

ODENSE KOMMUNE

TRAFIKAFVIKLING PÅ HVILEHØJVEJ

KAPACITETSVURDERING

ADRESSE COWI A/S

Visionsvej 53

9000 Aalborg

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Baggrund	2
2	Sammenfatning	3
3	Trafikgrundlag	4
3.1	Eksisterende trafik - 2022	4
3.2	Fremtidig trafik - år 2045	5
4	Kapacitetsvurderinger	7
4.1	Forudsætninger	7
4.2	Ørbækvej/Hvilehøjvej	8
4.3	Hvilehøjvej/Område D+E	12
4.4	Hvilehøjvej/Område C (nord)	13
4.5	Hvilehøjvej/Område A+B	13
4.6	Hvilehøjvej/Område C (syd)	14
4.7	Øvrige kryds og adgangsveje langs Hvilehøjvej	14

Bilag A

PROJEKTNR.

A245168

DOKUMENTNR.

VERSION

1.0

UDGIVELSESDATO

05.02.2024

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

KVHA

KONTROLLERET

MRKE

GODKENDT

JGCH

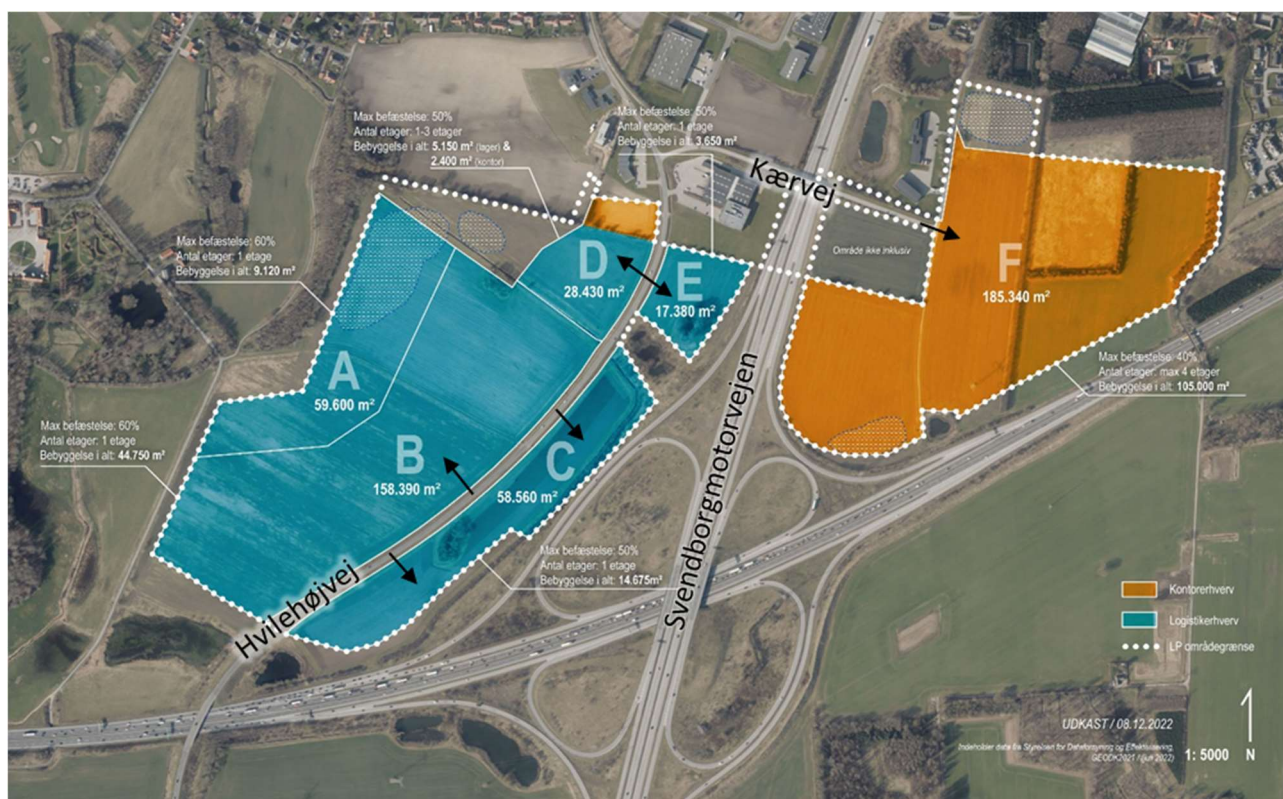
1 Baggrund

Odense Kommune ønsker at udbygge et nyt erhvervsområde med adgangsvej fra Hvilehøjvej, se figur 1, for anvendelse til kontor- og lagerbygninger. I første omgang udbygges område A-E, som er beliggende vest for Svendborgmotorvejen.

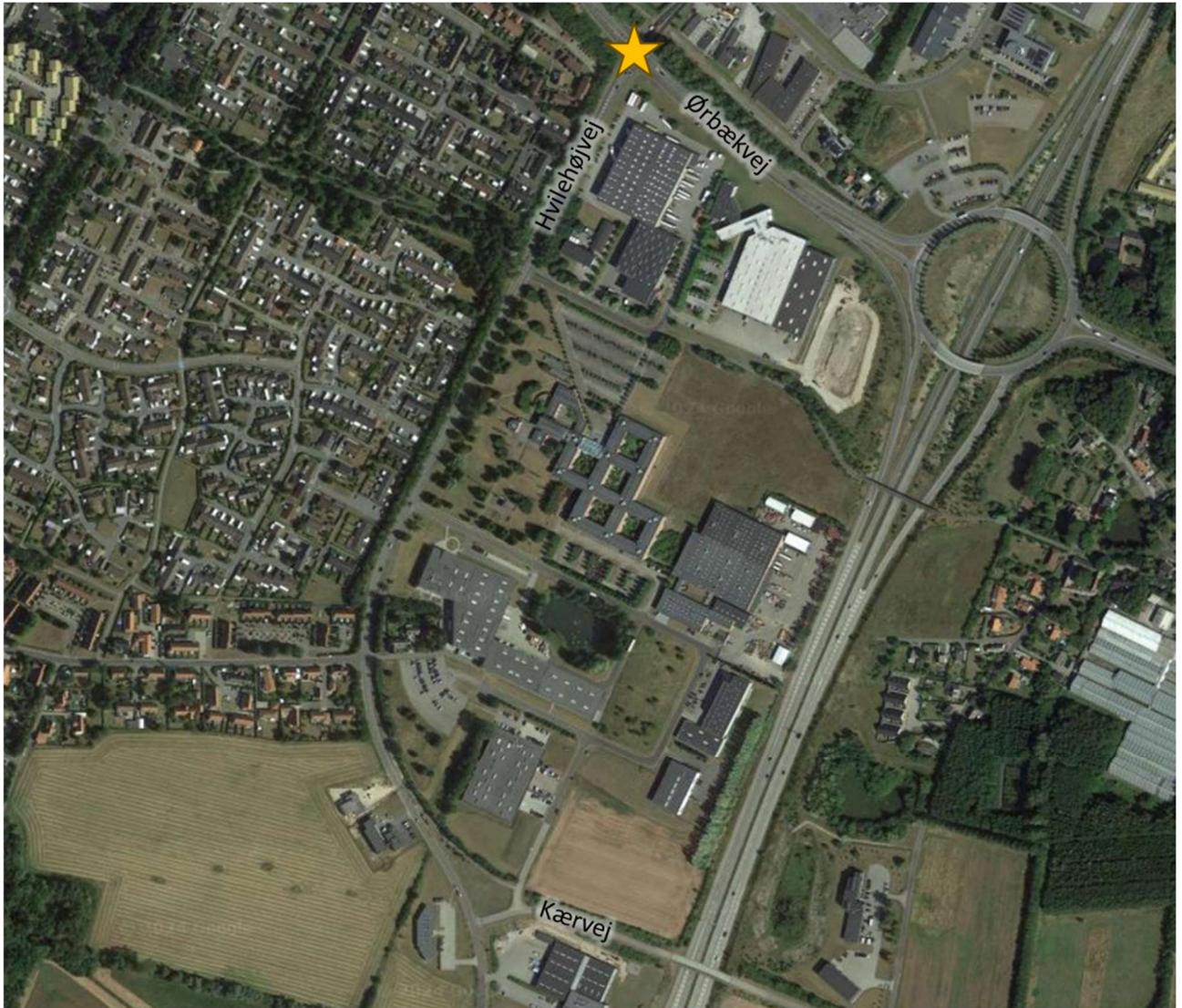
I den forbindelse har COWI foretaget kapacitetsberegninger for de nye kryds med adgangsvej til områderne A-E samt det signalregulerede kryds Ørbækvej/Hvilehøjvej, se figur 2, der forventes påvirket som følge af udbygningen.

Der er foretaget kapacitetsberegninger for følgende kryds i morgen- og eftermiddagsspidsstimen:

- > Ørbækvej/Hvilehøjvej - eksisterende firbenet signalanlæg (ses i figur 2).
- > Hvilehøjvej/Område D+E - nyt F-kryds med adgangsvej til område D og E.
- > Hvilehøjvej/Område C (nord) - nyt T-kryds med adgangsvej til område C.
- > Hvilehøjvej/Område A+B - nyt T-kryds med adgangsvej til område A og B.
- > Hvilehøjvej/Område C (syd) - nyt T-kryds med adgangsvej til område C.



Figur 1 Nye erhvervs- og lagerbygningsområder ved Hvilehøjvej.
 Orange: Kontor (område D og F).
 Blå: Lager (område A-E).
 Pile: Adgangsveje til område A-F.



Figur 2 Signalkrydset Ørbækvej/Hvilehøjvej (markeret med gul stjerne).

2 Sammenfatning

På baggrund af modeltal fra Odense Kommunes trafikmodel for år 2045, uden udbygning af område F, kan krydsene til område A-E afvikle trafikken acceptabelt i år 2045 ved vigepligtsregulering, mens det eksisterende signalanlæg Ørbækvej/Hvilehøjvej ikke kan afvikle trafikken med den eksisterende geometri.

Med det eksisterende signalprogram for signalkrydset Ørbækvej/Hvilehøjvej vil krydset i forhold til kapacitetsresultater for år 2022 kunne afvikle en begrænset mertrafik i eftermiddagsspidsstimen, mens der er en restkapacitet i morgenspidsstimen. Ved en programændring fås en reel restkapacitet i eftermiddagsspidsstimen for år 2022.

Område A-E langs Hvilehøjvej er samtidig ikke det eneste udviklingsprojekt i og omkring Odense. Derfor vil den øget trafikmængde frem mod 2045 som følge af disse udbygninger medføre et behov for en udvidelse af krydset Ørbækvej/Hvilehøjvej. Ved en krydsudvidelse med et ekstra venstresvingsspor fra øst samt et

højresvingssvingsspor fra hhv. øst, vest og syd vil der kunne opnås en tilstrækkelig kapacitet til håndtering af forventet trafik i år 2045.

Det bør samtidig overvejes, om der er mulighed for at øge længden af venstresvingssvingsspor fra nord på Blækhaten for at undgå periodevis tilbagestuvning til Agerhaten, der er beliggende nord for krydset.

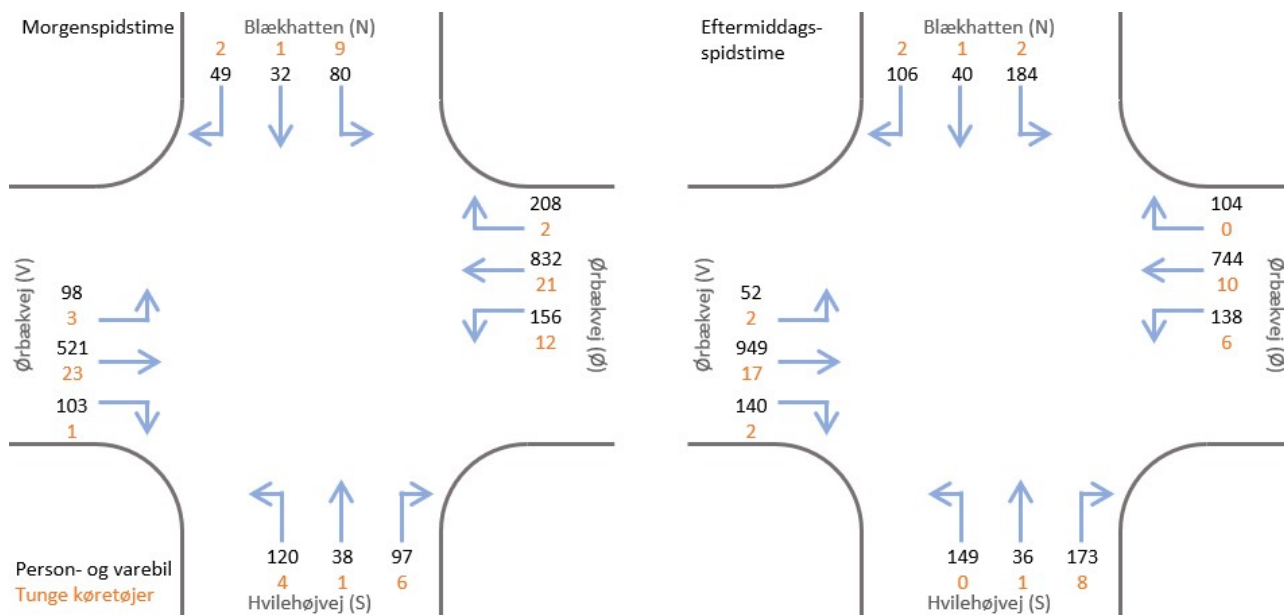
3 Trafikgrundlag

3.1 Eksisterende trafik - 2022

Der er foretaget trafiktælling af krydset Ørbækvej/Hvilehøjvej, samt snittælling af Hvilehøjvej ca. ud for nr. 29, tirsdag d. 21. juni 2022 i tidsrummene kl. 07:15 – 08:30 for morgentrafikken og kl. 15:15 – 16:15 for eftermiddagstrafikken.

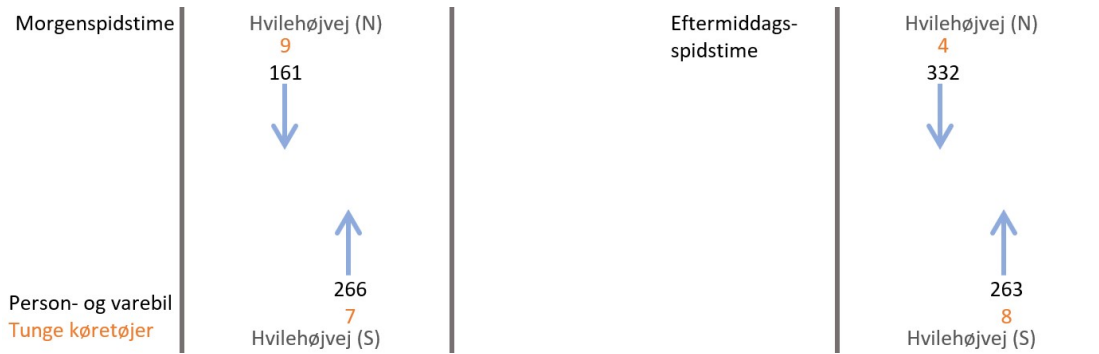
Der er optaget i en længere periode. Optagelserne er i første omgang anvendt til bestemmelse af spidstimerne, hvorfor der kun er talt i de angivne tidsrum.

På figur 3 og figur 4 er trafiktallene for kryds- og snittællingen angivet.



Figur 3

Trafiktælling i krydset Ørbækvej/Hvilehøjvej fra tirsdag d. 21. juni hhv. kl. 07:15-08:15 (morgentrafik) og kl. 15:15-16:15 (eftermiddagstrafik).



Figur 4 Trafiktælling på Hvidehøjvej omkring nr. 29 fra tirsdag d. 21. juni hhv. kl. 07:15-08:15 (morgentrafik) og kl. 15:15-16:15 (eftermiddagstrafik).

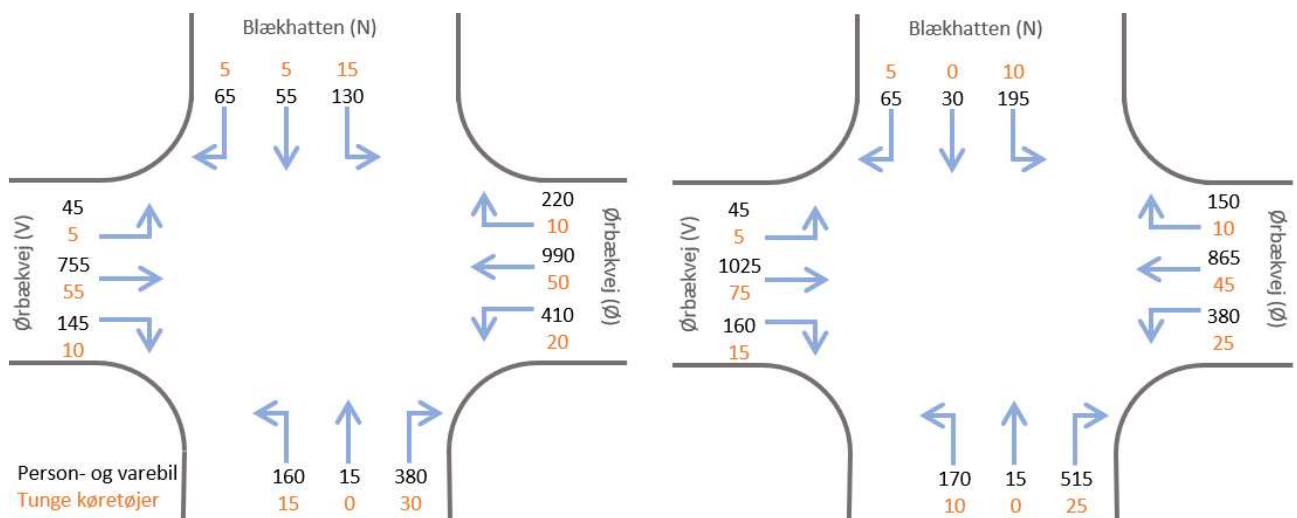
3.2 Fremtidig trafik - år 2045

Det kommende erhvervsområde vil generere ny trafik, som ledes ud på Hvidehøjvej. I år 2035 forventes område A-E at være fuldt udbygget. I Odense Kommunes trafikmodel vurderes det at trafiktallene i området for år 2035 vil være repræsentative med trafiktallene for år 2045, når der ikke tages højde for en eventuel udbygning af område F.

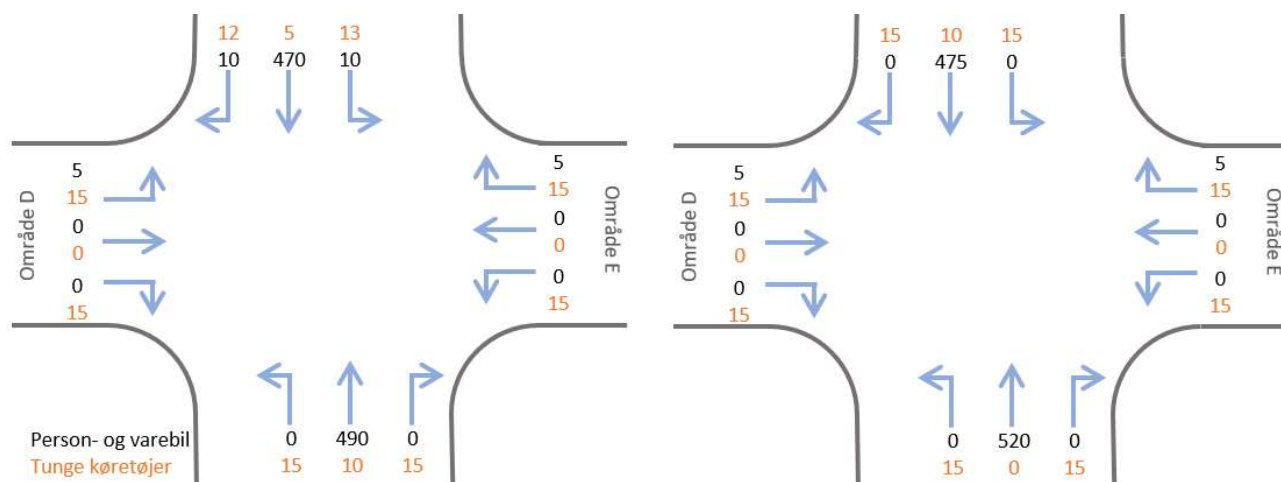
På baggrund af Odense Kommunes trafikmodel er der trukket trafiktal for krydset Ørbækvej/Hvidehøjvej samt trafiktal langs Hvidehøjvej for år 2045 uden en udbygning af område F. Trafiktallene fra trafikmodellen er afrundet til nærmeste 5 og anvendt i kapacitetsberegningerne.

Det er antaget, at den angivne trafik til og fra område A-E er tunge køretøjer (lastbilstrafik) som følge af den primære anvendelse af områderne til lager.

Modeludtrækkene er placeret i Bilag A, mens trafikken for krydsene for år 2045 er vist på figur 5 - figur 9.

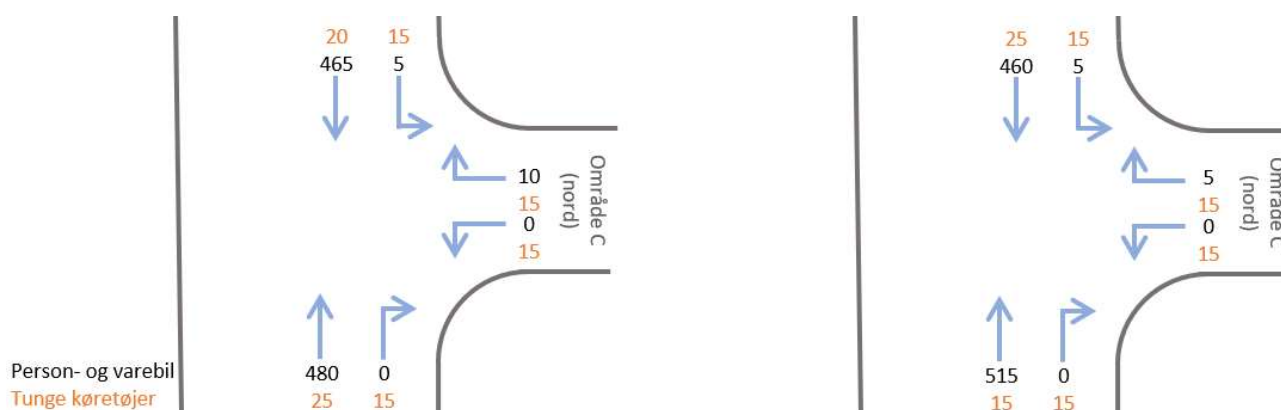


Figur 5 Modeltrafiktal for krydset Ørbækvej/Hvidehøjvej hhv. for morgenspidstimen kl. 07-08 (venstre) og eftermiddagspidstimen kl. 15-16 (højre) år 2045.



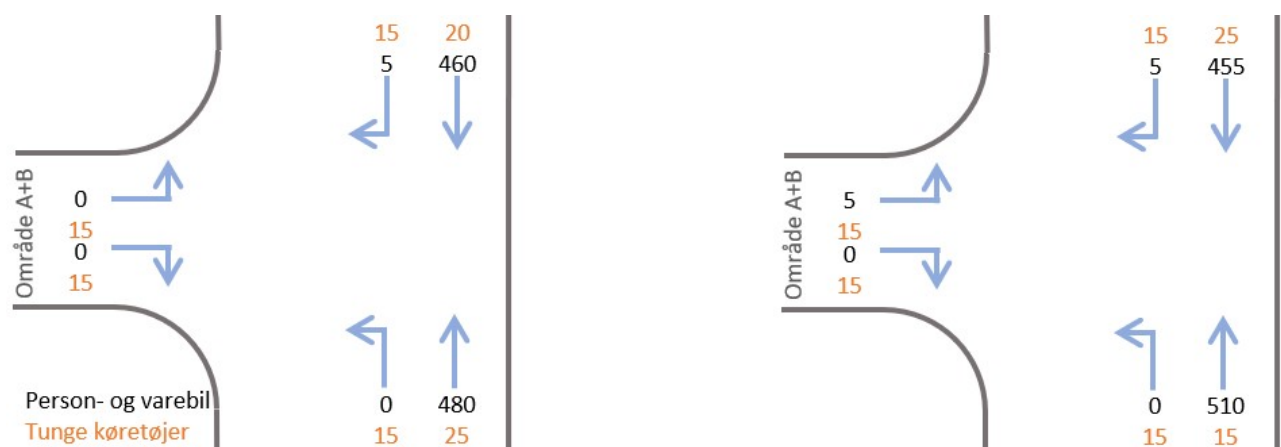
Figur 6

Modeltrafiktal for krydset Hvilehøjvej/Område C (nord) hhv. for morgenspidstimen kl. 07-08 (venstre) og eftermiddagsspidstimen kl. 15-16 (højre) år 2045.



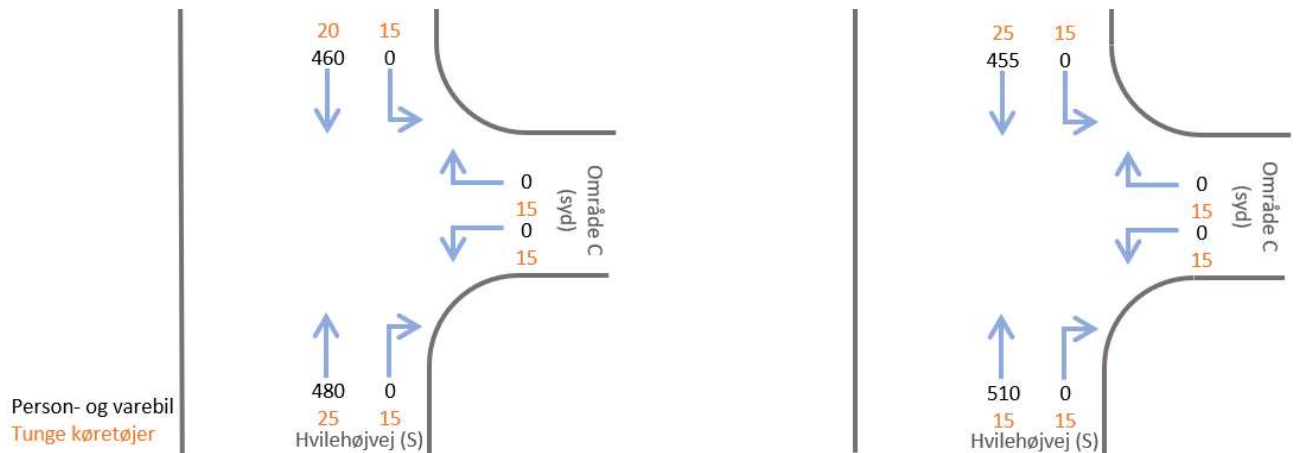
Figur 7

Modeltrafiktal for krydset Hvilehøjvej/Område A+B hhv. for morgenspidstimen kl. 07-08 (venstre) og eftermiddagsspidstimen kl. 15-16 (højre) år 2045.



Figur 8

Modeltrafiktal for krydset Hvilehøjvej/Område A+B hhv. for morgenspidstimen kl. 07-08 (venstre) og eftermiddagsspidstimen kl. 15-16 (højre) år 2045.



Figur 9 Modeltrafiktal for krydset Hvilehøjvej/Område C (syd) hhv. for morgen-
 spidstimen kl. 07-08 (venstre) og eftermiddagsspidstimen kl. 15-16
 (højre) år 2045.

4 Kapacitetsvurderinger

4.1 Forudsætninger

Der er foretaget kapacitetsberegninger i programmet DanKap for hhv. morgen- og eftermiddagsspidstimen for følgende kryds:

- > Ørbækvej/Hvilehøjvej - eksisterende firbenet signalanlæg.
- > Hvilehøjvej/Område D+E - nyt F-kryds med adgangsvej til område D og E.
- > Hvilehøjvej/Område C (nord) – nyt T-kryds med adgangsvej til område C.
- > Hvilehøjvej/Område A+B – nyt T-kryds med adgangsvej til område A og B.
- > Hvilehøjvej/Område C (syd) – nyt T-kryds med adgangsvej til område C.

Jf. den gældende signaldokumentation anvendes der 6 sekunders mellemtid til kapacitetsberegning af krydset Ørbækvej/Hvilehøjvej, når den eksisterende geometri anvendes. Ved udbygning af signalkrydset i forhold til løsningsforslaget er mellemtiden ændret og sat til 8 sekunder.

Trafikafviklingen i hvert krydsanlæg er vurderet på baggrund af kapacitetsberegningernes resultater for belastningsgrad og middelforsinkelse.

Belastningsgraden (B) vurderes at være uacceptabel, hvis den overstiger 0,8 svarende til, at krydsets restkapacitet vil være lavere end 20%.

Vurderinger af forsinkelse (t) er gennemført med udgangspunkt i serviceniveau-begrebet (LOS), som er beskrevet i tabel 1 og tabel 2 for hhv. signalanlæg og vigepligtskryds.

Tabel 1 Definition af serviceniveau (LOS) i signalanlæg.

Serviceniveau (LOS)	Beskrivelse	Middelforsinkelse (sek.)
A	Næsten ingen forsinkelse	0-10
B	Begyndende forsinkelse	11-20
C	Mindre forsinkelse	21-35
D	Nogen forsinkelse	36-60
E	Stor forsinkelse	61-100
F	Massiv forsinkelse	>100

Tabel 2 Definition af serviceniveau (LOS) i kryds med vigepligt.

Serviceniveau (LOS)	Beskrivelse	Middelforsinkelse (sek.)
A	Næsten ingen forsinkelse	0-10
B	Begyndende forsinkelse	11-15
C	Mindre forsinkelse	16-25
D	Nogen forsinkelse	26-50
E	Stor forsinkelse	51-70
F	Massiv forsinkelse	>70

Trafikafviklingen vurderes at være uacceptabel i et kryds, hvis én eller flere af trafikstrømmene har serviceniveau F, eller hvis der er mindst to trafikstrømme med serviceniveau E.

Da middelforsinkelsen er beregnet for spidstimerne, kan dette indebære, at der i kortere perioder forekommer større forsinkelser.

Foruden de benævnte kryds vil den øgede trafikmængde på Hvilehøjvej påvirke en række mindre prioriterede kryds langs Hvilehøjvej herunder; Telehøjen, Dattavej, Neder-Holluf-Vej og Kærvej. Dertil har fire firmaer direkte adgangsvej via Hvilehøjvej.

4.2 Ørbækvej/Hvilehøjvej

Resultatet af kapacitetsberegningen for krydset Ørbækvej/Hvilehøjvej med eksisterende geometri i år 2022 fremgår på figur 10.

Vejgren	Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
		B	t s/Kt	n _{5%} Kt
Ørbækvej (V)	V	0.37	25	4
Ørbækvej (V)	L	0.38	12	7
Ørbækvej (V)	LH	0.42	12	1
Ørbækvej (Ø)	V	0.63	34	6
Ørbækvej (Ø)	L	0.62	15	12
Ørbækvej (Ø)	LH	0.70	18	1
Hvilehøjvej (S)	V	0.54	33	5
Hvilehøjvej (S)	LH	0.62	35	5
Blækhaten (N)	V	0.52	37	4
Blækhaten (N)	LH	0.35	25	4

Maskinelt beregnet omløbstid
Maskinelt beregnede grøntider
Omløbstiden er 55 sekunder

Fase	Grøntid	Mellemtid efter
1	23	6
2	7	6
3	7	6

Vejgren	Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
		B	t s/Kt	n _{5%} Kt
Ørbækvej (V)	V	0.23	31	1
Ørbækvej (V)	L	0.67	21	15
Ørbækvej (V)	LH	0.73	24	1
Ørbækvej (Ø)	V	0.62	42	6
Ørbækvej (Ø)	L	0.52	18	12
Ørbækvej (Ø)	LH	0.56	19	1
Hvilehøjvej (S)	V	0.52	34	7
Hvilehøjvej (S)	LH	0.57	30	8
Blækhaten (N)	V	0.85	72	8
Blækhaten (N)	LH	0.37	25	6

Brugerdefineret omløbstid
Maskinelt beregnede grøntider
Omløbstiden er 72 sekunder

Fase	Grøntid	Mellemtid efter
1	29	6
2	8	6
3	17	6

Figur 10 Kapacitetsberegning af signalkrydset Ørbækvej/Hvilehøjvej for hhv. morgen- (øverst) og eftermiddagsspidstimen (nederst) i år 2022 ved eksisterende geometri.

Signalanlægget har i dag en omløbstid på maksimalt 72 sekunder. I eftermiddagsspidstimen vil trafikanter fra nord, der svinger til venstre, derved opleve en relativt stor forsinkelse og krydset har nået kapacitetsgrænsen.

Ved en signaloptimering kan der opnås lavere belastningsgrader og forsinkelser i krydset. Et eksempel herpå er vist på figur 11, hvor omløbstiden i krydset er øget til 90 sekunder i eftermiddagsspidstimen. Signalændringen vil medvirke til, at signalkrydset har en fortsat restkapacitet, dog med en forventning om en mindre forøgelse af kølængderne for de fleste trafikstrømme.

Vejgren	Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
		B	t s/Kt	n5% Kt
Ørbækvej (V)	V	0.26	40	4
Ørbækvej (V)	L	0.68	26	18
Ørbækvej (V)	LH	0.74	29	1
Ørbækvej (Ø)	V	0.70	58	8
Ørbækvej (Ø)	L	0.52	22	14
Ørbækvej (Ø)	LH	0.57	23	1
Hvilehøjvej (S)	V	0.42	33	7
Hvilehøjvej (S)	LH	0.46	28	9
Blækhatten (N)	V	0.67	47	9
Blækhatten (N)	LH	0.30	25	7

Brugerdefineret omløbstid
Brugerdefinerede grøntider
Omløbstiden er 90 sekunder

Fase	Grøntid	Mellemtid efter
1	36	6
2	9	6
3	27	6

Figur 11 Kapacitetsberegning af krydset Ørbækvej/Hvilehøjvej for eftermiddags-spidsstimen i år 2022 ved eksisterende geometri og ændret signalprogram.

Resultatet af kapacitetsberegningen for signalkrydset Ørbækvej/Hvilehøjvej i år 2045 fremgår på figur 12.

Vejgren	Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
		B	t s/Kt	n5% Kt
Ørbækvej (V)	V	0.12	45	4
Ørbækvej (V)	L	0.68	45	25
Ørbækvej (V)	LH	0.75	50	1
Ørbækvej (Ø)	V	0.97	116	26
Ørbækvej (Ø)	L	0.89	63	35
Ørbækvej (Ø)	LH	0.99	112	1
Hvilehøjvej (S)	V	0.57	59	12
Hvilehøjvej (S)	LH	0.99	132	26
Blækhatten (N)	V	3.18	4050	110
Blækhatten (N)	LH	0.27	42	9

Maskinelt beregnet omløbstid
Maskinelt beregnede grøntider
Omløbstiden er 150 sekunder

Fase	Grøntid	Mellemtid efter
1	54	6
2	35	6
3	43	6

Figur 12 Kapacitetsberegning af krydset Ørbækvej/Hvilehøjvej for morgenspidstimen i år 2045 ved eksisterende geometri.

Der foreligger ingen resultater for eftermiddagsspidsstimen med den eksisterende geometri, da krydset ikke kan afvikle trafikmængden og derved bryder sammen. I morgenspidstimen bryder krydset også sammen, hvilket viser sig ved meget høje belastningsgrader og middelforsinkelser for de fleste trafikstrømme.

Derfor er der foretaget en kapacitetsberegning for udvidelse af signalkrydset, med henblik på at kunne håndtere trafikken i 2045. Udvidelsen af krydset er forekommet ved en iterativ proces.

Resultatet fremgår på figur 13, hvor krydset er udvidet med et ekstra venstre-svingsspor fra øst samt etablering af højresvingsspor fra hhv. øst, vest og syd.

Vejgren	Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
		B	t s/Kt	n5% Kt
Ørbækvej (V)	V	0.17	32	3
Ørbækvej (V)	L	0.61	28	14
Ørbækvej (V)	L	0.61	28	14
Ørbækvej (V)	H	0.31	22	6
Ørbækvej (Ø)	V	0.70	47	9
Ørbækvej (Ø)	V	0.70	47	9
Ørbækvej (Ø)	L	0.78	35	18
Ørbækvej (Ø)	L	0.78	35	18
Ørbækvej (Ø)	H	0.46	25	9
Hvilehøjvej (S)	V	0.63	44	8
Hvilehøjvej (S)	L	0.03	24	1
Hvilehøjvej (S)	H	0.57	19	12
Blækhaten (N)	V	0.55	37	7
Blækhaten (N)	LH	0.32	28	6

Maskinelt beregnet omløbstid
Maskinelt beregnede grøntider
Omløbstiden er 85 sekunder

Fase	Grøntid	Mellemtid efter
1	28	8
2	13	8
3	20	8

Vejgren	Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
		B	t s/Kt	n5% Kt
Ørbækvej (V)	V	0.20	47	4
Ørbækvej (V)	L	0.79	44	25
Ørbækvej (V)	L	0.79	44	25
Ørbækvej (V)	H	0.34	30	9
Ørbækvej (Ø)	V	0.77	72	12
Ørbækvej (Ø)	V	0.77	72	12
Ørbækvej (Ø)	L	0.65	37	20
Ørbækvej (Ø)	L	0.65	37	20
Ørbækvej (Ø)	H	0.31	29	8
Hvilehøjvej (S)	V	0.46	40	10
Hvilehøjvej (S)	L	0.02	28	1
Hvilehøjvej (S)	H	0.70	27	21
Blækhaten (N)	V	0.75	56	12
Blækhaten (N)	LH	0.19	30	6

Brugerdefineret omløbstid
Brugerdefinerede grøntider
Omløbstiden er 120 sekunder

Fase	Grøntid	Mellemtid efter
1	42	8
2	16	8
3	38	8

Figur 13 Kapacitetsberegning af krydset Ørbækvej/Hvilehøjvej for hhv. morgen- (øverst) og eftermiddagsspidstimen (nederst) i år 2045 ved en ændret geometri. Det være sig ekstra venstresvingsspor fra øst, samt etablering af højresvingsspor fra hhv. øst, vest og syd.

Ved den udvidet geometri forekommer der fortsat serviceniveau E for én svingstrøm på 72 sekunder for de venstresvingende fra øst i eftermiddagsspidstimen. Der forekommer ingen belastningsgrader over 0,8 i hverken morgen- eller eftermiddagsspidstimen. Dermed vurderes det at trafikken afvikles acceptabelt med den udvidet geometri i år 2045.

For at de venstresvingende fra øst ikke skal stuve tilbage i de ligeudkørende spor, vil det være nødvendigt at forlænge svingbanen med omkring 25 meter. Denne kan forlænges uden at udvide tværprofilet, hvis rabatarealet anvendes.

På Hvilehøjvej vil der være behov for relativt lange svingbaner med en længde på omkring 125 meter for højresvingsbanen og ca. 60 meter for venstresvingsbanen.

Kølægden for de venstresvingende fra nord vil øges sammenholdt med trafikken i år 2022. Der vil i år 2022 allerede forekomme kø længere end venstresvingsbanens længde, hvilket bevirker en reelt længere kølængde samlet set fra nord end resultaterne viser. For at undgå tilbagestuvning til Agerhatten, nord for krydset, kan det med fordel overvejes at øge længden af venstresvingsbanen.

4.3 Hvilehøjvej/Område D+E

Resultatet af kapacitetsberegningen for F-krydset Hvilehøjvej/Område D+E fremgår på figur 14.

Strøm/Gren	Middelforsinkelsen t og kølængden n i tilfartssporet		
	B	t sek/Kt	n5% Kt
Hvilehøjve VLH	0.36	4	2
Hvilehøjve VLH	0.36	4	2
D VLH	0.22	29	1
E VLH	0.20	26	1

Strøm/Gren	Middelforsinkelsen t og kølængden n i tilfartssporet		
	B	t sek/Kt	n5% Kt
Hvilehøjve VLH	0.35	4	2
Hvilehøjve VLH	0.37	4	2
D VLH	0.22	29	1
E VLH	0.20	26	1

Figur 14 Kapacitetsberegning af F-krydset Hvilehøjvej/Område D+E i hhv. morgen- (øverst) og eftermiddagsspidsstimen (nederst) i år 2045.

Krydset afvikles acceptabelt med lave forsinkelser og belastningsgrader som et prioriteret F-kryds til hhv. udviklingsområderne ved område D og område E.

4.4 Hvilehøjvej/Område C (nord)

Resultatet af kapacitetsberegningen for T-krydset Hvilehøjvej/Område C (nord) fremgår på figur 15.

Strøm/Gren	Middelforsinkelsen t og kølængden n i tilfartssporet		
	B	t sek/Kt	n5% Kt
Hvilehøjve LH	0.34	4	2
Hvilehøjve VL	0.35	4	2
C1 VH	0.20	22	1

Strøm/Gren	Middelforsinkelsen t og kølængden n i tilfartssporet		
	B	t sek/Kt	n5% Kt
Hvilehøjve LH	0.35	4	2
Hvilehøjve VL	0.35	4	2
C1 VH	0.19	25	1

Figur 15 Kapacitetsberegning af T-krydset Hvilehøjvej/Område C (nord) i hhv. morgen- (øverst) og eftermiddagsspidsstimen (nederst) i år 2045.

Krydset afvikles acceptabelt med lave forsinkelser og belastningsgrader som et prioriteret T-kryds med forbindelse til område C (nordlige del af området).

4.5 Hvilehøjvej/Område A+B

Resultatet af kapacitetsberegningen for T-krydset Hvilehøjvej/Område A+B fremgår på figur 16. Krydset afvikles via område B til område A.

Strøm/Gren	Middelforsinkelsen t og kølængden n i tilfartssporet		
	B	t sek/Kt	n5% Kt
Hvilehøjve LH	0.32	3	2
Hvilehøjve VL	0.35	4	2
A+B VH	0.17	25	1

Strøm/Gren	Middelforsinkelsen t og kølængden n i tilfartssporet		
	B	t sek/Kt	n5% Kt
Hvilehøjve LH	0.33	3	2
Hvilehøjve VL	0.36	4	2
A+B VH	0.20	26	1

Figur 16 Kapacitetsberegning af T-krydset Hvilehøjvej/Område A+B i hhv. morgen- (øverst) og eftermiddagsspidsstimen (nederst) i år 2045.

Krydset afvikles acceptabelt med lave forsinkelser og belastningsgrader som et prioriteret T-kryds med adgang til område B og videre mod område A.

4.6 Hvilehøjvej/Område C (syd)

Resultatet af kapacitetsberegningen for T-krydset Hvilehøjvej/Område C (syd) fremgår på figur 17.

Strøm/Gren	Middelforsinkelsen t og kølængden n i tilfartssporet		
	B	t sek/Kt	n _{5%} Kt
Hvilehøjve LH	0.34	4	2
Hvilehøjve VL	0.34	4	2
C2 VH	0.17	25	1

Strøm/Gren	Middelforsinkelsen t og kølængden n i tilfartssporet		
	B	t sek/Kt	n _{5%} Kt
Hvilehøjve LH	0.34	4	2
Hvilehøjve VL	0.34	4	2
C2 VH	0.18	26	1

Figur 17 Kapacitetsberegning af krydset Hvilehøjvej/Område C (syd) i hhv. morgen- (øverst) og eftermiddagsspidsstimen (nederst) i år 2045.

Krydset afvikles acceptabelt med lave forsinkelser og belastningsgrader som et prioriteret T-kryds med forbindelse til område C (sydlige del af området).

4.7 Øvrige kryds og adgangsveje langs Hvilehøjvej

Eftersom der er lave belastningsgrader og forsinkelser for planlagte vigepligtsregulerede kryds langs Hvilehøjvej med adgangsvej til områderne A til E formodes det, at de øvrige prioriterede krydsanlæg langs Hvilehøjvej kan afvikles tilfredsstillende i år 2045.

Der kan suppleres med snittælling af de prioriterede kryds, hvis det nærmere ønskes at vide, hvor meget forsinkelsen fra sideretningerne reelt vil stige frem mod år 2045.

Bilag A Modeludtræk

Følgende billeder er vedlagt i en zip-fil.

- > Hvilehøjvej_AM_2045
 - > Modeltal langs hvilehøjvej i morgenspidstimen kl. 7-8 for samtlige køretøjer samt angivelse af antal lastbiler.
- > Hvilehøjvej_PM_2045
 - > Modeltal langs hvilehøjvej i eftermiddagsspidstimen kl. 15-16 for samtlige køretøjer samt angivelse af antal lastbiler.
- > Ørbækvej_Hvilehøjvej_AM_2045
 - > Modeltal i krydset Ørbækvej/Hvilehøjvej i morgenspidstimen kl. 7-8 for samtlige køretøjer.
- > Ørbækvej_Hvilehøjvej_PM_2045
 - > Modeltal i krydset Ørbækvej/Hvilehøjvej i eftermiddagsspidstimen kl. 15-16 for samtlige køretøjer.
- > Ørbækvej_Hvilehøjvej_AM_LB_2045
 - > Modeltal i krydset Ørbækvej/Hvilehøjvej i morgenspidstimen kl. 7-8 for lastbiler.
- > Ørbækvej_Hvilehøjvej_PM_LB_2045
 - > Modeltal i krydset Ørbækvej/Hvilehøjvej i eftermiddagsspidstimen kl. 15-16 for lastbiler.