

Til
Hedensted Kommune

Dokumenttype
Rapport

Dato
Juli 2021

VEJFORBINDELSE I DET SYDLIGE HEDENSTED ANALYSE AF VEJFORBINDELSER



VEJFORBINDELSE I DET SYDLIGE HEDENSTED ANALYSE AF VEJFORBINDELSER

Projekt navn **Vejforbindelse i det sydlige Hedensted – analyse af vejforbindelser**
Projektnr. **1100046945**
Modtager **Hedensted Kommune**
Dokumenttype **Rapport**
Version **0**
Dato **05-07-2021**
Udarbejdet af **JOMS**
Kontrolleret af **MNSS**
Godkendt af **JOMS**

Rambøll
Lysholt Allé 6
DK-7100 Vejle

T +45 5161 1000
F +45 5161 1001
<https://dk.ramboll.com>

INDHOLD

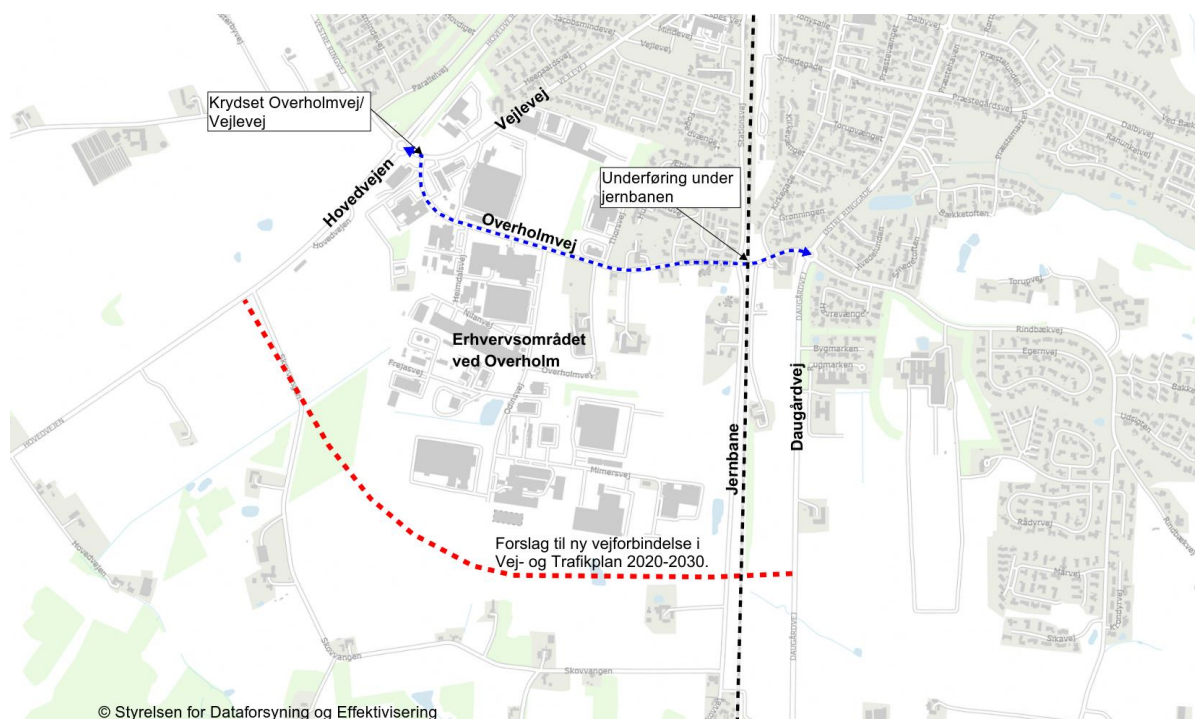
1.	Indledning	2
2.	Sammenfatning	3
2.1	Etapeinddeling	4
2.2	Vurdering af løsningsforslag	4
3.	Grundlag og forudsætninger	5
3.1	Workshop	5
3.2	Trafik	5
3.3	Screening af natur-, miljø- og ejendomsforhold	6
3.4	Anlægsøkonomi	6
4.	Linjeføringsforslag	7
4.1	Løsningsforslag	8
5.	Løsningsforslag 1	10
5.1	Vejteknik	11
5.2	Trafikal effekt	11
5.3	Screening af korridor	12
5.4	Etapeopdeling og anlægsøkonomi	13
6.	Løsningsforslag 2	14
6.1	Vejteknik	15
6.2	Trafikal effekt	15
6.3	Screening af korridor	16
6.4	Etapeopdeling og anlægsøkonomi	17
7.	Løsningsforslag 3	18
7.1	Vejteknik	19
7.2	Trafikal effekt	19
7.3	Screening af korridor	20
7.4	Etapeopdeling og anlægsøkonomi	20

1. INDLEDNING

Hedensted Kommune har bedt Rambøll om at undersøge muligheden for at etablere en vejforbindelse i den sydlige del af Hedensted, efterfølgende kaldet "ny vejforbindelse".

Formålet med den nye vejforbindelse er at forbedre fremkommeligheden mellem Daugårdvej og Hovedvejen og samtidig aflaste Overholmvej for tung trafik. Samtidig ønskes der også at forbedre trafikbetjeningen af erhvervsområdet ved Overholm, efterfølgende kaldet "Erhvervsområdet".

I dag er Overholmvej den eneste øst-vest gående vejforbindelse i den sydlige del af Hedensted. Her er fremkommeligheden i spidstimerne begrænset af et kapacitetsbelastet kryds ved Vejlevej og en indsnævring til ét kørespor ved underføringen/viadukten under jernbanen, se figur 1.



Figur 1 - Eksisterende øst-vestgående vejforbindelse ved Overholmvej

Den nye vejforbindelse indgår allerede i Hedensted Kommunes Vej- og Trafikplan 2020-2030 med et forslag til en vejforbindelse syd om erhvervsområdet ved Overholm. Heri er der også beskrevet muligheden for en videreførelse af vejforbindelsen frem til E45. En tilkobling til E45 forventes dog at have lange udsigter, og behandles derfor ikke i nærværende analyse.

Der er af Hedensted Kommune ønsket at nærværende analyse skal betragte flere alternative linjeføringer for at sikre, at den mest optimale løsning bliver valgt til det videre arbejde. Løsningsforslagene kan både være en opgradering af eksisterende veje i området eller anlæg af nye veje.

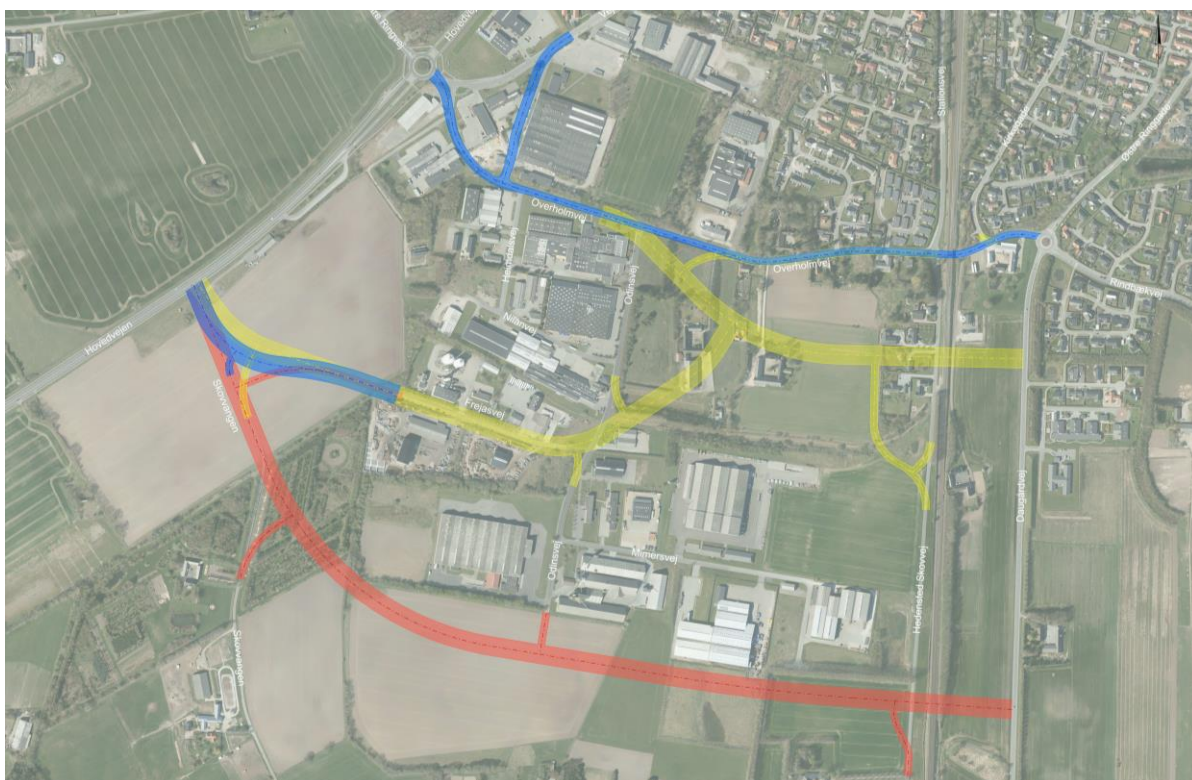
De enkelte løsningsforslag vurderes ud fra trafikal effekt, vejteknik og anlægsøkonomi, samt påvirkning for udviklingsplaner for området og de natur- og miljømæssige bindinger.

I rapporten er der anvendt kortmateriale fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering.

2. SAMMENFATNING

Der er i analysen undersøgt muligheden for at skabe en bedre fremkommelighed i den sydlige del af Hedensted mellem Daugårdvej i øst og Hovedvejen i vest samt at aflaste Overholmvej for tung trafik.

Der er udarbejdet tre løsningsforslag, som alle er en kombination af nye vejforbindelser og opgradering af eksisterende veje. Løsningsforslagene, som ses i figur 2, er beskrevet i det efterfølgende.



Figur 2 – De tre udvalgte linjeføringsforslag for den nye vejforbindelse

Løsningsforslag 1 (blå)

Opgradering af fremkommeligheden på Overholmvej ved en breddeudvidelse af underføringen under jernbanen, så der bliver plads til to kørespor og stifaciliteter. Derudover ombygges krydset Overholmvej/Vejlevej, så Overholmvej bliver den primære vej og tilfart ind i rundkørslen ved Hovedvejen i stedet for Vejlevej.

Overholmvej fredeliggøres for tung trafik ved at lukke tilslutningerne fra erhvervsområdet ud til Overholmvej. For at omfordele den tunge trafik, skal der i stedet for etableres en ny vejforbindelse mellem Frejasvej og Hovedvejen.

Løsningsforslag 2 (gul)

Ny vejforbindelse på den østlige strækning mellem Daugårdvej og Overholmvej ved Odinsvej. Som en del af vejforbindelsen etableres en ny underføring under banen, der også tillader passage af store køretøjer. Den eksisterende underføring på Overholmvej lukkes for biltrafik.

Mellem den nye vejforbindelse og Hovedvejen etableres en ny vejforbindelse via Frejasvej, som medfører en bedre adgang til erhvervsområdet fra både øst og vest.

Løsningsforslag 3 (rød)

Ny vejforbindelse på hele strækningen mellem Daugårdvej og Hovedvejen som forløber umiddelbart syd for erhvervsområdet. Som ved løsningsforslag 2 etableres en ny underføring under banen, der også tillader passage af store køretøjer. Den eksisterende underføring på Overholmvej holdes åbent for biltrafik af hensyn til forbindelsen mellem den østlige og vestlige del af Hedensted.

Erhvervsområdet trafikbetjenes fra syd via den nye vejforbindelse og samtidig lukkes tilslutningerne fra erhvervsområdet ud til Overholmvej.

2.1 Etapeinddeling

For de tre løsningsforslag er der angivet mulige etapeinddelinger, så udbygningen kan ske i takt med at behovet stiger og den økonomiske ramme tillader det.

Fælles for alle løsningsforslag er, at der som en første etape anbefales at etablere en ny vejforbindelse mellem erhvervsområdet og Hovedvejen, og samtidig lukke de eksisterende vejtilslutninger fra erhvervsområdet til Overholmvej (ved Odinsvej og Heimdalsvej). Dette vil iht. trafikberegninger medføre, at den vestlige del af Overholmvej aflastes med ca. 1.400 køretøjer i døgnet, hvilket svarer til 27 % af den samlede trafik i 2019. Hermed vil der også ske en væsentlig aflastning af krydset Overholmvej/Vejlevej, hvor der i dag opleves kødannelser og forøget rejsetid i spidstimerne.

Den videre del af løsningsforslagene kan indeles i en eller to etaper, som kan udføres i takt med at behovet herfor stiger. Ved disse etaper gøres opmærksom på, at underføring under banen kræver en større sporspærring, hvor Banedanmark forventeligt skal varsles 3 år inden projektet påbegyndes.

2.2 Vurdering af løsningsforslag

I tabel 1 er der sammenlignet de enkelte løsningsforslags indvirkning på udvalgte parametre for bl.a. trafik, ejendomsforhold og de fremtidige ønsker for området, samt anlægsoverslag for gennemførelse af projekterne.

	Løsningsforslag 1	Løsningsforslag 2	Løsningsforslag 3
Forbedring af fremkommeligheden	●●●	●●●	●●●
Passage for tunge køretøjer under underføring	●	●●●	●●●
Aflastning af Overholmvej for tung trafik	●●●	●●	●●●
Bedre trafikbetjening af erhvervsområdet	●●	●●●	●●●
Direkte vejadgang til Hedensted midtby	●●	●●	●●●
Sikring af areal til udvidelse af erhvervsområde	●●●	●●	●
Sikring af areal til håndtering af regnvand	●●●	●●	●●
Antal arealerhvervelser fra erhvervsejendomme	8	5	3
Antal arealerhvervelser fra boligejendomme	1	6	0
Antal totaleksproprieringer	0	4	0
Anlægsoverslag (inkl. 30 % til usikkerhed)*	62 mio. kr.	86 mio. kr.	80 mio. kr.

* OBS. Anlægsoverslagene indeholder ikke udgifter til erhvervelse af hele ejendomme (totalekspropriering).

Tabel 1 – Overordnet vurdering af løsningsforslagenes indvirkning på udvalgte parametre, og anlægsoekonomi.

● Dårligst, ●● Middel og ●●● bedst.

3. GRUNDLAG OG FORUDSÆTNINGER

3.1 Workshop

I foråret 2021 blev der som en del af nærværende projekt, afholdt en workshop af Hedensted Kommune og Rambøll. På mødet deltog repræsentanter fra relevante fagområder i administrationen i Hedensted Kommune, Hedensted Spildevand og Hedensted Erhverv.

Formålet med workshoppen var at afdække hvilke eksisterende planer, der er for projektområdet, og hvilke ønsker der er for fremtiden.

Output fra workshoppen blev en samlet i en bruttoliste og stedfæstet på kortmateriale. Af primære fokuspunkter kan nævnes:

- Det sikres, at vejforbindelsen ikke forhindrer den fremtidige udbygning af erhvervsområdet mod syd og vest, og tager hensyn til eksisterende og planlagt bebyggelse i området.
- Hedensted Spildevand har ønsker om at etablere et vådområde nord for Hedenstedskov og/eller regnvandsbassin øst for jernbanen overfor Bygmarken.
- Løsningsforslagene skal medvirke til at skabe en bedre adgang til midtbyen.
- Forbindelse for de lette trafikanter fra Hedensted midtby til erhvervsområdet skal forbedres.
- Der ønskes at etablere adgang for modulvogntog til erhvervsområdet.

3.2 Trafik

Til vurdering af den trafikale effekt ved etablering af de forskellige vejforbindelser gennemføres beregninger i Hedensted Kommunes trafikmodel. Trafikmodellen beregner ændringer i trafikken og dennes ruter fordelt på person-/varebiler og tunge køretøjer i overensstemmelse med eksisterende infrastruktur, de planlagte ændringer og demografiske forhold i kommunen.

Beregningerne er baseret på en kalibreret basismodel for år 2019 og en prognosemodel for år 2030, der beskriver den forventede trafik ved etablering af de enkelte linjeføringer. Der beregnes også et 0-scenarie, som belyser den fremtidige trafik hvis projektet ikke gennemføres.

I prognosemodellen er der indregnet den forventede trafiktilvækst frem mod år 2030, som består af en generel trafiktilvækst som følge af en generelt stigende transport, og en trafiktilvækst som følge af konkrete planlagte byudviklingsprojekter i Hedensted Kommune.

Den generelle trafiktilvækst på de enkelte vejstrækninger forventes at være 0,5 % – 3,0 % pr. år afhængigt af funktion og beliggenhed. Trafiktilvæksten er størst på motorveje og mindst i landsbyer og landområder.

Trafiktilvæksten, som følge af byudvikling frem mod år 2030, er beregnet med baggrund i udleveret data fra Hedensted Kommune og beskrivelser kommuneplanen. Byudviklingen omfatter nye områder i og omkring Hedensted, Løsning, Tørring og Juelsminde. Ifølge Hedensted Kommune er det uvist, hvornår boligområderne forventes at være færdigudbyggede. Det er i trafikmodellen valgt at medtage alle byudviklingsområder frem mod år 2030, som et bud på den øvre grænse for de trafikale tilstande i prognoseåret 2030.

Hedensted Kommune har tidligere undersøgt potentialet i at ombygge rundkørslen ved Hovedvejen/Vestre Ringvej/Vejlevej til et signalreguleret kryds. Denne ombygning vil medføre en kapacitetsmæssig forbedring og vil fremtidssikre krydset i forhold til den fremtidige trafik. I

nærværende projekt betragtes krydset som en rundkørsel, da ombygningen heraf sandsynligvis først vil ske efter hel eller delvis gennemførelse af projektet med den nye vejforbindelse.

Der foretages en skønsmæssig vurdering af de nødvendige krydsombygninger og den overordnede udformning af de nye vejanlæg, men der er ikke gennemført egentlige kapacitetsberegninger mv. for at fastlægge den specifikke udformning.

3.3 Screening af natur-, miljø- og ejendomsforhold

Som en del af screeningen undersøges de enkelte linjeførings indvirkning på plan-, miljø- og ejendomsforhold. Korridorerne screenes ud fra følgende parametre:

- Beskyttet natur og arter
- Bygge- og beskyttelseslinjer
- Kulturhistorie og fortidsminder
- Drikkevandsinteresser og råstofområder
- Forureninger
- Bebyggelse

Der er alene screenet arealet inden for korridorerne. Hvis der er behov for regnvandsbassiner eller støjafskærmning mv. uden for korridorerne, skal der i de efterfølgende faser også screenes for disse.

Vejprojektet kan i øvrige være omfattet af krav om VVM-ansøgning og projektet skal undergå en screening for at afgøre, om der skal udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering. En eventuel VVM-proces vil på alle måder "tage spadestikket dybere" i forhold til nærværende undersøgelse.

3.4 Anlægsøkonomi

Der beregnes anlægsoverslag for hvert af de tre linjeføringsforslag. Overslagene omfatter omkostninger til veje, stier og underføringer mv. som beskrevet i afsnittene om vejteknik under hvert løsningsforslag. Tekniske anlæg i tilknytning til vejen, som f.eks. regnvandsbassiner og støjafskærmning, indgår ikke i overslagene. Overslagene for de nye vejstrækninger beregnes ud fra enhedspriser baseret på lignende vejprojekter.

Enhedspriserne behandler dog ikke jordarbejder, da omfanget heraf ikke kendes på nuværende tidspunkt.

Overslag for underføringen under jernbanen er baseret på tidligere udarbejdet anlægsoverslag. Her forudsættes direkte fundering og totalspærring af jernbanen i to uger, samt at der ikke er behov for pumpestation til afvanding.

Ekspropriation er skønsmæssigt indregnet i overslagene med omkostninger til permanent arealerhvervelse. Det forudsættes at arealer for arealerhvervelse ikke ejes af Hedensted Kommune og derfor skal erhverves af anden part. Der er ikke medregnet omkostninger til eventuel totalekspropriering af ejendomme eller andre former for kompensation for bl.a. støj og nærhed mv.

I anlægsoverslaget er der indret 15 % til omkostninger i forbindelse med forundersøgelser, administration, projektering, tilsyn og byggeledelse mv.

På baggrund af ovenstående forudsætninger udregnes et basisoverslag. Basisoverslaget tillægges 30 % af hensyn til usikkerhederne på dette stadie og til fremtidige projektændringer.

4. LINJEFØRINGSFORSLAG

I udvælgelsen og tracéringen af linjeføringsforslagene er der lagt vægt på, at vejforbindelserne skal efterleve ønsket om at skabe en bedre fremkommelighed på Overholmvej, og skabe en bedre vejadgang fra erhvervsområdet, samt aflaste Overholmvej for tung trafik.

Fremkommeligheden på Overholmvej i dag begrænset ved underføringen under jernbanen og i det vigepligtsregulerede kryds ved Vejlevej.

Ved underføringen under jernbanen er vejen indsnævret til ét kørespor, og i forlængelse af underføringen er der et firbenet vigepligtsreguleret kryds, hvor bilister på Overholmvej har vigepligt af hensyn til oversigtsforholdene. Herved er der mange vigepligter inden for en kort afstand, som medfører en langsom trafikafvikling, se figur 3 (T.V).

Underføringen har også en begrænset frihøjde på kun 3,2 meter, hvilket medfører, at større køretøjer ikke kan passere. Den nærmeste passage af jernbanen uden frihøjdebegrænsning er 1,2 km mod nord eller 3,2 km mod syd.

I det vigepligtsregulerede kryds Overholmvej/Vejlevej opstår der i spidstimen kødannelser og forsinkelser for bilister fra Overholmvej. Dette skyldes krydsets nærhed til rundkørslen ved Hovedvejen, hvor kødannelse i tilfarten til rundkørslen tilbagestøver og dermed forhindrer bilister fra Overholm i at kunne svinge til venstre ud i krydset, se figur 3 (T.H). Denne problemstilling er særlig udtalt ved tunge køretøjer, da disse skal bruge længere tid og mere plads for at køre ud i krydset.



Figur 3 – Begrænset fremkommelighed på Overholmvej ved underføringen under jernbanen og i det prioriterede kryds ved Vejlevej.

Fra virksomhederne i erhvervsområdet er der et ønske om en bedre forbindelse til det overordnede vejnet, herunder Hovedvejen og E45. I dag ledes al den tunge trafik fra erhvervsområdet ud til det overordnede vejnet via Overholmvej, og medvirker dermed også til at øge trafikbelastningen i krydset Vejlevej/Overholmvej.

Den nye vejforbindelse skal derfor skabe en bedre forbindelse fra erhvervsområdet til det overordnede vejnet og gøre erhvervsområdet mere attraktivt, samtidig med at trafikken på Overholmvej bliver reduceret.

4.1 Løsningsforslag

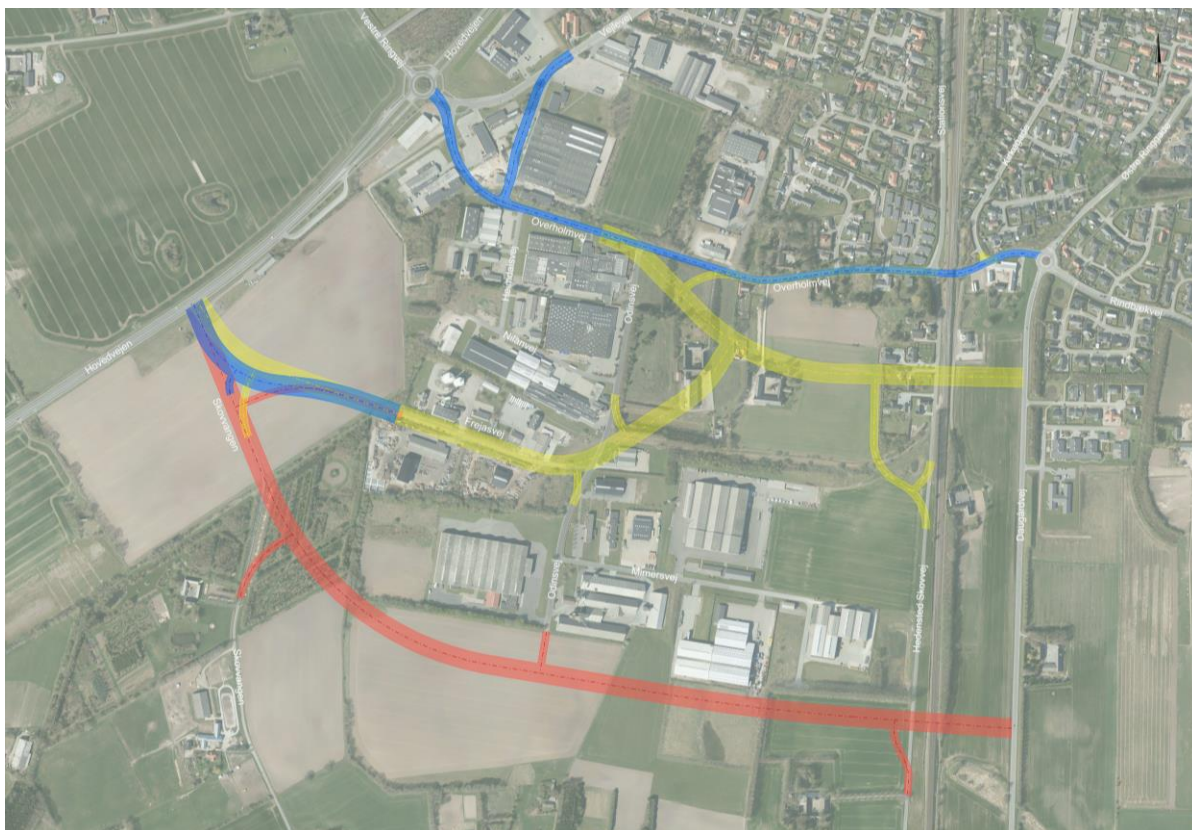
På baggrund af ovenstående er der udvalgt tre linjeføringsforslag, som afdækker forskellige placeringer af den nye vejforbindelse.

Alle vejforbindelser afhjælper de primære formål med forbindelsen, som beskrevet ovenfor. Forslagene tager hensyn til eksisterende bindinger i området, og imødekommer bedst muligt forslag og ønsker fra workshopen.

Vejforbindelserne forløber i området mellem Skovvangen og Overholmvej. Nord for Overholmvej vil det ikke være muligt at placere en linjeføring på grund af den eksisterende bebyggelse. Samtidig vurderes vejforbindelsen syd for Skovvangen at ligge for tæt på Hedenstedskov og for langt væk fra Hedensted til at være attraktiv for trafikanter herfra.

Linjeføringerne vises som korridorer med et samlet udlæg på 30 meter. Korridorerne illustrerer de usikkerheder, der er forbundet med placering af linjeføringen og muligheden for at justere tracéet.

Linjeføringerne, vist i figur 4, er nærmere beskrevet i afsnit 5-7.



Figur 4 – De tre udvalgte linjeføringsforslag for den nye vejforbindelse

Løsningsforslag 1 – Opgradering af Overholmvej (blå)

Ved denne linjeføring er der ønsket at opnå den bedst mulige udnyttelse af det eksisterende vejnet, og den bedste interne udveksling for trafikken i den sydlige del af Hedensted.

Fremkommeligheden på Overholmvej forbedres på de to lokaliteter, hvor der i dag er størst forsinkelse, og strækningen opgraderes med stifaciliteter.

Fra erhvervsområdet etableres en ny vejforbindelse ud til Hovedvejen, og de eksisterende vejtilslutninger fra erhvervsområdet til Overholmvej nedlukkes.

Løsningsforslag 2 – Ny nordlig vejforbindelse og forbindelse igennem erhvervsområdet (gul)

Ved denne linjeføring er der ønsket at skabe en ny vejforbindelse med en nordlig beliggenhed. Den nye vejforbindelse får en god fremkommelighed og aflaster den østlige del af Overholmvej.

Samtidig etableres en ny forbindelse til Hovedvejen igennem erhvervsområdet, som giver trafikanterne flere rutevalg mellem øst og vest. De eksisterende vejtilslutninger fra erhvervsområdet til Overholmvej nedlukkes.

Løsningsforslag 3 – Ny vejforbindelse syd om erhvervsområdet (rød)

Ved denne linjeføring er der ønsket at skabe en egentlig ringvejsforbindelsen med et minimum af tilslutninger og høj grad af fremkommelighed. Denne linjeføring repræsenterer også det oprindelige forslag fra Vej- og Trafikplan 2020-2030.

Den nye vejforbindelse er en direkte forbindelse mellem Daugårdvej og Hovedvejen. Den forløber syd for det eksisterende erhvervsområde, men er placeret med så nordlig beliggenhed som muligt af hensyn til trafikbetjeningen af erhvervsområdet og det østlige Hedensted.

Den eksisterende underføring på Overholmvej holdes åbent for biltrafik af hensyn til forbindelsen mellem de dele af Hedensted, der ligger øst og vest for banen.

Som ved de øvrige forslag lukkes de eksisterende vejtilslutninger fra erhvervsområdet til Overholmvej af hensyn til at begrænse den tunge trafik. I stedet vejbetjenes erhvervsområdet ved to nye tilslutninger til den nye vejforbindelse ved en forlængelse af Odinsvej og Frejasvej.

5. LØSNINGSFORSLAG 1

Løsningsforslag 1 omfatter en opgradering af Overholmvej, så denne bliver den primære forbindelse mellem øst og vest i den sydlige del af Hedensted, se figur 5.

På den vestligste del ændres vejforløbet, så Overholmvej bliver den primære vej og tilfart til rundkørslen ved Hovedvejen. Samtidig forlægges Vejlevej på den sydligste del mod øst og tilsluttes Overholmvej som sidevej hertil. Ved denne løsning bliver der en større afstand mellem det prioriterede kryds og rundkørslen, hvilket medfører trafikken fra sidevejen bedre kan afvikles. Som negativ konsekvens af krydsombygningen betyder det, at der bliver en mindre direkte adgang til midtbyen for trafikanter fra Hovedvejen og Vestre Ringvej.

Underføringen under jernbanen udvides i bredden, så der bliver der plads til to kørespor og stifaciliteter. Samtidig ændres prioriteringen i krydset Overholmvej/Stationsvej/Hedensted Skovvej, så Overholmvej bliver det primære vejforløb. Herved sikres der en væsentlig bedre afvikling for både bilister og de lette trafikanter.

Da der er tale om en opgradering eller opklassificering af Overholmvej etableres cykelsti og fortov på hele Overholmvej af hensyn til serviceniveauet for de lette trafikanter.

Ved erhvervsområdet forlænges Frejasvej frem til Hovedvejen og de eksisterende vejtilslutninger fra erhvervsområdet til Overholmvej lukkes af for bilister men med adgang for de lette trafikanter. Herved reduceres den tunge trafik på Overholmvej. Vejlukningerne vil også medføre, at det bliver mere attraktivt at bruge cyklen som transportmiddel mellem Hedensted midtby og erhvervsområdet, da afstanden på cykel ved den fremtidige løsning vil være væsentlig kortere end i bil.



Figur 5 – Løsningsforslag 1 – opgradering af Overholmvej. Nye vejforbindelser er vist med blå og opgradering af stifaciliteter veje er vist med lilla.

Ved gennemførelse af dette løsningsforslag vurderes der ikke at være behov for en supplerende vejforbindelse syd for erhvervsområdet, og derfor vurderes det ikke at være i konflikt med ønskerne for udbygning af erhvervsområdet eller regnvandshåndtering.

5.1 Vejteknik

Ændring af prioriteten i krydset Overholmvej/Vejlevej medfører, at der samlet skal etableres ca. 350 meter ny vej, heraf 250 meter på Vejlevej og 100 meter på Overholmvej.

Vejlevej tilsluttes Overholmvej i et prioriteret T-kryds, hvor der etableres kanalisering med venstresvingsbane på Overholmvej af hensyn til fremkommeligheden og trafiksikkerheden. Vejforløbet for Overholmvejs tilslutning til rundkørslen ved Hovedvejen og tilslutningen til Vejlevej forberedes til en eventuel fremtidig ombygning af rundkørslen til et signalreguleret kryds.

På Overholmvej bevares den eksisterende vejbredde på 6,0 meter og der etableres cykelstier og fortov med kantstensafgrænsning i begge sider. Hastighedsbegrænsningen vil være 50 km/t.

Underføringen under jernbanen udvides, så den har en fribredde på 13,0 meter. Herved bliver der plads til to kørespor med en samlet vejbredde på 6,0 meter og en enkeltrettet delsti på 3,0 meter i begge sider. På grund af bindinger i området, herunder tilstødende veje, nærliggende bygninger og ledninger vurderes der ikke at være mulighed for at øge frihøjden i underføring. Dermed vil der fortsat ikke være mulighed for passage af tunge køretøjer.

I det prioriterede F-kryds vest Overholmvej/Stationsvej/Hedensted Skovvej ændres prioriteten, så Overholmvej bliver det primære vejforløb. Herved bliver der ikke noget stop for trafikanterne på Overholmvej, hvilket vil forbedre fremkommeligheden på Overholmvej.

Fra erhvervsområdet etableres en ny vej på ca. 450 meter mellem Frejasvej og Hovedvejen, som skaber en direkte forbindelse til det overordnede vejnet. Vejen udlægges med en samlet bredde på 7,5 meter iht. den eksisterende bredde på Frejasvej. Tilslutningen til Hovedvejen sker i et signalreguleret kryds. Samtidig lukkes de eksisterende vejadgange fra Heimdalsvej og Odinsvej til Overholmvej. For enden af de lukkede veje etableres vendepladser.

5.2 Trafikal effekt

På tabel 2 ses de beregnede trafikmængder fra trafikmodellen i år 2030 ved gennemførelse af løsningsforslag 1 sammenlignet med 0-scenariet, hvor der ikke foretages ændringer i infrastrukturen.

	0 – scenarie (2030)	Løsningsforslag 1 (2030)	Difference
Overholmvej (Vejlevej)	6.400	8.500	+2.100
Overholmvej (Thorsvej)	4.900	5.900	+1.000
Overholmvej (Daugårdvej)	5.700	5.600	-100
Frejasvej (forlængelse mod vest)	-	3.100	+3.100
Vejlevej (nord for Overholmvej)	4.400	2.600	-1.800
Daugårdvej (ved Overholmvej)	4.300	4.300	0
Daugårdvej (syd for Gretbjergvej)	4.200	4.200	0
Østre Ringgade (ved Overholmvej)	3.600	3.900	+300
Kirkegade (ved Overholmvej)	2.200	2.300	+100
Stationsvej (ved Overholmvej)	1.400	1.000	-400

Tabel 2 – Sammenligning af beregnede trafiktal for 0-scenariet og løsningsforslag 1 i 2030

Oplandsområderne for forbindelsen via Overholmvej er primært bilister fra Daugårdvej i retning fra syd og den østlige del af Hedensted, som har destination mod E45 eller Hovedvejen mod Vejle. Andelen af bilister fra Daugårdvej fra syd og Østre Ringgade fra nord udgør ca. 47 % af trafikken på Overholmsvej, hvilket svarer til samme andel som i 0-scenariet. Stigningen på Overholmvej skyldes bl.a. en øget trafikmængde fra Kirkegade på grund af en fremkommelighed via denne rute.

Af den trafik der kører på Overholmvej, har ca. 50 % af køretøjerne retning mod syd af Hovedvejen mod Vejle og 50 % retning mod nord af Vestre Ringvej mod E45.

Den isolerede effekt af at lede trafikken fra erhvervsområdet direkte ud til Hovedvejen, og lukke de eksisterende tilslutninger fra erhvervsområdet, er at den vestlige del af Overholmvej aflastes med ca. 1.400 køretøjer i døgnet og den østlige del aflastes med ca. 300 køretøjer i døgnet. I disse tal er der også medregnet den ekstra omvejskørsel for trafikken mellem erhvervsområdet og den østlige del af Hedensted.

Den forbedrede fremkommelighed på Overholmvej medfører, at der i forhold til 0-scenariet sker en stigning i trafikken på Overholmvej på 1.000 og 2.200 køretøjer i døgnet på hhv. den midterste og vestligste del af strækningen.

Selv om der forventes at ske en generel stigning af trafikken på Overholmvej, vurderes antallet af tunge køretøjer at falde i forhold til 0-scenariet, da erhvervsområdet ikke er koblet op på Overholmvej, og at der fortsat ikke vil være passage for tunge køretøjer under underføringen ved jernbanen.

Trafikken på den sydlige del af Vejlevej forventes at falde med ca. 1.800 køretøjer i døgnet ved gennemførelse af løsningsforslaget, hvilket skyldes, at størstedelen af trafikanterne vil få en omvej og flere svingbevægelser i forhold til i dag. Dette betyder, at der er andre ruter, som er mere attraktive bl.a. via Hovedvejen og Overholmvej.

De ændrede trafiktal på Vejlevej og Overholmvej bekræfter at løsningen med ændret prioritet i krydset Overholmvej/Vejlevej vil give en bedre trafikafvikling, idet Overholmvej nu vil have en væsentlig større trafikmængde end Vejlevej.

5.3 Screening af korridor

Inden for korridoren for Overholmvej og ombygning af krydset Overholmvej/Vejlevej er der i screeningen registreret følgende opmærksomhedspunkter:

- På både Overholmvej og Vejlevej ligger hele korridoren inden for et område med drikkevandsinteresser (OD).
- På Overholmvej fra st. 0 til st. 350 ligger korridoren inden for indvindingsopland uden for områder med særlige drikkevandinteresser (OSD).
- På Overholmvej fra st. 20 til st. 500 og på Vejlevej fra st. 0 til st. 287 ligger korridoren inden for områdeklassificering hvor jorden pr. definition antages at være lettere forurenet.
- På Overholmvej fra st. 220 til st. 380 og på Vejlevej fra st. 0 til st. 250 ligger korridoren inden for et område med jordforurening, vidensniveau 2 (V2).
- På Overholmvej fra st. 550 til st. 650 ligger korridoren inden for et område med jordforurening, vidensniveau 1 (V1).
- På Overholmvej fra st. 1000 til st. 1174 ligger korridoren inden for et område med skovbyggelinjer (§17).
- ligger korridoren inden for et område med jordforurening, vidensniveau 2 (V2).

Den nye vej mellem Frejasvej og Hovedvejen er beliggende i et ubebygget og åbent område, som primært består af markarealer. Inden for denne korridor er der i screeningen registreret følgende opmærksomhedspunkter:

- Fra st. 0 til st. 150 ligger korridoren i kanten af et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD).
- Fra st. 150 til st. 424 ligger korridoren inden for et område med drikkevandsinteresser (OD).
- Fra st. 200 til st. 424 ligger korridoren inden for indvindingsoplande uden for OSD.

Det samlede løsningsforslag vurderes at kræve arealerhvervelse fra op til 8 erhvervsejendomme og 1 boligejendom.

Det vurderes ikke at være nødvendigt at foretage totalekspropriering for gennemførelse af løsningsforslaget. Forlægning af Overholmvej og Vejlevej påvirker dog flere adgange til nærliggende erhvervsejendomme, hvilket skal undersøges nærmere.

5.4 Etapeopdeling og anlægsøkonomi

Løsningsforslaget kan overordnet set deles op i tre etaper som beskrevet nedenfor. Etapeinddelingen skal belyse muligheden for at udføre projektet i flere tempi.

Etaperne vil kunne underinddeles eller slås sammen alt efter den økonomiske ramme og udbygningshastigheden.

Etape 1 (ny vejforbindelse mellem Frejasvej og Hovedvejen)

Som første etape anbefales at etablere den nye vejforbindelse mellem Frejasvej og Hovedvejen og lukke de eksisterende vejforbindelser til Overholmvej. Dette vil aflaste Overholmvej for den tunge trafik, og skabe en bedre vejbetjening af erhvervsområdet.

Etape 2 (ombygning af krydset Overholmvej/Vejlevej og stifaciliteter på Overholmvej)

Som anden etape anbefales at ombygge krydset Overholmvej/Vejlevej, hvor Overholmvej gøres til den primære vej ind i rundkørslen og Vejlevej tilsluttes som sidevej. Med denne ombygning vil der blive en bedre trafikafvikling i krydset. Samtidigt etableres cykelsti og fortov på Overholmvej.

Etape 3 (udvidelse af underføring under jernbanen)

Som sidste etape udvides underføringen under jernbanen, så der er plads til en tosporet vej og stifaciliteter.

Ud fra forudsætningerne beskrevet i afsnit 3.4 er der beregnet et anlægsoverslag for hver af de tre etaper. Beregningen kan ses i tabel 3 nedenfor.

	Basisoverslag (mio. kr.)	Anlægsoverslag (basisoverslag + 30 %) (mio. kr.)
Etape 1	13,3	17,3
Etape 2	20,8	27,0
Etape 3	13,7	17,8
Total	47,8	62,1

Tabel 3 – Basis- og anlægsoverslag for de tre etaper i løsningsforslag 1.

6. LØSNINGSFORSLAG 2

Løsningsforslag 2 omfatter en ny vejforbindelse fra Daugårdvej, med tilslutning umiddelbart nord for Bygmarken, og frem til Overholmvej ved Odinsvej, samt en videreførelse af Frejasvej mod øst og vest til hhv. den nye vejforbindelse og Hovedvejen, se Figur 6.

Ved dette løsningsforslag bliver der således to rutevalg mellem Daugårdvej og Hovedvejen. Dermed forventes den vestlige del af Overholmvej at blive aflastet, herunder også krydset Vejlevej/Overholmvej.

Den nye vejforbindelse placeres så nordligt som muligt af hensyn til trafikbetjeningen af den østlige del af Hedensted. Denne placering vil dog medføre, at arealet til et evt. regnvandsbassin øst for jernbanen bliver indsnævret.

Underføringen under jernbanen etableres med en frihøjde, så der bliver mulighed for passage af tunge køretøjer. Dette vil skabe en væsentlig bedre adgang til erhvervsområdet fra øst, og sandsynligvis også begrænse den tunge trafik i Hedensted midtby.

Den eksisterende underføring på Overholmvej lukkes af for biltrafik, da der ønskes at prioritere de lette trafikanter. Lukningen vil dog medføre, at nogle bilister vil få en længere rute til midtbyen og stationen end i dag.

Den nye vejforbindelse kan medvirke til at adskille de tætliggende bolig- og erhvervsområder, så boliger placeres nord for vejforbindelsen og erhverv placeres syd for vejforbindelsen.

Løsningsforslaget vil dog uundgåeligt påvirke flere beboelsejendomme og virksomheder, og sandsynlighed også kræve flere totaleksproprieringer. Den nye vejforbindelse vil også begrænse arealet til det ønskede regnvandsbassin øst for jernbanen, men vurderes at påvirke ønskerne om udbygning af erhvervsområdet eller arealet til vådområde.



Figur 6 – Løsningsforslag 2 – Ny nordlig vejforbindelse og forbindelse igennem erhvervsområdet. Nye vejforbindelser er vist med gul.

6.1 Vejteknik

Den nye vejforbindelse mellem Daugårdvej og Overholmvej har en længde på ca. 800 meter og udføres med en vejbredde på 6,5 meter og enkeltrettede cykelstier og fortove i begge sider af vejen. Hastighedsbegrænsningen på strækningen vil være 50 km/t.

Underføringen under jernbanen etableres med en fribredde på 13,0 meter og frihøjde på 4,63 meter, så der bliver plads til to kørespor og stifaciliteter i begge sider. Tilslutningen af den nye vejforbindelse til Daugårdvej sker i en ny rundkørsel eller i et nyt signalreguleret kryds.

Forlængelsen af Frejasvej omfatter ca. 400 meter vej på den vestlige del, og ca. 400 meter vej på den østlige del. Vejen udlægges med en samlet bredde på 7,5 meter iht. den eksisterende bredde på Frejasvej. Odinsvej fra nord og syd tilsluttes videreførelsen af Frejasvej. Samtidig lukkes de eksisterende vejadgange fra Heimdalsvej og Odinsvej til Overholmvej. For enden af de lukkede veje etableres vendepladser.

Tilslutning til Hovedvejen sker i et ny signalreguleret kryds og tilslutningen til den nye vejforbindelse sker i et prioriteret T-kryds, hvor der etableres kanalisering med venstresvingsbane på den nye vejforbindelse. Hastighedsbegrænsningen på denne strækning vil være 50 km/t.

Den eksisterende underføring på Overholmvej lukkes for biltrafik og omdannes til stiforbindelse. Øst for underføringen ledes Overholmvej over i Kirkevej og vest for underføringen gøres Overholmvej-Stationsvej til det primære forløb, og Hedensted Skovvej tilsluttes som sidevej.

Overholmvej fra øst forlægges og tilsluttes den nye vejforbindelse i et kanaliseret prioriteret T-kryds, hvor der etableres kanalisering med venstresvingsbane på den nye vejforbindelse.

Hedensted Skovvej afbrydes ved den nye vejforbindelse. Fra syd forlægges Hedensted Skovvej mod vest og tilsluttes den nye vejforbindelse i et prioriteret T-kryds. Vejforlægningen har en samlet længde på ca. 350 meter, der anlægges som en 1-sporet vej. Skovvangeren tilsluttes forlængelsen af Frejasvej i et prioriteret T-kryds uden kanalisering.

6.2 Trafikal effekt

På tabel 4 ses de beregnede trafikmængder i år 2030 ved gennemførelse af løsningsforslag 2 sammenlignet med 0-scenariet, hvor der ikke foretages ændringer i infrastrukturen.

	0 – scenarie (2030)	Løsningsforslag 2 (2030)	Difference
Overholmvej (Vejlevej)	6.400	4.800	-1.600
Overholmvej (Thorsvej)	4.900	1.100	-3.800
Overholmvej (Daugårdvej)	5.700	1.600	-4.100
Ny vejforbindelse (ved jernbanen)	-	4.900	+4.900
Frejasvej (forlængelse mod vest)	-	2.500	+2.500
Frejasvej (forlængelse mod øst)	-	2.600	+2.600
Vejlevej (nord for Overholmvej)	4.400	4.600	+200
Daugårdvej (ved Overholmvej)	4.300	5.000	+700
Daugårdvej (syd for Gretbjergvej)	4.200	4.100	-100
Østre Ringgade (ved Overholmvej)	3.600	4.000	+400
Kirkegade (ved Overholmvej)	2.200	1.600	-600
Stationsvej (ved Overholmvej)	1.400	500	-900

Tabel 4 – Sammenligning af beregnede trafiktal for 0-scenariet og løsningsforslag 1 i 2030

Oplandene til den nye vejforbindelse er primært bilister fra Daugårdvej i retning fra syd og den østlige del af Hedensted, som har destination mod E45 eller Hovedvejen mod Vejle.

I forhold til 0-scenariet er der en lidt større andel bilister fra Daugårdvej fra syd og Østre Ringgade fra nord, hvilket kan skyldes en generelt forbedret fremkommelighed og en bedre adgang til erhvervsområdet. Vejforbindelsen vil derfor fortsat være attraktiv for den østlige del af Hedensted, til trods for at tilslutningen til Daugårdvej er flyttet ca. 200 meter mod syd.

Af den trafik der kører på den nye vejforbindelse, har ca. 34 % af køretøjerne retning mod syd af Hovedvejen mod Vejle og 66 % retning mod nord af Vestre Ringvej. Dette er en forskydning i forhold til løsningsforslag 1.

På den midterste og østlige del af Overholmvej sker der en stor trafikal aflastning på hhv. 3.800 og 4.100 køretøjer i døgnet i forhold til 0-scenariet. Den trafikale aflastning skyldes lukningen af den eksisterende underføring på Overholmvej for biltrafik. Lukningen medfører samtidigt også en trafikal aflastning på Kirkegade og Stationsvej på hhv. 600 og 900 køretøjer i døgnet.

På den vestlige del af Overholmvej sker også en trafikal aflastning på 1.600 køretøjer i døgnet i forhold til 0-scenariet, hvilket skyldes den alternative rute for bilister til og fra Hovedvejen mod syd. Den samlede trafik i krydset Overholmvej/Vejlevej er fortsat på niveau med trafikken i dag. Derfor vil der også i fremtiden opleves forsinkelser for trafikanter fra Overholmvej. I modsætning til i dag er der dog en alternativ rute, som trafikken kan omfordeles til, hvis forsinkelserne bliver for store.

På den nye vejforbindelse vil der køre 4.900 køretøjer i døgnet i et område, hvor der er beboelsesejendomme og relativt begrænsede trafikmængder. Støjbilledet vil derfor ændre sig i forhold til i dag, og nogle ejendomme vil blive mere påvirket af trafikstøj.

På Frejasvej er der 2.500 og 2.600 køretøjer i døgnet på hhv. den vestlige og østlige del af strækningen. Der sker således en god interaktion igennem erhvervsområdet.

Trafikken på den nordlige del af Daugårdvej, mellem Overholmvej og den nye vejforbindelse, stiger med 700 biler i døgnet, hvilket skyldes at strækningen i højere grad kommer til at betjene trafik fra den østlige del af Hedensted.

6.3 Screening af korridor

Korridoren for den nye vejforbindelse mellem Daugårdvej og Overholmvej er beliggende i et område med flere boligejendomme. Inden for korridoren er der i screeningen registreret følgende opmærksomhedspunkter:

- Hele korridoren ligger inden for et område med drikkevandsinteresser (OD).
- Fra st. 0 til st. 60 ligger korridoren inden for områdeklassificering hvor jorden pr. definition antages at være lettere forurenede.
- Fra st. 700 til st. 800 ligger korridoren inden for et område med skovbyggelinjer (§17).

Den nye vej mellem Frejasvej og Hovedvejen er beliggende i et ubebygget og åbent område, som primært består af markarealer. Mellem Frejasvej og den nye vejforbindelse er den nye vej beliggende delvist i erhvervsområde og boligområde. Inden for den samlede korridor er der i screeningen registreret følgende opmærksomhedspunkter:

- Fra st. 0 til st. 150 ligger korridoren i kanten af et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD).
- Fra st. 150 til st. 1.072 ligger korridoren inden for et område med drikkevandsinteresser (OD).
- Fra st. 200 til st. 400 ligger korridoren inden for indvindingsoplande uden for OSD.
- Fra st. 150 til st. 800 ligger korridoren inden for indvindingsoplande uden for OSD.
- I st. 700 ligger korridoren og sidevejen, Odinsvej, på kanten af område med beskyttede naturtyper (NBL §3).

Det samlede løsningsforslag vurderes at kræve arealerhvervelse fra op til 5 erhvervsjendomme og 6 boligejendomme.

Det vurderes også at være nødvendigt at foretage totalekspropriering af 1 erhvervs virksomhed og 3 boligejendomme.

6.4 Etapeopdeling og anlægsøkonomi

Løsningsforslaget kan overordnet set deles op i to etaper som beskrevet nedenfor. Etapeinddelingen skal belyse muligheden for at udføre projektet i flere tempi.

Etaperne vil kunne underinddeles eller slås sammen alt efter den økonomiske ramme og udbygningshastigheden.

Etape 1 (ny vejforbindelse mellem Frejasvej og Hovedvejen)

Som første etape anbefales at etablere den nye vejforbindelse mellem Frejasvej og Hovedvejen og lukke de eksisterende vejforbindelser til Overholmvej. Dette vil aflaste Overholmvej for den tunge trafik, og skabe en bedre vejbetjening af erhvervsområdet.

Etape 2 (ny vejforbindelse mellem Daugårdvej og Overholmvej, samt videreførelse af Frejasvej)

Da der ikke ønskes at forringe fremkommeligheden på Overholmvej i en midlertidig periode, etableres den resterende del af løsningsforslaget i anden etape. Denne etape omfatter den nye vejforbindelse mellem Daugårdvej og Overholmvej inkl. en ny underføring under jernbanen. Derudover indeholder etappen videreførelsen fra Frejasvej mod øst og lukningen af den eksisterende underføring ved Overholmvej for biltrafik.

Som et alternativ, inden en fuld udbygning af etape 2, er der også mulighed for at videreføre Frejasvej mod øst helt frem til Overholmvej. Denne løsning vil aflaste den vestlige del af Overholmvej og dermed også krydset Overholmvej/Vejlevej. Denne midlertidige etape vil dog medføre yderligere erhvervelse af areal og en ejendom, samt anlæg af 100 meter midlertidig vej.

Ud fra forudsætningerne beskrevet i afsnit 3.4 er der beregnet et anlægsoverslag for de to etaper. Beregningen kan ses i Tabel 5 nedenfor.

	Basisoverslag (mio. kr.)	Anlægsoverslag (basisoverslag + 30 %) (mio. kr.)
Etape 1	13,3	17,3
Etape 2	53,0	68,9
Total	66,3	86,2

Tabel 5 – Basis- og anlægsoverslag for de to etaper i løsningsforslag 2.

7. LØSNINGSFORSLAG 3

Løsningsforslag 3 omfatter en ny vejforbindelse syd om det eksisterende erhvervsområde. Denne linjeføring repræsenterer, som tidligere nævnt, det oprindelige forslag fra Vej- og Trafikplan 2020-2030, se Figur 7.

I modsætning til løsningsforslag 1 og 2 er denne vejforbindelse relativ frigjort af eksisterende bindinger og har relativt få tilslutninger, hvilket vil medføre en høj fremkommelighed på strækningen.

Der er valgt et tracé i en relativ nordlig placering af vejforbindelsen af hensyn til vejbetjeningen af den østlige del af Hedensted, og for at holde størst mulig afstand til Hedenstedskov. Placeringen af vejforbindelsen medfører, at fremtidig udvidelse af erhvervsområdet mod syd, skal placeres syd for vejforbindelsen. Det samme er tilfældet med vådområdet.

Ved erhvervsområdet forlænges Frejasvej og Odinsvej frem til den nye vejforbindelse og de eksisterende vejtilslutninger fra erhvervsområdet til Overholmvej lukkes af for biler, men med adgang for de lette trafikanter. Herved reduceres den tunge trafik på Overholmvej. Vejlukningerne vil som tidligere beskrevet gøre det mere attraktivt at bruge cyklen som transportmiddel mellem Hedensted midtby og erhvervsområdet.

Underføringen under jernbanen etableres med en frihøjde, så der bliver mulighed for passage af tunge køretøjer. Dette vil skabe en væsentlig bedre adgang til erhvervsområdet fra øst, og derved også begrænse den tunge trafik i Hedensted midtby.

Den eksisterende underføring på Overholmvej holdes åbent for biltrafik som i dag af hensyn til den trafikale sammenhæng mellem i den sydlige del af Hedensted øst og vest for jernbanen.



Figur 7 - Løsningsforslag 3 - Ny vejforbindelse syd om erhvervsområdet. Nye vejforbindelser er vist med rød.

7.1 Vejteknik

Den nye vejforbindelse mellem Daugårdvej og Hovedvejen har en længde på ca. 1.750 meter og udføres med en samlet vejbredde på 8,0 meter, 1,5 meter græsramme og 2,2 meter enkeltrettede cykelstier i begge sider. Hastighedsbegrænsningen på strækningen vil være 70-80 km/t.

Underføringen under jernbanen etableres med en fribredde på 13,0 meter og frihøjde på 4,63 meter. Tilslutningen af den nye vejforbindelse til Daugårdvej sker i en ny rundkørsel og tilslutningen til Hovedvejen sker i et nyt signalreguleret kryds.

Forlængelse af Frejasvej og Odinsvej omfatter hhv. ca. 300 meter og 100 meter ny vej. Vejene udlægges med en samlet bredde på 7,5 meter iht. eksisterende bredder.

De eksisterende vejadgange fra Heimdalsvej og Odinsvej til Overholmvej lukkes, og for enden af de lukkede veje etableres vendepladser.

Den eksisterende underføring på Overholmvej holdes åbent for biltrafik og vigepligtsforholdene i krydset Overholmvej/Stationsvej/Hedensted Skovvej bevares som i dag. Mulighederne for at forbedre oversigtsforholdene ved underføringen ved at forlægge Overholmvej mod syd øst for jernbanen bør undersøges.

Hedensted Skovvej afbrydes ved den nye vejforbindelse fra nord af hensyn til de vertikale bindinger og oversigtsforholdene ved underføringen.

Fra syd forlægges Skovvængen og Stationsvej og tilsluttes den nye vejforbindelse i prioriterede T-kryds, hvor der etableres kanalisering med svingbaner på den nye vejforbindelse. Alternativt kan der undersøges muligheden for at samle tilslutningen til det kommende erhvervsområde syd for vejforbindelsen, samt tilslutningen til Skovvængen og Stationsvej i én tilslutning til den nye vejforbindelse.

7.2 Trafikal effekt

På Tabel 6 ses de beregnede trafikmængder i år 2030 ved gennemførelse af løsningsforslag 3 sammenlignet med 0-scenariet, hvor der ikke foretages ændringer i infrastrukturen.

	0 – scenarie (2030)	Løsningsforslag 3 (2030)	Difference
Overholmvej (Vejlevej)	6.400	3.100	-3.300
Overholmvej (Thorsvej)	4.900	2.500	-2.400
Overholmvej (Daugårdvej)	5.700	3.300	-2.400
Ny vejforbindelse (vestlig del)	-	5.400	+5.400
Ny vejforbindelse (østlig del)	-	3.700	+3.700
Vejlevej (nord for Overholmvej)	4.400	4.200	-200
Daugårdvej (ved Overholmvej)	4.300	3.500	-800
Daugårdvej (syd for Gretbjergvej)	4.200	4.500	+300
Østre Ringgade (ved Overholmvej)	3.600	3.700	+100
Kirkegade (ved Overholmvej)	2.200	1.800	-400
Stationsvej (ved Overholmvej)	1.400	1.000	-400

Tabel 6 – Sammenligning af beregnede trafiktal for 0-scenariet og løsningsforslag 3 i 2030

Med en væsentlig sydlig placering af vejforbindelsen sker der en ændring af oplandet øst for jernbanen. Bilister fra den østlige del af Overholmvej er nu mindre tilbøjelige til at anvende vejforbindelsen, hvilket også hænger sammen med, at den eksisterende underføring på Overholmvej holdes åbent.

På Daugårdvej sker til gengæld en stigning i antal trafikanter fra syd. Retningsfordelingen for køretøjer fra Daugårdvej er således ca. 25 % af køretøjerne kommer fra nord og 75 % kommer fra syd. Dette medfører også, at trafikken på den nordlige del af Daugårdvej, mellem Overholmvej og den nye vejforbindelse, falder med 800 biler i døgnet.

Af den trafik der kører på den nye vejforbindelse har ca. 40 % af køretøjerne retning mod syd af Hovedvejen mod Vejle og 60 % retning mod nord af Hovedvejen og Vestre Ringvej mod E45.

På den midterste og østlige del af Overholmvej sker der en relativ stor trafikaflastning på 2.400 køretøjer i døgnet i forhold til 0-scenariet. Den trafikale aflastning sker på trods af, at underføringen på Overholmvej holdes åbent for biltrafik. På Kirkegade og Stationsvej sker der også en trafikaflastning på 400 køretøjer i døgnet i forhold til 0-scenariet.

På den vestlige del af Overholmvej sker en aflastning på 3.300 køretøjer i døgnet i forhold til 0-scenariet, hvilket også skyldes lukningen af erhvervsområdet ud mod Overholmvej. Dette vil også være en aflastning i forhold til den nuværende trafik, hvilket minimerer behovet for en ombygning af krydset Overholmvej/Vejlevej.

På den nye vejforbindelse vil der køre 3.700 og 5.400 køretøjer i døgnet i hhv. den østlige og vestlige ende. Vejforbindelsen grænser primært op til erhvervsområdet hvor den øgede trafikstøj kun får mindre betydning.

7.3 Screening af korridor

Den nye vejforbindelse mellem Hovedvejen og Daugårdvej er beliggende i et ubebygget og åbent område, som primært består af markarealer. Inden for den samlede korridor er der i screeningen registreret følgende opmærksomhedspunkter:

- Fra st. 0 til st. 300 ligger korridoren i kanten af område med særlige drikkevandsinteresser (OSD).
- Fra st. 300 til st. 1.744 ligger korridoren inden for et område med drikkevandsinteresser (OD).
- Fra st. 700 til st. 1200 ligger korridoren inden for indvindingsoplande uden for OSD.

Det samlede løsningsforslag vurderes at kræve arealerhvervelse fra op til 3 erhvervsjendomme.

Det vurderes ikke at være nødvendigt at foretage totalekspropriering for gennemførelse af løsningsforslaget.

7.4 Etapeopdeling og anlægsøkonomi

Løsningsforslaget kan overordnet set deles op i to etaper som beskrevet nedenfor. Etapeinddelingen skal belyse muligheden for at udføre projektet i flere tempi.

Etaperne vil kunne underinddeles eller slås sammen alt efter den økonomiske ramme og udbygningshastigheden.

Etape 1 (ny vejforbindelse mellem Hovedvejen Odinsvej)

Som første etape anbefales at etablere den nye vejforbindelse mellem Hovedvejen og Odinsvej, og forlænge Frejasvej og Odinsvej til vejforbindelsen. Samtidig lukkes de eksisterende vejforbindelser til Overholmvej. Dette vil aflaste Overholmvej for den tunge trafik, og skabe en bedre vejbetjening af erhvervsområdet.

Etape 2 (videreførelse af vejforbindelsen frem til Daugårdvej)

I anden etape videreføres vejforbindelsen frem til Daugårdvej hvor der samtidig etableres en ny underføring under jernbanen.

Ud fra forudsætningerne beskrevet i afsnit 3.4 er der beregnet et anlægsoverslag for de to etaper. Beregningen kan ses i tabel 7 nedenfor.

	Basisoverslag (mio. kr.)	Anlægsoverslag (basisoverslag + 30 %) (mio. kr.)
Etape 1	28,7	37,3
Etape 2	33,2	43,1
Total	61,9	80,4

Tabel 7 – Basis- og anlægsoverslag for de to etaper i løsningsforslag 3.