelighedens betydning |
| V_{Cykel} : | Vægtning af cykelfremkommelighedens betydning |
| $V_{Ringvej}$: | Vægtning af potentialet for at overflytte trafik til ringvejene |

$P_{Uheld,i}$

Projektets effekt på uheld vurderes på baggrund af antal registrerede uheld på lokaliteten i de forudgående 5 år samt projektets forventede effekt på uheldsbilledet/trafiksikkerheden. Effekten angives som henholdsvis stor, nogen, ingen og negativ. En negativ tildeling kan eksempelvis forekomme, hvis der nedlægges bundne svingbevægelser i kryds.

| Uheld | Effekt | | | |
|-------|--------|-------|-------|---------|
| | Stor | Nogen | Ingen | Negativ |
| 5- | 100 | 50 | 0 | -25 |
| 1-4 | 50 | 25 | 0 | -25 |
| 0 | 25 | 0 | 0 | -25 |

Tabel 2. Pointværdi for projektets effekt på uheldsbilledet/trafiksikkerheden. Eksempelvis er der registreret 5 eller flere uheld på lokaliteten og forventes der en stor effekt af tiltaget scorer projektet 100 point.

$P_{ADT,i}$

Jo større trafikmængde desto højere prioriteres projektet.

| ÅDT | 0-999 | 1.000-1.499 | 1.500-1.999 | 2.000- |
|-------|-------|-------------|-------------|--------|
| Point | 0 | 25 | 50 | 100 |

Tabel 3. Pointværdi i forhold til trafikbelastning (ÅDT)

$P_{Bil,i} - P_{Cykel,i} - P_{Ringvej,i}$

Projektets effekt på bil- og cykelfremkommeligheden samt potentialet for at overflytte trafik til ringvejene angives som stor, nogen, ingen eller negativ.

Eksempelvis vil forbedring af fremkommeligheden på Rådmandshaven have en negativ vurdering af muligheden for at overflytte trafik til ringvejene.

| Effekt | Stor | Nogen | Ingen | Negativ |
|--------|------|-------|-------|---------|
| Faktor | 100 | 50 | 0 | -50 |

Tabel 4. Point for projektets effekt på henholdsvis bilfremkommelighed, cykelfremkommelighed og potentiale for at overflytte trafik til ringvejene.

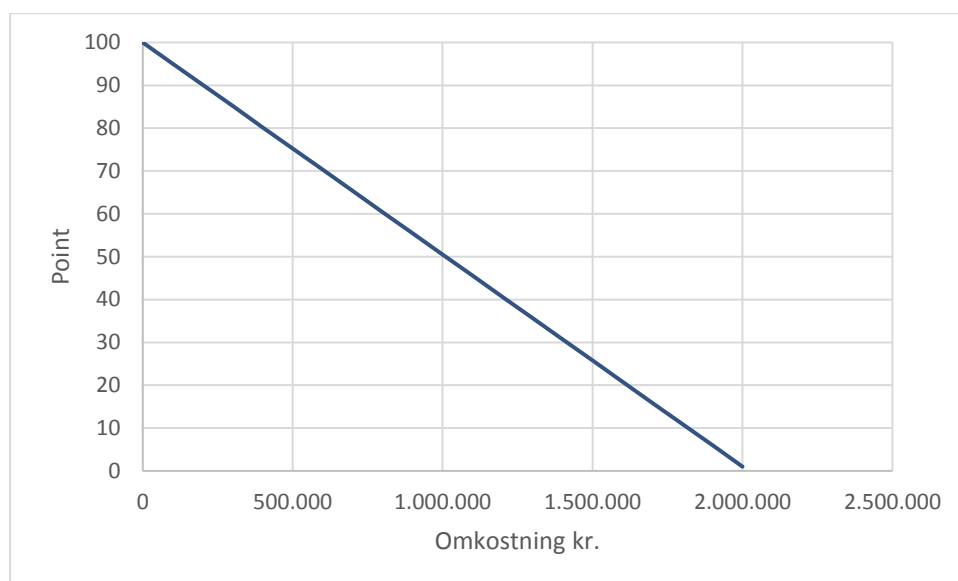
5.2.2

Projektomkostninger

Projektets skønnede anlægsomkostninger estimeres. Et projekt tildeles 100 point, hvis projektets anlægsoverslag er 0 kr. Et projekt tildeles 1 point, hvis projektets omkostninger overstiger et fastlagt beløb, svarende til hvad kommunen er villig til at betale. Jo højere grænsen sættes desto mere fordelagtige bliver de mere omkostningstunge projekter. Eller sagt på en anden måde – jo højere grænse, jo mindre betyder prisen i prioriteringen.

For fremkommelighedsprojekterne er den maksimale pris sat til kr. 2 mio. ekskl. moms.

For projekter med en omkostning mellem 0 og 2 mio. kr. tildeles værdien som en lineær interpolation mellem værdierne 100 og 1, se figur 5.



Figur 5. Tildeling af point for projektets anlægsomkostninger beregnes ved lineær interpolation mellem værdierne 100 og 1. Eksempel vist hvor den maksimale omkostning er sat til 2 mio. kr. ekskl. moms.

Anlægsomkostninger

De skønnede omkostninger for projekterne bygger på erfaringsbestemte enhedspriser. Priserne kan generelt påvirkes af talrige forhold, bl.a. om der er særlige krav til fundering, afvanding, lokal afledning af regnvand, belysning, materialernes kvalitet og levetid. Ved gennemførelse af projekterne bør der altid udarbejdes specifikke anlægsoverslag baseret på det konkrete forhold.

For at imødekomme usikkerhederne i de skønnede anlægsomkostninger har alle overslagene fået tilføjet et ekstra beløb på 30% til dækning af uforudseelige udgifter. Derudover er overslagene også tillagt et beløb svarende til 20% af de skønnede anlægsomkostninger, til at dække udgifter forbundet med projektering og tilsyn af de færdige anlæg.

Priserne er ekskl. moms.

5-3

Prioriteret projektliste

Projektlisten omfatter en samlet investering på ca. 4,4 mio. kr. ekskl. moms.

| Prioriteret projektliste | | | | | |
|--------------------------|----------------------------------|--|--|--------|----------------------------------|
| Prioritering | Lokalitet | Problem | Tiltag | Effekt | Anlægsoverslag (kr. ekskl. moms) |
| 1 | Slagelsevej/ Rådmandshaven | Afvikling af trafikken mellem Slagelsevej og Rådmandshaven | Signaloptimering, herunder nedlæggelse af bundet venstresving fra Brogade og bundet højresving fra Slagelsevej | 43 | 125.000 |
| 2 | Farimagsvej/ Kvægtorvet | Afvikling af trafik fra Kvægtorvet | Signaloptimering. Afmærkning af separat højresvingsbane fra nord og i stedet kombineret ligeud/venstresvingsspor | 33 | 150.000 |
| 3 | Kildemarksvej/ Østre Ringvej | Køddannelse på Østre Ringvej | Signaloptimering. Afkortet cykelsti og kombineret højresvingsbane | 68 | 1.275.000 |
| 4 | Rådmandshaven/ Dania | Afvikling af sidevejstrafik | Signaloptimering, herunder nedlæggelse af bundne venstresving. Etablering af separat høresvingsspor fra nord | 35 | 900.000 |
| 5 | Skyttemarksvej/ Østre Ringvej | Køddannelse på Østre Ringvej og Skyttemarksvej (øst) | Signaloptimering. Afkortet cykelsti og kombineret højresvingsbane. Kanalisering af svingbaner på Skyttemarksvej | 58 | 1.400.000 |
| 6 | Rådmandshaven/ Ringstedgade | Afvikling af trafik mellem Rådmandshaven og Ringstedgade | Signaloptimering. Forlængelse af kanalisering på Ringstedgade | 20 | 500.000 |

Tabel 5. Prioriteret projektliste for fremkommelighedsprojekter.

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