

Til  
**Hedensted Kommune**

Dokumenttype  
**Notat**

Dato  
**Januar 2018**

# **HEDENSTED KOMMUNE**

## **OMDIRIGERING AF LASTBILTRAFIK**

## **HEDENSTED KOMMUNE OMDIRIGERING AF LASTBILTRAFIK**

Revision **0**  
Dato **26/01-2018**  
Udarbejdet af **KHON**  
Kontrolleret **SNJ**  
Godkendt **SNJ**  
Beskrivelse **Notat vedr. omdirigering af lastbiltrafik**  
Til **Hedensted Kommune**

## INDHOLD

<b>1.</b>	<b>BAGGRUND</b>	<b>1</b>
1.1	Indledning	1
1.2	Beskrivelse af forsøg	1
1.3	Problemstillinger	2
<b>2.</b>	<b>SCENARIER</b>	<b>3</b>
2.1	Scenarie 1 - Ophæve skilteforbud	4
2.2	Scenarie 2 - Fastholdelse af skilteforbud	5
2.3	Scenarie 3 - Fysisk lukning for lastbiler	5
2.4	Scenarie 4 - Stibro m. foranstaltning	7
2.5	Scenarie 5 - Trafikale foranstaltninger på det berørte vejnet	9
<b>3.</b>	<b>KONKLUSION</b>	<b>13</b>

# 1. BAGGRUND

## 1.1 Indledning

Hedensted Kommune afholdt den 23. februar 2017 et borgermøde omhandlende trafik og byudvikling i Hedensted øst. Byudviklingen omfatter et boligområde mellem Ll. Dalbyvej og Dalbyvej, som er i udførelse samt omlægning af Ll. Dalbyvej som er udført.

Yderligere omhandlede borgermødet problematikken af lastbiltrafik fra grusgravområdet, som i dag og fremover, har stor indvirkning på trafik og byudvikling i Hedensted øst. Borgerne ytrede sig særligt om tung trafik omkring Røde Mølle, Ålørkkevej, Constantiavej, Gåskærholm og Østre Ringgade. Konklusionen blev at borgernes bekymring vedr. tung trafik i området skulle forsøges løst.

Beslutningen blev i første omgang at man forsøgsvist spærrede for gennemkørende lastbil trafik på udvalgte veje.

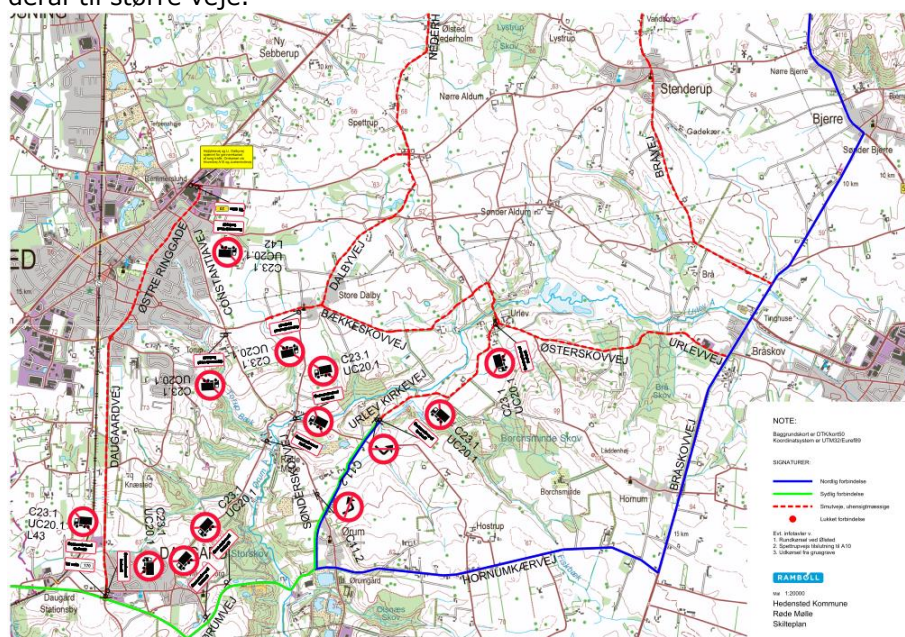
Udvalget for Teknik har gennemført et forsøg med forbud mod gennemkørende lastbiltrafik fra Røde Mølle-området i forbindelse med åbning af ny omfartsvej syd om Horsens. Forsøget med forbuddet er evalueret i et selvstændigt notat – "Evaluering af forsøg med omdirigering af tung trafik, januar 2018".

Sammenligning af trafiktællinger før og under forsøget, viste at de indførte gennemkørselsforbud overordnet set havde den ønskede effekt, idet den tunge trafik virkede til at respektere gennemkørselsforbuddene, og i stedet valgte andre ruter. En del af trafikken fandt dog nye ruter som ikke var tilsigtede, og benyttede bl.a. Hostrupvej som genvej fra Nørremarksvej til Hornumkærvej, og Bråvej som genvej mod den nye omfartsvej syd for Horsens.

## 1.2 Beskrivelse af forsøg

Forsøget med forbud mod gennemkørende lastbiler omkring Røde Mølle blev effektueret medio august med skiltning jf. nedenstående skilteplan. Tilladelsen fra politiet, til lukning af veje for tung trafik, udløb 31. oktober. Forsøget blev forlænget indtil 1. marts 2018 med godkendelse fra politiet.

I forsøget med skilteforbuddet har store dele af de nordlige forbindelsesveje fra grusgravene været underlagt forbud, med den hensigt at tvinge lastbiltrafikken til de sydlige omfartsveje og deraf til større veje.



Figur 1 - Skilteplan af kørselsforbud for lastbiler

### **1.3 Problemstillinger**

#### 1.3.1 Ophør af skilteforbud

Med ophør af skilteforbuddet pr. 1 marts ønsker Hedensted Kommune tiltag, for at lastbiltrafikken anvender mere hensigtsmæssige ruter, som under skilteforbuddet.

#### 1.3.2 Borgerklager

Hedensted Kommune har modtaget klager fra borgere under skilteforbuddet. Klagerne består af gener i forbindelse med øget lastbiltrafikken på Hostrupvej, Bråskov og Stenderup.

## 2. SCENARIER

Følgende afsnit indeholder opstilling af forskellige scenarier, for fremtidige forhold i Hedensted øst vedr. lastbiltrafikken, efter skilteforbuddets ophør den 1. marts.

Som baggrund for vurdering af mulige scenarier til omdirigering af lastbiltrafikken, er flg. strækninger i Hedensted Kommune besigtiget den 4. december 2017:

- Østre Ringgade, Constantiavej, Hostrupvej, Dalbyvej (i Hedensted by)
- Bråvej til Ørnstrupvej
- Dalbyvej til Aldumvej
- Højløkkevej til Åløkkevej
- Ll. Dalbyvej til omlagt Ll. Dalbyvej
- Ll. Møllevej til Hestehaven
- Ådalsvej til Åløkkevej

Yderligere viser erfaringer fra Hedensted Kommune, at lastbilerne er særligt aggressive ift. at anvende den korteste rute. Derfor kan der som konsekvens af utilstrækkeligt forbindelsesruter for lastbilerne forventes stigning af lastbiltrafikken igennem Hostrup, Daugård, Stenderup og Bråskov samt Østre Ringgade i Hedensted by.

En stigning af lastbiltrafik på ovennævnte strækninger er u hensigtsmæssigt pga. tilstand og udformning. Bl.a. viser nedenstående billede besigtigelsen af Hostrupvej, der i dens nuværende udformning ikke er ideel til gennemkørende lastbiltrafik, grundet smal kørebane og bløde rabatter.



Figur 2 - Hostrupvej, besigtigelse d. 4. december 2017

Ligeledes er der i Stenderup by skiltet med 30 km/t zone og etableret forsætninger og rundkørsel. Forsætningerne er etableret som nedenstående udklip af Bråvej i Stenderup by. Forsætningerne er i deres nuværende udformning, mulig at passere med hastigheder højere end ønsket, hvorfor det stadigvæk er attraktivt for lastbiler at anvende strækningen til som genvej.



Figur 3 - Bråvej, Stenderup, besigtigelse d. 4. december 2017

Nedenstående scenarier eller løsningsmodeller for den trafikale situation efter at omkørselsforsøget stopper den 1. marts 2018, er undersøgt og vurderet.

Generelt bør der opsættes permanent skiltning med venstresving forbudt ved udkørsel fra grusgravene. Deraf tvinges lastbilerne ved frakørsel fra grusgravene til Ørumvej og Hornumkærvej og genvejskørsel igennem Urlev og Store Dalby undgåes.

Følgende scenarier er behandlet:

- Scenarie 1 – Ophæve skilteforbud
- Scenarie 2 – Fastholdelse af skilteforbud
- Scenarie 3 – Fysisk lukning for lastbiler
- Scenarie 4 – Stibro m. foranstaltning
- Scenarie 5 – Trafikale foranstaltninger på det berørte vejnet

Scenarierne er beskrevet ift. fysiske tiltag samt eventuelle nødvendige tilladelser og myndighedsgodkendelser i forbindelse med gennemførelsen. De specifikt afledte konsekvenser for den øvrige trafik samt for borgere, er ligeledes beskrevet som konsekvenser ved de enkelte scenarier.

Scenariernes forventelige effekt er vurderet ud fra et trafikalt perspektiv.

## 2.1 Scenarie 1 - Ophæve skilteforbud

### 2.1.1 Beskrivelse

Accept af skilteforbuddets ophør pr. 1. marts 2018.

Nedtagning af samtlige skilte underlagt forbuddet udstedt af Sydøstjyllands Politi.

### 2.1.2 Konsekvenser

At ophæve skilteforbuddet vil medføre, at den tunge trafik finder tilbage på de mest direkte og ofte uhensigtsmæssige ruter. Deraf opleves de samme gener for trafikken og borgere langs vejstrækninger, som ligger til grund for forsøget med skilteforbuddet.

### 2.1.3 Effekt

Der kan forventes en stigning i den tunge trafik på især LI. Dalbyvej/Constantiavej, svarende til 50-100 ekstra tunge køretøjer i hverdagen ift. i forsøgsperioden, Bækkeskovvej omkring 20

tunge køretøjer, Østerskovvej omkring 50 tunge køretøjer samt Gl. Vejlevej i omegnen af 50-100 tunge køretøjer.

Samtidig vil andre ruter blive aflastet for den tunge trafik, herunder Hostrupvej, Ørumvej med 50-100 færre tunge køretøjer i hverdagen og Bråvej omkring 100 tunge køretøjer.

## **2.2 Scenarie 2 - Fastholdelse af skilteforbud**

### **2.2.1 Beskrivelse**

At gøre det nuværende skilteforbud for gennemkørende lastbiler permanent.

Det skal vurderes, på baggrund af forsøgsperiodens skilteplan og resultater fra trafiktællingerne, hvor skiltning med gennemkørsel forbudt for lastbiler gør mest gavn og dermed gøres permanent. Efter vurdering af forsøgsperiodens resultater kan det overvejes, at udvide det permanente skilteforbud til andre dele af Hedensted Kommune, som under forsøget har vist sig u hensigtsmæssigt generet af lastbiler, der anvender alternative ruter fremfor større veje.

Et permanent skilteforbud kræver tilladelse fra Sydøstjyllands Politi.

### **2.2.2 Konsekvenser**

En permanent fastholdelse af forbuddet kan med fordel sikre en omdirigering af lastbiltrafikken til ønskede ruter i Hedensted øst.

Påtvungne lange omkørselsruter kan medføre særlig aggressiv lastbilkørsel på uhensigtsmæssige genveje.

### **2.2.3 Effekt**

På kort sigt kan tiltaget forventes at have samme effekt, som der er registreret under forsøget, dvs. stor overflytning af den tunge trafik til de mere overordnede ruter.

På længere sigt er der en risiko for, at respekten for skiltningen mindskes eller helt forsvinder, og at den tunge trafik vil anvende de oprindelige ruter. I hvor stort omfang og hvor længe skiltningen vil blive respekteret, er i høj grad afhængig af lastbilchaufførerne, omkørselsruternes længde samt politiets indsats for at opretholde forbuddene.

## **2.3 Scenarie 3 - Fysisk lukning for lastbiler**

### **2.3.1 Beskrivelse**

En fysisk lukning for lastbiler omkring Røde Mølle-området ved etablering af ekstraordinær forsætning, som umuliggør gennemkørsel med lastbiler.

Fysiske forsætninger kan etableres på Rødebrovej umiddelbart syd for vandløbet Urlev Å, angivet med rød markering på nedenstående oversigtskort. Den fysiske foranstaltning skal i dens udformning etableres tilpas stringent, således det umuliggør lastbilkørsel. Erfaringerne fra området viser, at lastbiltrafikken vil forcere foranstaltningerne uanset, i det omfang det overhovedet er muligt.

Generelt vurderes oversigten begrænset i området, grundet små radier og skovarealer jf. nedenstående oversigtskort, hvorfor der kan udføres lokal hastighedsnedsættelse på Ll. Møllevej og Rødebrovej. I forlængelse af en hastighedsnedsættelse er det muligt at etablere ekstraordinær forsætning, som umuliggør passage af lastbiler.

Etablering af en fysisk lukning og lokal hastighedsnedsættelse vil kræve tilladelse fra Sydøstjyllands Politi.

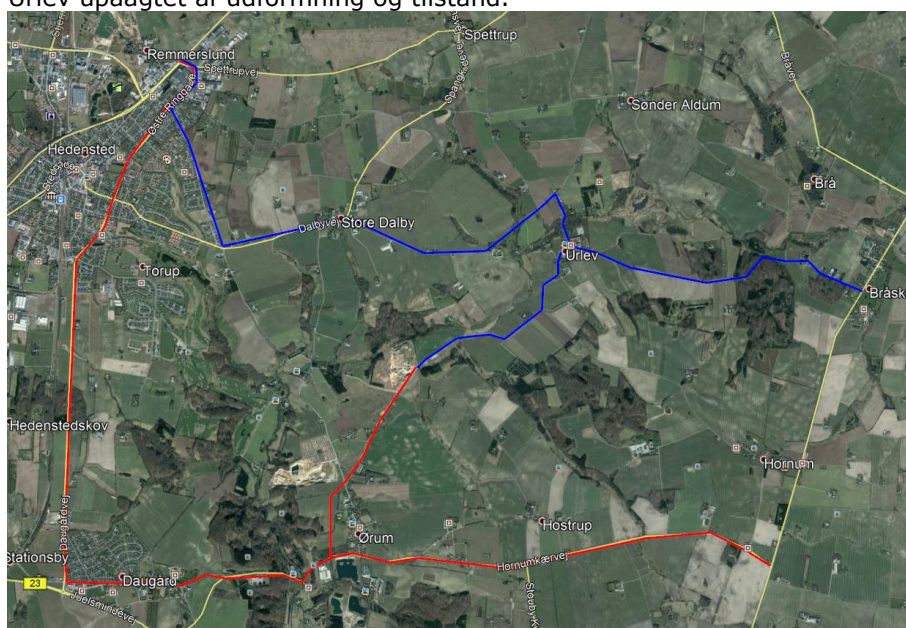




Figur 4 - Oversigtskort over del af Røde Mølle-området

### 2.3.2 Konsekvenser

En fysisk lukning for lastbiler på Rødebrovej vil afhjælpe problemet vedr. tung trafik lokalt omkring foranstaltningen. Ved frakørsel fra grusgravene, vist med rød linje på nedenstående oversigtskort, vil særligt Østre Ringgade anvendes som primære forbindelse, da lastbiler ikke kan anvende viadukten ved Overholmvej grundet pladsbegrænsningerne. Ved tilkørsel til grusgravene fra nord, vist med blå linje, anvendes Constantiavej. Som konsekvens af lukningen flyttes lastbiltrafikken fra Li Dalbyvej og Højløkkevej til u hensigtsmæssige genveje igennem Store Dalby og Urlev upåagt af udformning og tilstand.



Figur 5 - Oversigtskort over forbindelsesruter ved lukning af Rødebrovej

En væsentlig konsekvens for lukningen er en stor omvej for rednings- og udrykningskøretøjer af større karakter til borgere i nærområdet. Konsekvensen af en forlænget omkørsel er en overvejelse, der vil indgå i vurderingen af forslaget i forbindelse med en evt. godkendelse fra Sydøstjyllands Politi og beredskabet.

Yderligere kan den stringente udformning besværliggøre passage for andre køretøjer, som renovationsbiler, varevogne og store personbiler, som har ærinde i området og derfor udsættes for utilsigtet omkørsel.

### 2.3.3 Effekt

Tiltaget vil til dels have stort samme effekt, som ved fastholdelse af gennemkørselsforbuddene, men kun lokalt omkring lukningen.

Lastbilerne vil anvende bl.a. Constantiavej ved tilkørsel og Østre Ringgade ved frakørsel. Yderligere vil lastbilerne omgå lukningen, ved uhensigtsmæssige genveje til de oprindelige ruter.

Det forventes at den fysiske lukning vil medføre omkring 50 ekstra tunge køretøjer vil køre ad de to nordlige ruter i hverdagen ift. i forsøgsperioden, hvor der var forbud på ruterne. Dette er kun gældende for den trafik der kommer fra nord og skal til grusgravene.

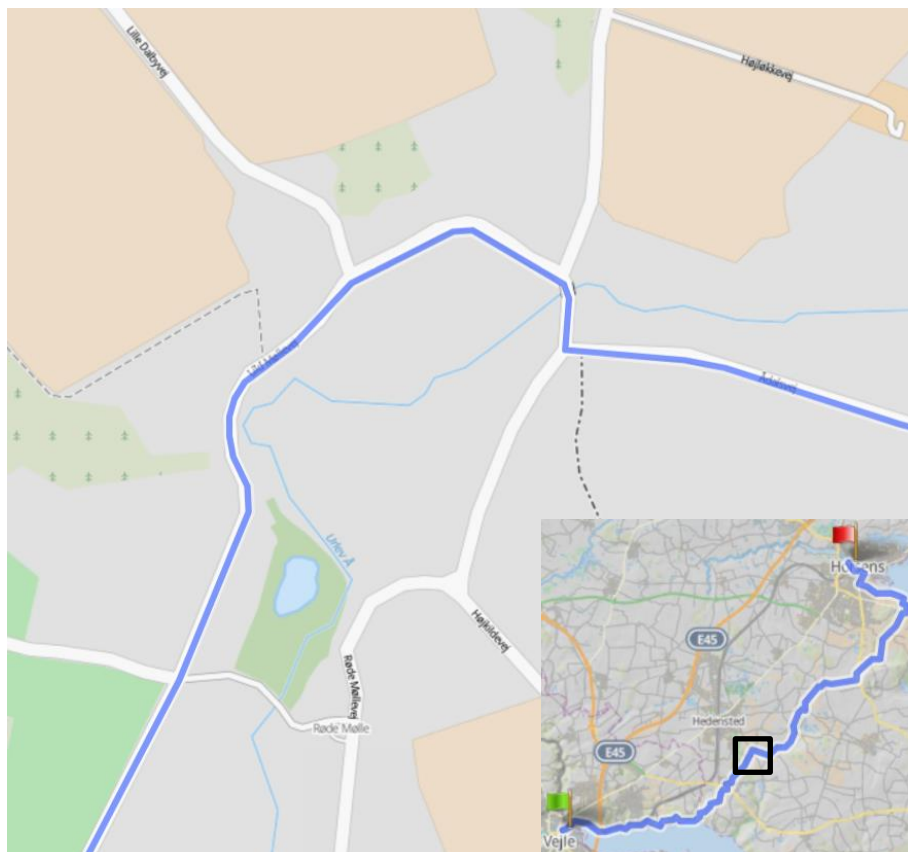
Mængden af trafik der udsættes for utilsigtet omkørsel vurderes overordnet set at være begrænset, og der findes alternative ruter i området til disse.

## 2.4 Scenarie 4 - Stibro m. foranstaltning

### 2.4.1 Beskrivelse

En omkategorisering af eksisterende bro over Urlev Å til stibro med oplukkelig foranstaltning, udelukkende til brug af fodgængere og cyklister samt udvalgt trafik.

Overføringen over Urlev Å er en del af cykelrute 53 Bjerrelide mellem Horsens og Vejle. Cykelruten er vist på nedenstående udklip og oversigtskort.



**Figur 6 - Udklip og oversigtskort af cykelrute 53 Bjerrkilde ml. Horsens og Vejle**

En fremtidig omlægning af vejforløbene Højløkkevej/Rødebrovej og Ådalsvej/Højkildevej er vist på nedenstående skitse. Stien er afgrænset af bomme eller andre foranstaltninger der umuliggør genvejskørsel for biler og lastbiler. Den valgte foranstaltning etableres som optagelig, manøvrerbar eller udført på anden måde, som muliggør en gennemkørsel for specifikke grupper bl.a. rednings- og udrykningskøretøjer, borgere i nærområdet og evt. en specifik gruppe lastbiler.



Figur 7 – Skitse af fremtidige vejforløb ved omkategorisering til stibro

#### 2.4.2 Konsekvenser

Konsekvenserne ved omkategorisering til stibro er overvejende ens med lukning af Rødebrovej som beskrevet i afsnit 2.3 – Fysisk lukning for lastbiler.

Med etablering af oplukkelig foranstaltning kan specifikke grupper anvende Rødebrovej som gennemkørsel. Borgere i nærområdet kan opretholde deres nuværende trafikmønstre. Udrykningskøretøjer undgår omkørsler. Et begrænset antal lastbiler kan få gennemkørselstilladelse.

#### 2.4.3 Effekt

Tiltaget vil have samme effekt på den tunge trafik, som fysisk lukning for lastbiler. Tiltaget vil derudover påvirke den del af den gennemkørende personbiltrafik, som ikke kan benytte bommen, og som derfor vil være tvunget til at finde en alternativ rute. Denne andel vurderes at være begrænset til maksimalt et par hundrede biler i døgnet, og omkørslen vurderes ligeledes at være begrænset.

### 2.5 Scenarie 5 - Trafikale foranstaltninger på det berørte vejnet

#### 2.5.1 Beskrivelse

Etablering af foranstaltninger på veje med formål at være tidskrævende og generende for lastbiltrafikken. Antallet og typer af hastighedsdæmpende foranstaltninger skal medvirke til, at lastbiltrafikken anvender sydlige ruter, Ørumvej og Hornumkærvej, som under skilteforbuddet.

Etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger på følgende veje:

- Constantiavej
- Store Dalby (Dalbyvej)
- Højløkkevej

Fordele og ulemper ved forskellige foranstaltningstyper:

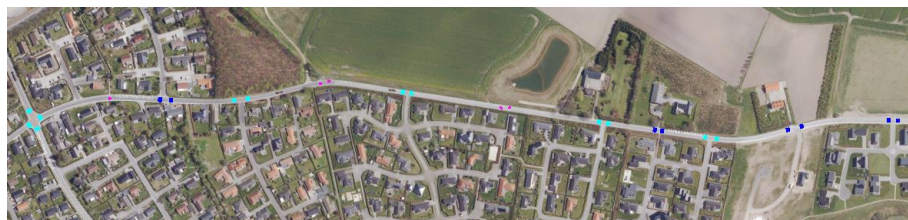
Type nr.	Hastighedsdæmp. foranstaltning	Fordele	Ulemper
1	Hævet flade	- Hastighedsdæmpende virkning - Udformning med stor gene for tung trafik - Anvendelig i kryds - God til krydsning af bløde trafikanter	- Berører omkringliggende arealer - Stor gene for bustrafik
2	Forsætning (1 spor)	- God til krydsning af bløde trafikanter - Varierende udformning - Hastighedsdæmpende virkning	- Kan medføre gene for bløde trafikanter langs vej - Kræver udvidelse af arealer
3	Indsnævring (1 spor)	- Hastighedsdæmpende virkning - Varierende udformning - Fleksibel placering	- Kan medføre gene for bløde trafikanter langs vej - Udfordring med parkerings langs vej - Usikkerhed for trafikanter (førsteret)

### Constantiavej

Nedenstående tegningskitse viser Constantiavej fra Østre Ringgade til Dalbyvej. På strækningen er etableret hævede flader ved sideveje (cyan). Der kan med fordel etableres yderligere hastighedsdæmpende foranstaltninger som chikaner for kørsel med lastbiler.

Et oplæg på øget antal chikaner på strækningen er:

- Hævet flader ved alle sideveje, 4 stk. (blå)
- Indsnævring med krydsningshelle ved stiudmunding, 1 stk. (magenta)
- Helleanlæg som forsætninger (1 spor), 2 stk. (magenta)



**Figur 8 - Constantiavej med trafikale foranstaltninger**

De hastighedsdæmpende foranstaltninger kan til- og fravælges som ønsket, dog skal de være i overensstemmelse med planlægningshastigheder. Nuværende byzone og 50 km/t zone medfører udelukkende etablering af hævet flader. På sigt kan der, ved udbygning af områderne øst for Constantiavej, 5.B42 – Constantiavej Nordøst og 5.B.43 Constantiavej-Dalbyvej Nord, kan etablering af de øvrige hastighedsdæmpende foranstaltninger overvejes. Fremtidige udbygningsområder er vist på nedenstående billede.



Figur 9 - Constantiavej og fremtidige kommuneplaner

### Store Dalby

Nedenstående tegningskitse af Store Dalby, med etablering af byport ved Store Dalby Kirke, som hastighedsdæmpende forsætning af sydlige kørebane og opstramning af krydset Højløkkevej/Dalbyvej. Opstramningen skal sikre at en højresvingsmanøvre ikke er fysisk mulig for lastbiler fra Højløkkevej.

Yderligere etableres et helleanlæg som 1-sporet forsætning, der skal medvirke til kørslen igennem Store Dalby er generende og tidskrævende for lastbiler, ved forcering af det opstrammede kryds.

Ovennævnte foranstaltninger er placeret i bygge- og beskyttelseszone for Store Dalby Kirke.



Figur 10 - Byport i Store Dalby med opstramning af kryds

### Højløkkevej

I det omfang det vurderes muligt, bør der etableres foranstaltninger på Højløkkevej, som er tidskrævende og generende lastbiltrafikken. Vejens status er landevej med hastighed på 80 km/t,

hvilket umuliggør etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger. Deraf et oplæg på hastighedsgrænse på 60 km/t på Højløkkevej og etablering af 2-1 vej på strækningen. Dette indebærer en enkelt vognbane og brede kantbaner i siderne som anvendes af cyklister og anvendes til passage af modkørende trafikanter. Yderligere etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger på strækningen.

En omprofilering af vejen til 2-1 vej, skal godkendes af Sydøstjyllands Politi grundet hastighedsnedsættelse.

#### 2.5.2 Konsekvenser

Ved etablering af foranstaltninger kan lastbiltrafikken søge til de større veje, for at undgå de tidskrævende og generende foranstaltninger.

Lastbilerne kan grundet omvejskørsel foranlediges til fortsat anvendelse af omhandlende veje og yderligere anvendelse af u hensigtsmæssige genveje uden om foranstaltninger, for at tilslutte sig oprindelige ruter.

Etablering af foranstaltninger har samtidig konsekvenser for andre brugere af vejnettet. De kan ligeledes opleve tidskrævende passage af foranstaltninger der ikke er hensigtsmæssig. At etablere foranstaltninger på strækninger vil oftest være fordelagtigt med henblik på trafiksikkerhed.

#### 2.5.3 Effekt

Effekten ved etablering af trafikale foranstaltninger på udvalgte veje er ikke garanti for tilfredsstillende omdirigering af lastbiltrafikken. Køretiden for lastbiltrafikken skal være markant øget ift. alternative ruter.

Udformningen og omfanget af foranstaltningerne har betydning for effekten på den tunge trafik. Det er imidlertid også erfaringen, at selv ved etablering af mange og i teorien effektive foranstaltninger som beskrevet ovenfor, vil effekten på den tunge trafik ofte være ringe. Foranstaltningerne vil primært have en effekt på ikke lokalkendte chauffører, mens de lokalkendte formentlig vil fortsætte med at køre ad de hidtidige ruter med gener til følge.

Udføres der kun få foranstaltninger eller foranstaltningerne ikke har den ønskede hastighedsdæmpende effekt på den tunge trafik, vil effekten være stort set ikke eksisterende.

### 3. KONKLUSION

For omdirigering af lastbiltrafikken er andre scenarier, end et udvidet permanent skilteforbud mod gennemkørende lastbiltrafik, tiltag der kun giver begrænset effekt. Tiltagene kan i varierende grad medfører afledte konsekvenser for andre dele af kommunens vejnet og borgere.

De beskrevne scenarier er yderligere kontroversielle ift. brugere af grusgravene grundet lange omvejskørsler. Effekten af de forskellige scenarier varierer afhængig af tiltagene, men generelt vurderes det, at lastbilerne vil forsøge at omgå tiltagene og finde uhensigtsmæssige genveje. At forsøge med tiltag der ikke har den ønsket effekt, er en utilstrækkelig middelvej.

Det bør overvejes at gennemføre en strategisk analyse af den overordnede infrastruktur i Hedensted. Analysen kan belyse de trafikale udfordringer og problemstillinger i det aktuelle område og samtidig koble løsningerne til den resterende del af byen, således, at der skabes en overordnet sammenhængende struktur, der kan understøtte den igangværende og fremtidige byudvikling.