



Vedr. Omfartsvej ved Løjt Kirkeby

Indhold

Resume	s. 1
Referat fra byrådsmøde inkl. sagsfremstilling.	s. 2
Bilag til byrådsmøde	s. 7

Resume:

Løjt Kirkeby får ikke en omfartsvej

Borgere på Løjt Land har ytret ønske om at få en omfartsvej, der kunne fjerne noget af trafikken fra byens hovedgade. Aabenraa Kommune og Rambøll har i den anledning foretaget trafikanalyser af en mulig omfartsvej.

Analysen viser, at vejnettet i Løjt Kirkeby ikke har nået sin kapacitetsgrænse, og at trafikken til og fra området ikke i sig selv berettiger anlæg af en omfartsvej på Løjt Land. På baggrund af dette har byrådet forkastet ideen på byrådsmødet i februar 2015.

Analysen konkluderede i hovedtræk, at:

- En omfartsvej uden om Løjt Kirkeby kun i begrænset omfang flytter trafikken udenom byen
- $\frac{3}{4}$ af trafikken i Løjt Kirkeby er lokal trafik, som vil blive i byen, uanset om der anlægges en omfartsvej eller ej

Trafiksituationen i Løjt vurderes løbende i takt med kommunens udvikling, hvor der tages højde for trafik til nye boligkvarterer. Der skal dog et markant nyt turistanlæg eller lignende til, før det potentielt skaber trafik nok til en omfartsvej.

Beslutningsprotokol

Onsdag den 25. februar 2015 kl. 17:00

Mødested: Byrådssalen, Skelbækvej

Udvalg: Byrådet

Medlemmer: Thomas Andresen, Kirsten Nørgård Christensen, Rasmus Lyngbak Bøgen , Philip Tietje, Tim Wulff, Carina Underbjerg Hansen, Lars Kristensen, Martin Ugilt Thomsen, Jens Wistoft, Thomas Juhl, Eivind Underbjerg Hansen, Bent Sørensen, Karina T. Rogat, Ejler Schütt, Jette Julius Kristiansen, Kaare Solhøj Dahle, Christian G. Lauridsen , H. Kristian Wollesen, Kurt Andresen, Erwin Andresen, Jan Riber Jakobsen, Gert Nordklitgaard, Michael Christensen, Dorte Soll, Helga Nørgaard, Svend Hansen Tarp , Erik Uldall Hansen, Signe Bekker Dhiman, Christian Panbo, Kim Brandt, Povl Kylling Petersen

Bemærkninger:

- 18 Orientering vedr. omrokering af medlemmer i udvalg
- 19 Garantioverførsel af driftsbevillinger (kategori 1) fra 2014 til 2015
- 20 Tillægsbevilling til Interreg-projekt med fokus på kultur, sprog og netværkdannelse

- 21 Etablering af et sønderjysk beredskabssamarbejde
- 22 Status på Vækstplan 2018
- 23 Gl. Brundlundskolen - Nedbrydning
- 24 Arkivering af sager
- 25 Frigivelse af anlægsbevilling til rydning af træer langs vandløb i 2015
- 26 Forslag til klimapolitik
- 27 Løjt Land, trafikale beregninger ekskl. VVM

Sagsid.: 14/37129, Sagsinitialer: hbhas

Sagsfremstilling

Der er på investeringsplanen for 2015 - 2018 afsat midler til udførelse af trafikale beregninger med henblik på, at vurdere og belyse behovet for trafikale forbedringer i Løjt Kirkeby og på Løjt Land.

Med udgangspunkt i kommunens trafikmodel fra 2010, som beskriver den forventede trafikmængde i 2020, kan følgende udledes:

- En omfartsvej uden om Løjt Kirkeby flytter kun i begrænset omfang trafikken udenom byen.
- ¾ af trafikken i Løjt Kirkeby er lokal trafik, hvorfor denne trafik vil forblive i byen uagtet at der anlægges en omfartsvej.
- Den nye omfartsvej vil med en fremskrivning til 2020 få en trafikmængde på omkring 600 - 1.100 køretøjer i døgnet afhængig af, hvor på omfartsvejen der måles. Til sammenligning kører der i dag ca. 3.800 biler på Bodumvej ud fra trafikmåling.

Det er Kultur, Miljø & Erhvervs vurdering, at vejnettet i Løjt Kirkeby ikke har nået sin kapacitetsgrænse, og at trafikken til og fra området ikke i sig selv berettiger anlæg af en omfartsvej på Løjt Land. Der er således ingen trafikale begrundelser for nuværende, for at etablere en omfartsvej på Løjt Land.

I vedlagte notat beskrives resultatet af modelberegningerne, samt en samfundsøkonomisk analyse af anlægget af en omfartsvej enten nord eller syd omkring Løjt Kirkeby. De samfundsmæssige beregninger viser, at den sydlige linjeføring kan forventes, at give et tab på mellem 47 og 55 mio. kr. afhængig af linjeføring og tilslutning til E45, mens den nordlige kan forventes, at give et tab på ca. 33 mio. kr.

I disse beløb, er der taget højde for de økonomiske fordele og ulemper, som omfartsvejen har i form af ændring af kørselstid, ændring af kørte kilometer og ændring i vedligeholdelsesomkostninger i en periode på 70 år.

Ingen af de opstillede alternativer giver en samfundsmæssig gevinst.

Økonomi og afledt drift

I investeringsplanen er der i 2015 afsat 0,1 mio. kr. og i 2016 afsat 0,5 mio. kr. til "Løjt Land, trafikale beregninger ekskl. VVM".

Der blev i 2010 lavet trafikmodel for Aabenraa, Rødekro og Løjt Land, der beskriver trafikken i 2020. Forvaltningen har vurderet, at trafikmodellen fra 2010 er egnet til, at belyse de trafikale forhold i Løjt Kirkeby og på Løjt Land, herunder effekterne af nye vejanlæg.

De afsatte rådighedsbeløb på investeringsplanen til udførelsen af de trafikale beregninger forstås på baggrund ovenstående, tilbageført til kommunekassen såfremt forvaltningens indstilling godkendes.

Nuværende trafikale undersøgelser er gennemført for driftsmidler.

Indstilling

Kultur, Miljø & Erhverv indstiller,

at notatet "Resultat af trafikale beregninger omkring Løjt Kirkeby" tages til efterretning,

at der ikke udføres yderligere trafikale beregninger med henblik på, at belyse behovet for trafikale forbedringer på Løjt Land,

at der gives en negativ tillægsbevilling til rådighedsbeløbet til projektet "Løjt Land, trafikale beregninger ekskl. VVM" på 0,1 mio. kr. på investeringsoversigten i 2015, som tilføres kassebeholdningen, og

at der gives en negativ rammekorrektion til rådighedsbeløbet til projektet "Løjt Land, trafikale beregninger ekskl. VVM" på 0,5 mio. kr. på investeringsoversigten i 2016 som tilføres kassebeholdningen.

Beslutning Teknik- og Miljøudvalget den 04-02-2015

1. og 2. **at** godkendt,

3. og 4. **at** anbefales godkendt.

Beslutning Økonomiudvalget den 17-02-2015

Anbefales godkendt.

Tim Wulff og Svend Hansen Tarp deltog ikke i sagens behandling.

Beslutning Byrådet den 25-02-2015

Godkendt.

Bilag

Beregning af samfundsøkonomi på omfartsvej omkring Løjt Kirkeby på Løjt Land - Notat

(Løbenr.: 17480/15)

- 28 Områdefornyelse i Felsted
- 29 Byggemodning Sejsbjerg, Stubbæk - ændring af storparcel
- 30 Godkendelse af skema B, Renovering afd. 15 ved Kolstrup Boligforening
- 31 Endelig vedtagelse af Lokalplan nr. 77, H P Hanssens Gade, Aabenraa og Kommuneplantillæg nr. 49
- 32 Forslag til Lokalplan nr. 82 - Område mellem Nygade og Lavgade, Aabenraa
- 33 Godkendelse af nye fritvalgstakster på hjemmehjælpsområdet
- 34 Godkendelse af fritvalgstakster for madservice i eget hjem og på plejehjem
- 35 Borgmesterbrev vedr. flygtningekvote 2015
- 36 Fastsættelse af salgspriser for parcelhusgrunde
- 37

LUKKET - Salg af ejendom (Lukket punkt - Ingen adgang til indhold)

38 LUKKET - Borgmesteren orienterer (Lukket punkt - Ingen adgang til indhold)

Aabenraa Kommune

Skelbækvej 2

6200 Aabenraa

tlf: 7376 7676

fax: 7376 7677

post@aabenraa.dk

sikkerpost@aabenraa.dk

cvr.nr.: 29189854

[find ean-nummer](#)

Referatet er fundet på følgende side

<https://www.aabenraa.dk/politik-og-dialog/dagsordener-og-referater/byraadet/>

Trafikrelaterede uddybende spørgsmål kan rettes til Trafik@aabenraa.dk

eller nlh@aabenraa.dk

NOTAT

Projekt **Omfartsvej omkring Løjt Kirkeby**
Kunde **Aabenraa Kommune**
Notat nr. **1**
Dato **2015-01-20**
Til **Anne Bjørholm**
Fra **Stig Grønning Søbjærg**

1. Indledning

Dette notat omhandler en screening af de samfundsøkonomiske effekter ved etablering af en omfartsvej enten nord eller syd omkring Løjt Kirkeby nordøst for Aabenraa.

Dato 2015-01-20

Analysen omfatter to alternativer linjeføringer, der begge sammenholdes med et basis-alternativ (0-alternativ), hvor der ikke etableres en omfartsvej. Alle beregninger er gennemført med år 2020 som beregningsår.

Rambøll
Olof Palmes Allé 22
DK-8200 Aarhus N

T +45 5161 7760
www.ramboll.dk

På figur 2 og figur 3 er de anvendte linjeføringer for de to alternative vejføringer vist.

2. Forudsætninger

I denne indledende samfundsøkonomiske analyse er der indregnet effekter fra følgende parametre:

- Ændring af rejsetid
- Ændring i kørte kilometer
- Vedligeholdelsesudgifter for vejnettet
- Anlægsoverslag

Som grundlag for den samfundsøkonomiske analyse benyttes de Transportøkonomiske enhedspriser for rejsetid, kørte kilometer og vedligeholdelse udarbejdet af Transportministeriet og DTU som anført i tabel 1.

	Personbil	Varebil	Lastbil
Tidsværdi, pr. time pr. køretøj	133 kr.	353 kr.	491 kr.
Omkostning pr. km pr. køretøj	1,20 kr.	2,49 kr.	3,83 kr.
Vejslitage pr. km pr. køretøj	0,008 kr.	0,013 kr.	0,838 kr.

Tabel 1: Samfundsøkonomiske enhedspriser, 2015-priser. Kilde: Transportministeriet og DTU.

Som anlægsoverslag for begge vejprojekter, er der benyttet en gennemsnitlig anlægspris på 17,5 mio. kr. pr. km vej med forbehold for uforudsete og lokale forhold, som ikke er undersøgt nærmere.

Det estimerede anlægsoverslag for de to alternativer er opstillet i nedenstående tabel 2:

	Total længde	Samlet anlægsoverslag
Alternativ 1 Sydlig omfartsvej	5,73 km	100,3 mio. kr.
Alternativ 2 Nordlig omfartsvej	3,59 km	62,9 mio. kr.

Tabel 2: Estimeret anlægsoverslag for de to alternativer.

Effekterne af ændret rejsetid og kørte kilometer er gennemført med Aabenraa Kommunes trafikmodel kalibreret i år 2010 men fremskrevet til det ønskede beregningsår.

Modellen er en kapacitetsafhængig køretøjsmodel beskrivende rutevalget og trafikken i år 2020. I basis-beregningen for år 2020 er der indarbejdet forventede by- og infrastrukturprojekter i modelområdet i overensstemmelse med gældende kommuneplan.

På nedenstående figur 1 er de beregnede trafiktal (årsdøgnetrafikken) for basis-scenariet i år 2020 illustreret. Figur 2 og 3 viser de beregnede trafiktal for de to alternative linjeføringer for omfartsvejen omkring Løjt Kirkeby ligeledes for år 2020.



Figur 1: Beregnede trafiktal (ÅDT) for basis-alternativet, år 2020.



Figur 2: Beregnede trafiktal (ÅDT) for Alternativ 1, sydlig omfartsvej omkring Løjt Kirkeby, år 2020

Den forventede trafik på omfartsvejens sydlige linjeføring er beregnet til 600-1.100 køretøjer i døgnet i år 2020 - mest på den sydlige del af vejen. Omfartsvejen forventes at aflaste trafikbelastningen gennem Løjt Kirkeby med ca. 800 køretøjer i døgnet.



Figur 3: Beregnede trafiktal (ÅDT) for Alternativ 2, nordlig omfartsvej omkring Løjt Kirkeby, år 2020.

Modelberegninger for etablering af den nordlige omfartsvej omkring Løjt Kirkeby viser en forventet trafikbelastning på vejen på ca. 800 køretøjer i døgnet. Omfartsvejen forventes at aflaste trafikbelastningen gennem Løjt Kirkeby med ca. 8-900 køretøjer i døgnet.

3. Resultater af samfundsøkonomisk analyse

Der er gennemført en samfundsøkonomisk analyse af de to alternative linjeføringer for en omfartsvej omkring Løjt Kirkeby. Analysen er gennemført for de i afsnit 2 opstillede parametre.

Vejanlæggets levetid er i princippet antaget at være uendelig men med årlige forventede vedligeholdelsesudgifter, som anført i tabel 1. De samfundsøkonomiske beregninger for de to opstillede alternativer er gennemført ud fra en almindelig anvendt kalkulationsrente på 4% for anlæggets første 35 år faldende til 3% indtil det 70. leveår og derefter 2% i anlæggets restende levetid.

Resultaterne af den samfundsøkonomiske analyse er gennemført relativt til basis-alternativet, hvor der ikke etableres en omfartsvej omkring Løjt Kirkeby.

I nedenstående tabel er forskellen i nutidsværdien (NPV) opstillet for hvert alternativ fordelt på de enkelte parametre i forhold til basis-alternativet.

	Anlægs- udgift	Vedlige- holdelse	Rejsetid	Kørsels- omkostning	I alt
Alternativ 1 Sydlig omfartsvej	-74,2	-0,17	23,8	-4,1	-54,7
Alternativ 2 Nordlig omfartsvej	-46,6	0,03	12,9	0,8	-32,9

Tabel 3: Beregning af den samfundsøkonomiske nutidsværdi for de to alternativer. Mio. kr. (2015-priser).

Begge de opstillede alternativer giver et samfundsøkonomisk tab på ca. 30-50 mio. kr., hvilket betyder, at ingen af alternativer vurderes at være samfundsøkonomisk rentable.

I beregningerne er effekten som følge af ændret støjpåvirkning, forurening eller uheldsforekomsten ikke indregnet. Disse forhold vurderes imidlertid ikke at ændre resultatet af den samlede beregning i væsentlig grad.

4. Følsomhedsberegninger

Som en del af følsomhedsberegningerne er effekten ved at kombinere de to betragtede linjeføringer omkring Løjt Kirkeby med etableringen af et nyt tilslutningsanlæg til E45 ved Bodumvej (alternativ xA) vurderet. Derudover er der yderligere vurderet på en udvidelse af alternativ xA med etablering af en ny sydlig forbindelsesvej mellem Gammel Ribevej og Haderslevvej (alternativ xB).

Den samfundsøkonomiske beregning er gennemført under forudsætning af, at anlægsudgiften til etablering af motorvejstilslutningen til E45 og forbindelsesvejen mellem Gammel Ribevej og Haderslevvej ikke er en del af omfartsvejprojektet omkring Løjt Kirkeby.

4.1 Sydlig linjeføring omkring Løjt Kirkeby

Trafikken på omfartsvejen omkring Løjt Kirkeby kan i kombination med etablering af en ny nordlig motorvejstilslutning til E45, alternativ 1A, forventes at stige med 50 køretøjer i døgnnet i forhold til det beregnede alternativ 1. Trafikken gennem Løjt Kirkeby forventes uændret.

Etableres der yderligere en sydlig vejforbindelse mellem Gammel Ribevej og Haderslevvej, alternativ 1B, kan trafikken på omfartsvejen forventes at stige med ca. 100 køretøjer pr. døgn i forhold til hovedalternativ 1 mens trafikken gennem Løjt Kirkeby reduceres med ca. 50 køretøjer pr. døgn.

Den samfundsøkonomiske beregning viser følgende resultater for de tre betragtede variationer for den sydlige omfartsvej omkring Løjt Kirkeby:

	Nutidsværdi (mio. kr.)
Alternativ 1 (Kun omfartsvej syd om Løjt Kirkeby)	-54,7
Alternativ 1A (Alt. 1 + Tilslutning til E45)	-54,4
Alternativ 1B (Alt. 1A + sydlig forb. ml. Gl. Ribevej og Haderslevvej)	-46,6

Tabel 4: Beregning af den samfundsøkonomiske nutidsværdi for de tre opstillede variationer for den sydlige omfartsvej omkring Løjt Kirkeby, Alternativ 1. Mio. kr. (2015-priser).

Som det fremgår af de samfundsøkonomiske beregninger kan der i alle tre variationer forventes et samfundsøkonomisk tab ved etablering af en sydlig omfartsvej omkring Løjt Kirkeby. Tabet reduceres, hvis der foruden omfartsvejen etableres yderligere udbygning af infrastrukturen.

4.2 Nordlig omfartsvej omkring Løjt Kirkeby

Trafikken på den nordlige omfartsvej omkring Løjt Kirkeby vil i kombination med etablering af et nyt tilslutningsanlæg til E45, alternativ 2A, være uændret i forhold til den beregnede trafik ved alternativ 2. Tilsvarende kan trafikbelastningen gennem Løjt Kirkeby forventes at være uændret.

Kombineres etableringen af et nyt tilslutningsanlæg til E45 med etableringen af en ny forbindelsesvej mellem Gammel Ribevej og Haderslevvej, alternativ 2B, kan trafikken på den nordlige omfartsvej forventes at falde med ca. 200 køretøjer på den vestlige del og være uændret på den østlige del.

Den samfundsøkonomiske beregning viser nedenstående resultater for de tre betragtede variationer for den nordlige omfartsvej omkring Løjt Kirkeby:

	Nutidsværdi (mio. kr.)
Alternativ 2 (Kun omfartsvej syd om Løjt Kirkeby)	-32,9
Alternativ 2A (Alt. 2 + Tilslutning til E45)	-32,4
Alternativ 2B (Alt. 2A + sydlig forb. ml. Gl. Ribevej og Haderslevvej)	-31,9

Tabel 5: Beregning af den samfundsøkonomiske nutidsværdi for de tre opstillede variationer for den nordlige omfartsvej omkring Løjt Kirkeby, Alternativ 2. Mio. kr. (2015-priser).

De samfundsøkonomiske beregninger viser, at der i alle tre variationer kan forventes et samfundsøkonomisk tab ved etablering af en nordlig omfartsvej omkring Løjt Kirkeby. Tabet reduceres, hvis der foruden omfartsvejen etableres en yderligere udbygning af infrastrukturen.

5. Sammenfatning

De opstillede hovedalternativer til etablering af en omfartsvej omkring Løjt Kirkeby viser en forventet trafikmængde på 600-1.100 køretøjer på den sydlige linjeføring og ca. 800 køretøjer på den nordlige linjeføring. Begge alternativer forventes at give en aflastning af trafikken gennem Løjt Kirkeby på ca. 800 køretøjer.

Trafikmodelberegninger viser, at de beregnede trafikmængder kun varierer med maksimalt 100 køretøjer i døgnet afhængig af, om hovedalternativerne kombineres med etablering af nyt tilslutningsanlæg til E45 ved Bodumvej samt ny forbindelsesvej mellem Gammel Ribevej og Haderslevvej.

De samfundsøkonomiske beregninger viser, at den sydlige linjeføring kan forventes at give et tab på ca. 55 mio. kr. mens den nordlige omfartsvej kan forventes at give et tab på ca. 33 mio. kr. Ingen af de opstillede alternativer vurderes således at være en samfundsøkonomisk gevinst at etablere.

Der er beregnet et tilsvarende samfundsøkonomisk tab for omfartsvejen omkring Løjt Kirkeby, hvis projektet kombineres med etablering af nyt tilslutningsanlæg til E45 ved Bodumvej samt ny forbindelsesvej mellem Gammel Ribevej og Haderslevvej.