

NOTAT

Projekt **Trafikal og trafikikkerhedsmæssig vurdering af adgang til nyt erhvervsområde**
Kunde **Hedensted Kommune**
Notat nr. **1**
Dato **2014-08-28**
Til **Marianne Søgaard Jensen og René Knudsen**
Fra **Erik Gersdorff Stilling**

1. Baggrund for notatet

Det overvejes at etablere et nyt erhvervsområde med adgang via Skovvangen til Hovedvejen (rute 170) i Hedensted. Hedensted Kommune har bedt om bemærkninger til projektet fra en trafikikkerhedsrevisor hos Rambøll.

Vurderingerne er gennemført på baggrund af møde 22. august 2014 med kommunen, en besigtigelse af stedet samt udleverede foreløbige materialer om projektet. Det udleverede materiale omfatter bl.a. skitse over projektområde, nye bygninger og nye vejadgange, trafikteknisk notat samt trafiktal.

Dato 2014-08-28

Rambøll
Olof Palmes Allé 22
DK-8200 Aarhus N

T +45 5161 1000
F +45 5161 1001
www.ramboll.dk



Figur 1 Projektområdet i Hedensteds sydlige del

2. Hovedvejen - Skovvangen

Det anbefales ud fra en trafikikkerhedsmæssig vurdering, at tilslutningen ombygges fra vigepligtsreguleret T-kryds til en rundkør-

sel med tilbagetrukne cykelstikrydsninger (som i rundkørslen Hovedvejen-Vejlevej).

En rundkørsel vil give den mest sikre adgang med tung trafik til og fra en gennemfartsvej med mere end 10.000 i ÅDT og et forholdsvist højt hastighedsniveau (gennemsnitshastighed ca. 86 km/t og 85%-fraktil ca. 95 km/t uanset retning). Rundkørslen vurderes især relevant som en generel trafiksikkerhedsmæssig forbedring af forholdene på Overholmvej, hvis den tunge trafik til det eksisterende erhvervsområde omkring Odinsvej i fremtiden ledes via Skovvangen. Dette kan evt. understøttes af et forbud mod tung trafik på Overholmvej. (Se nærmere omkring problemer på Overholmvej i afsnit 5.)

Da den eksisterende opbygning af Skovvangen ikke forventes at kunne genbruges, anbefales det, at vejen forlægges lidt, således at vejen tilsluttes vinkelret på Hovedvejen.

Vejreglerne for planlægning af veje og stier i åbent land anbefaler en krydsafstand på mindst 1 km for veje med planlægningshastighed på 80 km/t og ÅDT på 5.000-15.000. Der er ca. 500 m mellem T-krydset ved Skovvangen og rundkørslen ved Vejlevej, og en opgradering af krydset ved Skovvangen vil medføre, at fremkommeligheden på Hovedvejen reduceres.

3. Hovedvejen – adgang til tankanlæg

I planerne indgår overvejelser om at etablere et tankanlæg ved nedlæggelse af det eksisterende rasteanlæg. Tankanlægget skal trafikbetjenes ved højresvingsbane fra Hovedvejen og samt via den nye vej ved Skovvangen. Dette medfører, at trafik fra nordøst, som skal benytte tankanlægget, skal køre via rundkørslen og den nye vej ved Skovvangen. For at hindre venstresving mod tankanlægget føres den eksisterende midterhelle på Hovedvejen forbi tilslutningen. Dette kan dog ikke helt fjerne risikoen for, at bilister laver en u-vending på Hovedvejen for at komme til tankanlægget. Hvis denne risiko skal fjernes, skal der være midterhelle på hele strækningen mellem de to rundkørsler.

Generelt er ekstra vejadgange til gennemfartsveje i åbent land forbundet med øget risiko for uheld. Derfor anbefales det ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt, at tage de alternative overvejelser, som er anført afsnit 3.1, i betragtning. Nedenstående er derfor alene anbefalinger under forudsætning af, at tankanlægget SKAL placeres på det skitserede areal.

Under forudsætning af, at der skal etableres et tankanlæg med direkte adgang fra Hovedvejen på den skitserede placering, vurderes det trafiksikkerhedsmæssigt som en god løsning at lede trafikken mod tankanlægget via en højresvingsbane. Det er dog en risiko for, at svingbanen vil blive anvendt af tung trafik til den kommende betonfabrik, hvilket ikke vurderes sikkerhedsmæssigt hensigtsmæssigt, hvorfor det bør forhindres. Trafiksikkerhedsmæssigt skal det ligeledes sikres, at kombinationen af højresvingsbane og cykelsti udføres under hensyn til cyklisterne sikkerhed, da høje svinghastigheder og opmærksomhed rettet mod tankanlægget kan udgøre en sikkerhedsmæssig risiko.

For at separere tung trafik til erhvervsområdet og trafik til og fra tankanlæg anbefales det, at der ikke etableres forbindelse mellem tankanlæg og den nye vejtilslutning til Skovvangen. I stedet får trafik fra tankanlæg direkte adgang til hovedvejen ved den eksisterende udkør-

sel fra rasteplassen, hvorfra der kun kan svinges til højre. Dette medfører, at de to rundkørsler vil fungere som vendepladser for trafik i sydvestlig retning som skal til eller fra tankanlæg. På samme måde som for svingbanen mod tankanlæg skal også frakørslen udføres under hensyntagen til cyklisternes sikkerhed.

3.1 Alternative overvejelser

En alternativ placering af tankanlægget bør overvejes. En placering på en af de to hjørnegrunde ved rundkørslen Hovedvejen-Skovvangen vil medføre en tydelig placering af anlægget med gode og sikre adgangsforhold via rundkørslen for trafik fra begge retninger på Hovedvejen. Dette vil samtidig øge tankanlæggets kundepotentiale.



Figur 2 Forslag til alternativ placering af tankanlæg

Hvis tankanlægget placeres på det sydvestlige hjørne, skal tilslutningen til Skovvangen placeres forskudt i forhold til den nye vej mod nordøst, da 4-benede kryds er forbundet med større uheldsrisiko end forsatte kryds. Det anbefales, at tankanlægget i givet fald får tilslutning i størst afstand fra rundkørslen. Den øgede afstand til rundkørslen medfører en minimering af problematikken med at skulle vurdere, om cirkulerende trafik i rundkørslen skal ud af Skovvangen – jf. den eksisterende problematik ved Overholmvej, som er beskrevet i afsnit 5.

4. Skovvangen – adgang til erhvervsområdet

Det anbefales, at den nye sidevej tilsluttes i en afstand af mindst 80 m fra rundkørslen, således at der er en tydelig separering af trafikken i rundkørslen i krydset.

5. Vejlevej – Overholmvej

Krydset er ikke en del af projektområdet, men trafiksikkerheden i krydset blev diskuteret på mødet. Krydset tilsluttes mindre end 40 m fra rundkørslen. Den korte afstand medfører, at trafikanter fra sidevejen kun har kort tid til at registrere og reagere på trafik fra rundkørslen. Især ved tæt trafik i en eller begge retninger på Vejlevej vil der være risiko for, at sidevejstrafikanten retter fokus på den ene side og dermed "glemmer" at orientere sig tilstrækkeligt til den anden side før fremkørsel. Forholdene forværres af, at beplantningen mellem Overholmvej og rundkørslen er så høj, at den kan skjule cirkulerende trafik – se foto.



Figur 3 Oversigt fra Overholmvej mod rundkørslen (rute 170). Bemærk at beplantning delvist skjuler blinklys på den høje varevogn.

Beplantningen er også medvirkende til at skjule cyklister på de tilbagetrukne cykelstier. Især cyklende børn vil være delvist skjulte for svingende trafikanter mod Overholmvej. Ved besigtigelsen blev der observeret en del lastbiler på Overholmvej. Krydsudformningen medfører, at svingmanøvren kan foretages med forholdsvis høj hastighed.



Figur 4 Beplantning ved cykelstiens tilslutning til Overholmvej

Generelt anbefales det, at beplantningen fjernes eller beskæres kraftigt, således at oversigtsforholdene og erkendelsesforholdene altid er så gode som muligt for både lette trafikanter og trafikanter fra Overholmvej.

6. Anlægsoverslag - enhedspriser

Enhedspriserne er baseret på Rambølls erfaringer fra lignende projekter, men rummer en usikkerhed i forhold til de konkrete forhold:

- 3-benet rundkørsel med tilbagetrukket cykelkrydsning: 3,0-3,5 mio. kr.
- Etablering af ny vej i 8 m bredde inkl. afvanding: 7.000 kr./m
- Opbrydning af eksisterende vej inkl. bortskaffelse af asfalt¹: 300 kr./m²

¹ Opbrydning af asfalt kan evt. indbygges i ny vejkasse, hvorved omkostningerne reduceres