

HEDENSTED KOMMUNE

TRAFIKAL ANALYSE

FORENINGSHUS VED ØLSTED SKOLE

ADRESSE COWI A/S

Jens Chr. Skous Vej 9
8000 Aarhus C

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Baggrund og formål	2
2	Tiltag opdelt på 3 trin	3
2.1	Overslagspris trin 1	4
2.2	Overslagspris trin 2	5
2.3	Overslagspris trin 3	6
3	Forudsætninger og bindinger	7



PROJEKTNR.

A243759

DOKUMENTNR.

1

VERSION

2.0

UDGIVELSESDATO

11.05.2022

BESKRIVELSE

ØLSTED SKOLE

UDARBEJDET

MRKE

KONTROLLERET

NBPT

GODKENDT

MRKE

1 Baggrund og formål

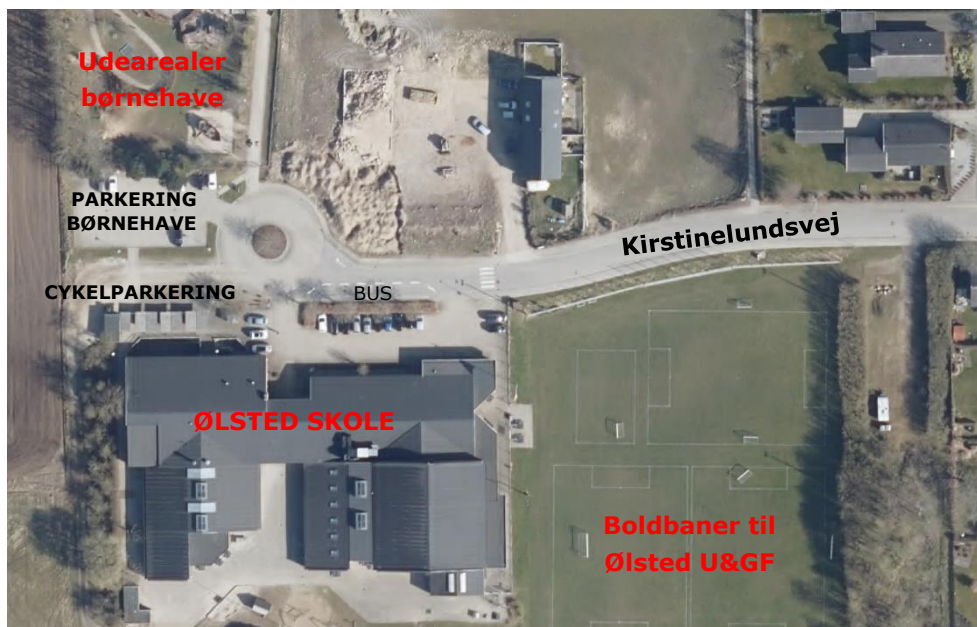
I Ølsted, der er en mindre landsby i Hedensted Kommune beliggende midt imellem Hedensted og Horsens, er der et meget aktivt foreningsliv der arbejder for udarbejdelse af en udviklingsplan for placering af et foreningshus i Ølsted skole.

Udgangspunktet for projektet er lokalområdets ønske om at styrke foreningslivet og fællesskabet i Ølsted, hvor tanken er at skabe et fælleshus i nær tilknytning af skolen. Det skal medvirke til at bringe institution/skole, foreninger og borgere tættere sammen, i et fællesskab, hvor nuværende skolebygning skal kunne indgå som et samlingssted for byen og det nærtliggende opland.

Området ved Ølsted Skole, børnehaven og idrætsfaciliteter, er et trafikalt knudepunkt med af- og påstigninger, både morgen, eftermiddag og aften, når børn og voksne, skal til/fra de forskellige funktioner i løbet af dagen. Der er set på trafik-sikkerhed og utryghed af flere omgange, hvor beboere i nærområdet har et stort ønske om fartdæmpning og etablering af flere parkeringspladser.

I nærværende trafikanalyse gennemgås en række trafikale tiltag med en kort beskrivelse af formål og hensigt. I den forbindelse er der taget udgangspunkt i input fra styregruppemøder i forhold til oplevede problemer og løsningsideer. De trafiktiltag der arbejdes med i forbindelse med etablering af foreningshus, skal medvirke til at man kan undgå for megen u hensigtsmæssig parkering, hvilket skaber farlige situationer for bløde trafikanter og samtidig skal tiltagene højne trafik-sikkerheden. Tiltagene etapeopdeles og suppleres med overslagspriser.

I figur 1 ses nærområdet ved Ølsted Skole.



Figur 1 Nærområdet ved Ølsted Skole som indgår i planerne for et foreningshus.

2 Tiltag opdelt på 3 trin

Gennemgang af trafiktiltag for en trinvis realisering i nærområdet ved Ølsted Skole i forbindelse med et kommende foreningshus i nuværende skolebygning. Der er en kort beskrivelse af formål ved tiltagene suppleret med overslagspriser.

Trin 1 (se figur 2)

Dette ses som de grundlæggende trafiktiltag til forbedring af trafiksikkerheden i nærområdet og etablering af supplerende parkeringsfaciliteter. Det fremgår at der laves en hævet flade ved Højagervej og fodgængerfeltet flyttes til en place-ring ved stien fra Bankagervej kombineret med et hævet plateau.

Der skiltes med 40 km/t og til forbedring af parkeringsfaciliteter laves der en parkeringsplads, hvor der er afmærket 28 parkeringspladser. Ved parkeringspladsen bibeholdes åbning til fodboldbanerne blandt andet til baneklipper mm. Bussen holder fortsat i den afmærkede bås med "BUS" markering ved skolen, hvor der suppleres med forbudstavler for standsning/parkering i rundkørslen.

De viste tiltag giver tydelig markering af nærområdet og krydsningspunkt, hvilket vil medvirke til lavere hastighed. Den anviste parkeringsplads vil medvirke til færre uhensigtsmæssige parkeringer langs vejen i forbindelse med aktiviteter på boldbanerne og andre gøremål ved et kommende foreningshus ved Ølsted skole.



Figur 2 Trin 1 – hastighedsdæmpning og etablering af 28 afmærkede parkeringspladser på grusområde.



Figur 3 Etablering af 28 afmærkede parkeringspladser på område ved boldbaner.

2.1 Overslagspris trin 1

Der er udregnet en samlet budgetramme for realisering af trin 1 med udgangspunkt i optegning vist i figur 2. Budgetrammen indeholder et fysikoverslag ud fra erfaringstal med baggrund i prisniveau maj 2022. Hertil er der tillæg på ca. 25% til generelle omkostninger for projektering, udbud, tilsyn, administration mm. og udover dette er der tillæg på 15% som reserve til uforudsete udgifter.

For udformning af den nye parkeringsplads er det samtidig vurderet for en eventuel prisforskel ved anlæg af området i hhv. græsarmering eller asfaltbelægning. Ud fra de anvendte erfaringspriser for de enkelte belægningstyper er der ikke den store forskel i pris.

Med baggrund i dette er den samlede budgetramme for etablering af en hævet flade, bump ved stikrydsning og udformning af parkeringsplads i græsarmering eller i asfaltbelægning udregnet til **ca. 1.100.000 kr. inkl. nævnte tillæg.**

I en første fase for etablering af parkeringsområdet kan det desuden overvejes om den kan anlægges som en grusparkering. For at sikre at området siden hen kan ændres til græsarmering eller asfaltbelægning er det dog stadigvæk vigtigt, at underlagene opbygges korrekt, så der ikke skal ændres markant på selve opbygning i tilfælde af ny belægningstype i en senere fase.

I henhold til dette er det vurderet at en løsning med grusparkering og øvrige tiltag med hævet flade og bump ved stikrydsning i første fase kan realiseres for en budgetramme på **ca. 800.000 kr. inkl. nævnte tillæg.** Efterfølgende kan den opgraderes til græsarmering eller asfaltbelægning for ca. 300.000 kr. Det skal bemærkes, at grusparkering formentligt ikke giver det samme antal parkeringspladser, da bilisterne parkerer anderledes end ved afmærkede parkeringsbåse.

Trin 2 (se figur 4)

Udover de tiltag som er beskrevet under trin 1 (herunder hhv. græsarmering og asfalt på parkeringspladsen) laves der buslomme langs skrænten til boldbaner.



Figur 4 Trin 2 – samme tiltag som i trin 1 suppleret med en buslomme langs skrænten ved boldbanen.

2.2 Overslagspris trin 2

Der er udregnet en tilsvarende budgetramme for trin 2 scenariet hvor der deslige indgår et tillæg på ca. 25% til generelle omkostninger for projektering, udbud, tilsyn, administration mm. og et supplerende tillæg på 15% som reserve til uforudsete udgifter.

Den samlede budgetramme for etablering af en hævet flade, bump ved stikrydning, buslomme langs med boldbaner og udformning af parkeringsplads i græsarmering eller i asfaltbelægning er udregnet til **ca. 1.400.000 kr. inkl. nævnte tillæg**. Hvilken vil sige, at udgifter til buslommen er på ca. 300.000 kr.

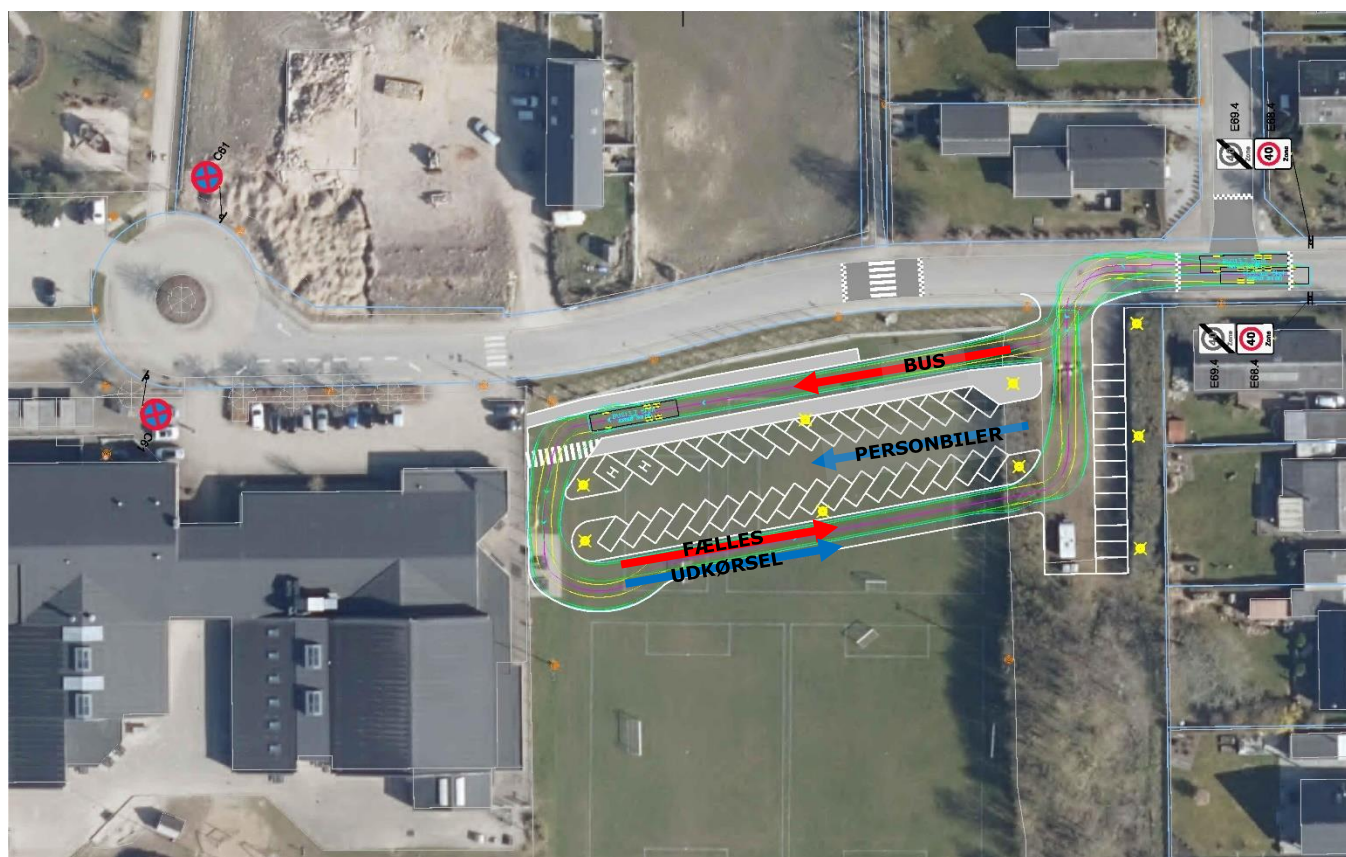
Som beskrevet i trin 1 kan en løsning med grusparkering overvejes i en første fase, for så siden hen lave opgradering til græsarmering eller asfaltbelægning.

Trin 3 (se figur 5)

I trin 3 scenariet er der foreslået en mere markant ændring af forholdene ved Ølsted skole. Her inddrages et større areal på boldbanerne til etablering af bus-holdeplads og parkeringsområde. Der laves en decideret busbane og ensretning til personbiler ind på området og efterfølgende fælles udkørsel fra området.

Løsningen for trin 3 er overordnet skitseret i figur 5 med angivelse af nødvendigt arealbehov til bussen. Med baggrund i denne optegning er der plads til 13 tværparkering og 35 skråparkering. Ved parkeringsområdet er der vist ruter for bløde trafikanter til/fra skoleområdet på fortov langs busbanen og skråparkeringen.

På Kirstinelundsvej laves der fortsat hævet flade og fodgængerfelt på plateau.



Figur 5 Trin 3 – etablering af parkering og flytning af bustrafik til et større område på boldbanerne ved skolen.

2.3 Overslagspris trin 3

Der er udregnet en budgetramme for trin 3 scenariet hvor der deslige indgår et tillæg på ca. 25% til generelle omkostninger for projektering, udbud, tilsyn, administration mm. og et tillæg på 15% som reserve til uforudsete udgifter.

Den samlede budgetramme for etablering af hævet flade, bump ved stikrydsning og en mere markant ændring af parkeringsforholdene inkl. areal på boldbanerne er udregnet til **ca. 3.500.000 kr. inkl. nævnte tillæg.**

3 Forudsætninger og bindinger

Buslomme på Kirstinelundsvej

I trin 2 forslås en løsning hvor bussen skal holde i en decideret buslomme der laves mellem et større transformerskab og krydsningspunkt fra stien. I figur 6 ses placering af buslommen hvor krydsningspunktet fremover er lige kort efter den knallert der fremgår af foto fra Kirstinelundsvej.



Figur 6 Buslommen laves mellem transformerskab og krydsningspunkt ved stien fra Bankagervej.

Busbane på boldbaner

Busbaner ved personilsparkeringspladsen på boldbanen bør laves i asfalt frem for græsarmering. En busbane i græsarmeringssten er ikke så holdbar, da busserne giver et langt større vrid i belægningen og da de er en del tungere end personbilerne. Prismæssigt er der ikke den store forskel, men for god ordens skyld anbefales der følgende udformning af parkeringsområdet ved trin 3:

- > En kombination af græsarmering på personilsparkeringspladserne og asfalt på busbanen rundt om skråparkeringspladserne.
- > Asfaltbelægning på både busbane og skråparkeringspladsen.

Afmærkning ved rundkørslen

I forbindelse med rundkørslen ved skolen og børnehaven har beboerne ytret en bekymring om, at der er nogle trafikanter som ikke anvender den korrekt. Det er særligt i forhold til, at trafikanter kan finde på at køre modsat og direkte ind på parkeringsområdet ved skolen og til tider er der problemer med parkering i selve rundkørslen. Fornemmelsen er, at cyklister (skolebørn) kører rigtigt rundt.

Der har været tanker om supplerende afmærkning til angivelse af kørselsretning og synliggørelse af cykelareal. Som vist i figur 7, så er rundkørslen etableret i belægningssten og der er tydelig afmærkning for kørselsretning på kørebanen og med påbudstavler i midterøen. I første omgang foreslås det, at der suppleres med en tydelig skiltning for angivelse af parkerings- og standsningsforbud.



Figur 7 Tydelig anvisning af kørselsretning i rundkørslen ved skolen og børnehaven med en pilmarkering på kørebanen og påbudstavler for retning i midterøen. Selve rundkørslen er udformet i belægningssten.