

Bilag 4: Udformning af krydset Bogensevej/Gl. Hovedvej i Grønnemose (MTU den 19.09.2016)

	KRYDSUDFORMNING	Samlet pris (mio. kr.)	Forbrug i 2016 (mio. kr.)	Forbrug i 2017 (mio. kr.)	Finansiering	Afvikling af trafik i normal- situation. Trafik fremskrevet til 2032	Afvikling af trafik ved omkørsel fra motorvej	Trafiksikkerhedsvurdering	Igangsætning:
1.	2-sporet rundkørsel. Industrivej forlænges ikke. Der forberedes for fremtidig tilslutning.	8,8	1,0	7,8	Der mangler finansiering på 1,8 mio.	God Belastningsgrad er ikke beregnet, da det vurderes at være overflødigt	Beregnet ved en mikrosimulering i programmet VSSIM Ved trafik mod øst fra Gl. Hovedvej drejende t.h. ad Bogensevej mod syd. Serviceniveau: (morgenmyldretid: A) (eftermiddagsmyldretid: B) Ved trafik fra afkørsel 55 mod vest i rundkørslen. Serviceniveau: (morgenmyldretid: D) (eftermiddagsmyldretid: F)	God Trafiksikkerhedsrevisor anbefaler rundkørsel i forhold til trafiksikkerhed Politi har ikke udtalt sig om trafiksikkerheden	Projektering er udført, behov for mindre tilretning Udførelse kan starte 4-5 uger efter beslutning om udførelse (Ved beslutning senest den 28.9.2016 forventes tidligst opstart primo november 2016). Anbefaling: Det anbefales at gennemføre udbud og licitation i 2016 og starte anlægsarbejdet primo 2017 – afhængigt af vejret.
		Bemærk anbefaling om udførelse i 2017: 8,8 0 8,8							
2.	Lysregulering af krydset. Industrivej kan ikke tilsluttes i krydset. Industrivej forlænges ikke.	6,9	0,24 (på vilkår at der træffes beslutning om udførelse senest den 1. okt. 2016)	6,66	Projekt kan udføres for afsat budget.	God Belastningsgrad er ikke beregnet, da det vurderes at være overflødigt.	Beregnet efter krydsets nuværende geometri i programmet DanKap ud fra simpelt signalreguleret kryds med to faser. Serviceniveau: F Bundet venstresving og programmeret styring af signalanlægget vurderes at kunne afvikle trafik lige så godt som 2-sporet rundkørsel.	Dårlig Trafiksikkerhedsrevisor anbefaler rundkørsel i forhold til trafiksikkerhed Politi mener det kan forsvares og at det skal udføres med "Bundet venstresving".	Omprojektering er nødvendig. Det anbefales at gennemføre projektering, udbud og licitation i 2016 og starte anlægsarbejdet primo 2017 – afhængigt af vejret.

Serviceniveau A: Trafikanten er sjældent påvirket af andre trafikanter. Trafikanten har den ønskede bevægelsesfrihed i det omfang, som vejelementet kan tilbyde. Trafikken flyder frit.

Serviceniveau B: Forekomsten af andre trafikanter er mærkbar, men medfører kun små ændringer for den enkelte trafikant. Trafikken flyder næsten frit.

Serviceniveau C: Den enkeltes bevægelsesmuligheder afhænger ofte af øvrige trafikanters adfærd. Bevægelsesfriheden er indskrænket mærkbart. Trafiksituationen er stabil.

Serviceniveau D: Trafikafviklingen er kendetegnet ved høje belastningsgrader, hvilket medfører markante indskrænkninger af bevægelsesfriheden for trafikanterne. Samspil med andre trafikanter finder sted næsten hele tiden. Trafiksituationen er stadig stabil.

Serviceniveau E: Den enkelte trafikant medfører konstant gensidige hindringer for andre trafikanter. Bevægelsesfrihed forefindes kun i begrænset omfang. Ubetydelige forværringer af tilstrømningen kan medføre trafiksammenbrud. Trafikken omfatter stabile og ustabile situationer. Kapaciteten er nået.

Serviceniveau F: Trafikefterspørgslen overstiger kapaciteten. Vejelementet er overbelastet.

Der anbefales et serviceniveau over D.

Service-niveau	Beskrivelse	Middelforsinkelse (sek.) med signalregulering	Middelforsinkelse (sek.) uden signalregulering	Belastningsgrad
A	Næsten ingen forsinkelse	<20	<10	<0,6
B	Begyndende forsinkelser	21-35	11-15	0,6-0,7
C	Ringe forsinkelser	36-50	16-25	0,7-0,8
D	Noogle forsinkelser	51-70	26-60	0,8-0,9
E	Store forsinkelser	71-100	61-70	0,9-1
F	Meget store forsinkelser	>100	>70	>1

