

TRAFIKPLAN FOR VEJENE OMKRING LOKALPLAN 88 og 89, KASSØ

NOTAT

INDHOLD

1	Indledning	1
2	Vejnettet i dag	2
2.1	Det vejnet der berøres	3
2.2	Tillæg til dagens trafik	4
2.3	Scenarier for trafikale påvirkninger	6
3	Udbygning af vejnettet	7
3.1	Udbygning i forbindelse med øget trafik	8
3.2	Forslag til konkrete anlægsprojekter	8

1 Indledning

Lokalplanområderne 88 og 89 imellem Hjordkær og Kassø har et meget stort arealudlæg, og de er begge udlagt til at rumme meget store virksomheder, som vil skulle etableres over de kommende år.

Såvel trafik i bygge/anlægsfasen som den efterfølgende drift af virksomhederne vil have en effekt på det omgivende vejnet i form af øgede trafikmængder.

Dette notat udgør en del af grundlaget for kommunens beslutninger om investeringer i det kommunale vejnet som følge af etablering af virksomheder i de to lokalplanområder.

Investeringerne skal være med til at sikre gode og pålidelige forsyningsveje til virksomhederne og fremkommelige og trygge veje for kommunens borgere og andre som bruger det påvirkede vejnet.

PROJEKTNR.

A078206

DOKUMENTNR.

5d

VERSION

4

UDGIVELSESDATO

28.11.17

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

BIVI

KONTROLLERET

HSLY

GODKENDT

BIVI

Kortet nedenfor viser lokalplanområderne og de kommunale veje der omkranser dem. Det er især vejene nærmest områderne der bliver berørt, og jo mindre trafik der er i dag, jo større procentvis stigning kan blive en realitet.



Vejene omkring de to lokalplanområder

Der er i trafikplanen taget hensyn til at mindske de negative følger af den forøgede trafikbelastning for beboelserne som ligger ved de berørte veje. Veje som går igennem samlede bebyggelser er så vidt muligt friholdt for især den tunge byggetrafik.

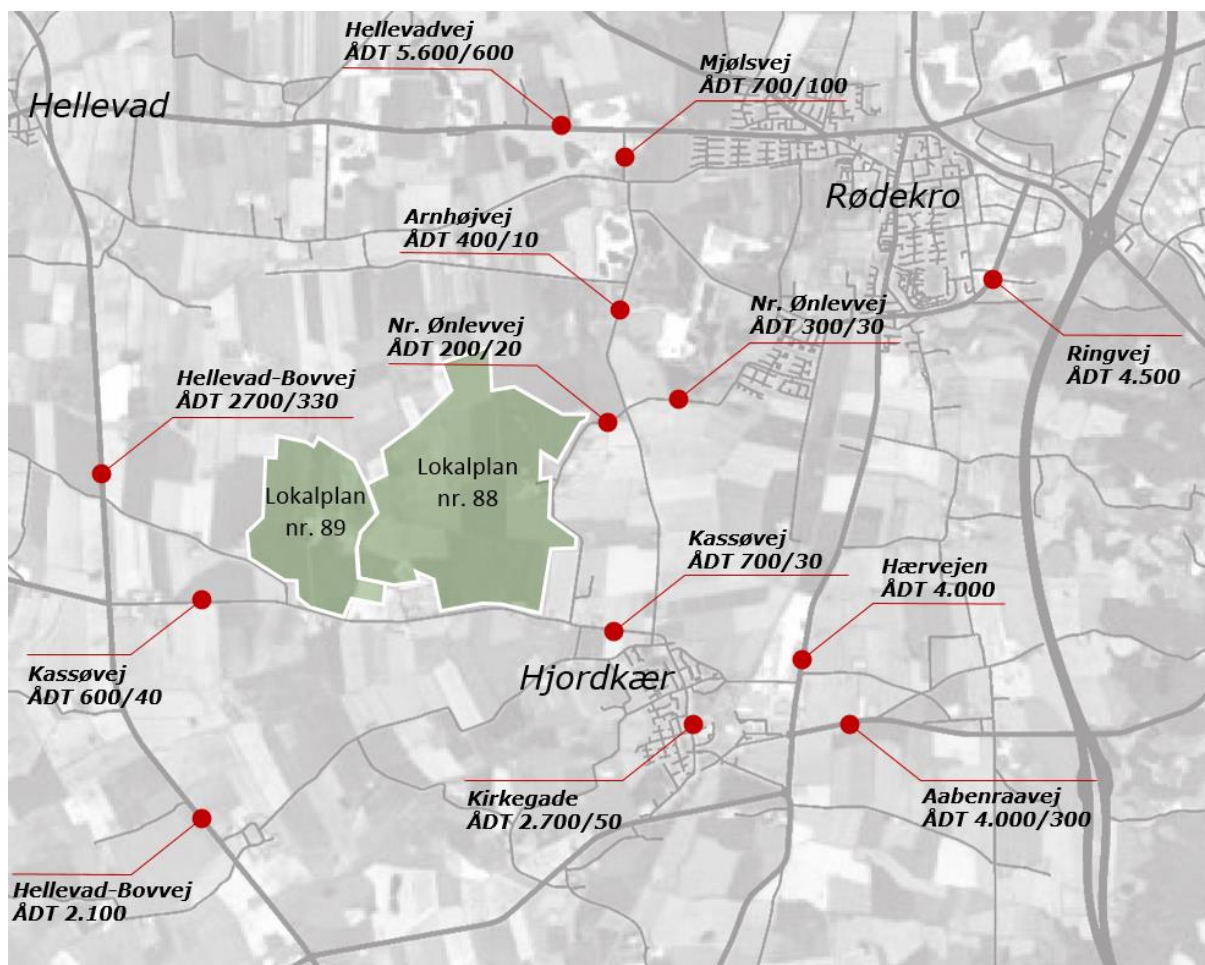
2 Vejnettet i dag

Vejnettet omkring lokalplanområderne består af større og mindre kommuneveje. Vejene er ikke forsynet med cykelstier eller cykelbaner.

Der er gennemført trafiktællinger på de fleste af vejstrækningerne inden for de senere år. Kortet nedenfor viser trafikmængderne på vejene angivet i årsdøgntrafik, det vil sige hele årets samlede trafik fordelt ligeligt på alle dage.

Kortet viser også et anslået tal for lastbiltrafik på de strækninger hvor et sådant tal har kunnet uddrages af de pågældende tællinger.

Der findes ingen tal for cykeltrafik på strækningerne.



Trafiktællinger på vejene omkring lokalplanområderne. Tallet efter / er ÅDT for lastbiler.

2.1 Det vejnet der berøres

I det følgende redegøres kort for de tillæg der er beregnet til dagens trafik samt hvordan disse tillæg antages at ville blive fordelt på den del af det lokale vejnet hvor trafikken er planlagt at skulle afvikles.

På de større primære veje vil der også være et tillæg, men her vil tillægget være procentvis mindre og således ikke medføre behov for anlægsinvesteringer.

Kommunen er som vejmyndighed i nogen grad i stand til at styre hvor trafikken kommer til at blive afviklet.

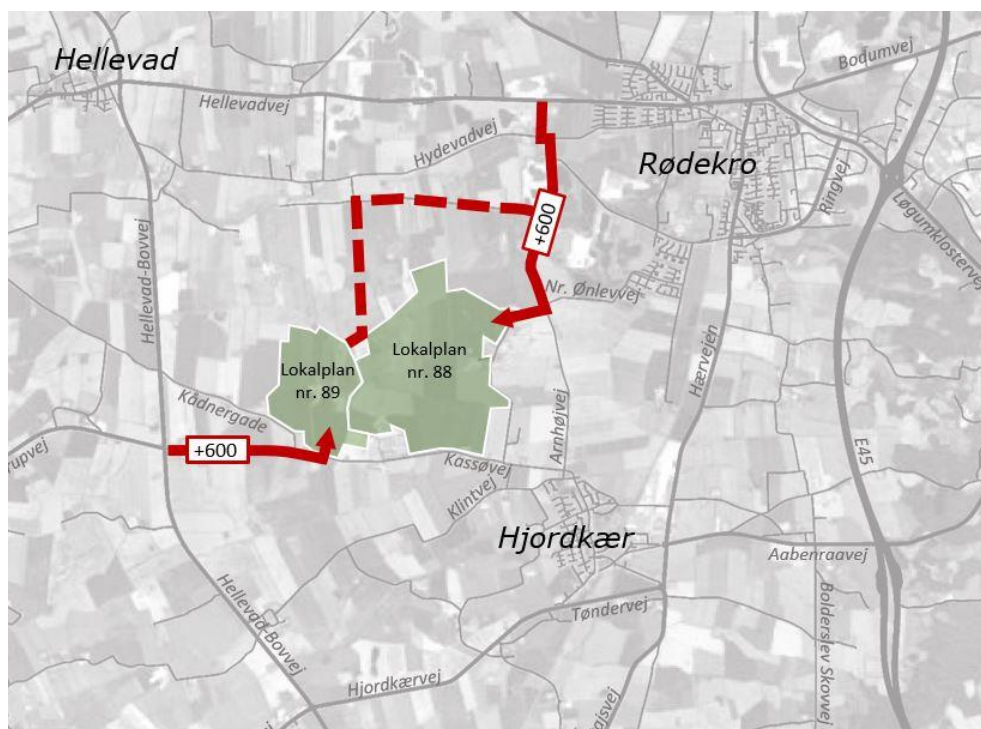
Ved at udbygge visse kryds og strækninger kan trafik tilskyndes til at bruge disse veje, og ved at indføre restriktioner i form af fartdæmpninger og skiltede forbud vil trafikken kunne reduceres på strækninger som ikke kan tåle mere trafik. Endvidere kan kommunen stille krav til arbejdstider og benyttelse af adgangsveje ved bygge- og anlægsarbejder gennem miljølovgivningen.

2.2 Tillæg til dagens trafik

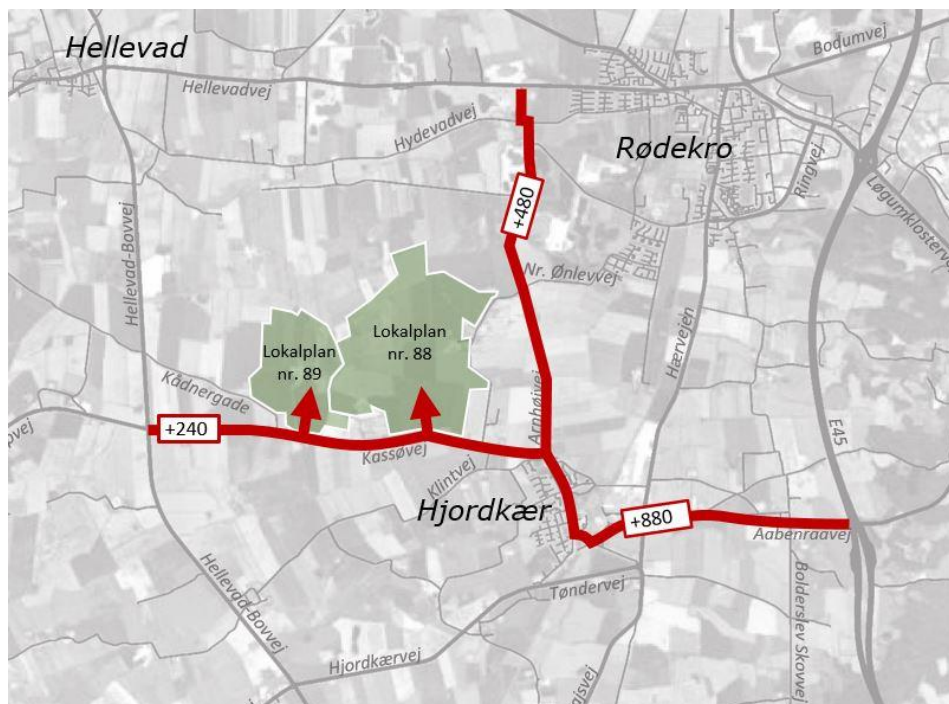
Tillæg til dagens trafik vil komme over en årrække, først den tunge trafik og håndværkertrafik i forbindelse med byggeri og anlæg i de to områder, derefter trafik i forbindelse med drift af de nye virksomheder. Driftstrafikken vil hovedsageligt bestå af personbiler og varebiler og vil i nogle år kunne forekomme samtidigt med byggetrafik, idet der vil være et overlap imellem byggeri og drift.

Omfanget af trafik ud over dagens trafik er beregnet eller anslået, og der er udarbejdet et notat der mere detaljeret redegør for baggrund for beregningerne som ligger til grund for de tal der er nævnt i nærværende notat.

Tillægget til dagens trafik er vist på kortene nedenfor for byggetrafik og håndværkertrafik samt driftstrafik. Den stiplede linje viser en alternativ løsning for trafik til område 89.



Trafiktillæg i byggefasen, lastbiler pr. hverdagsdøgn



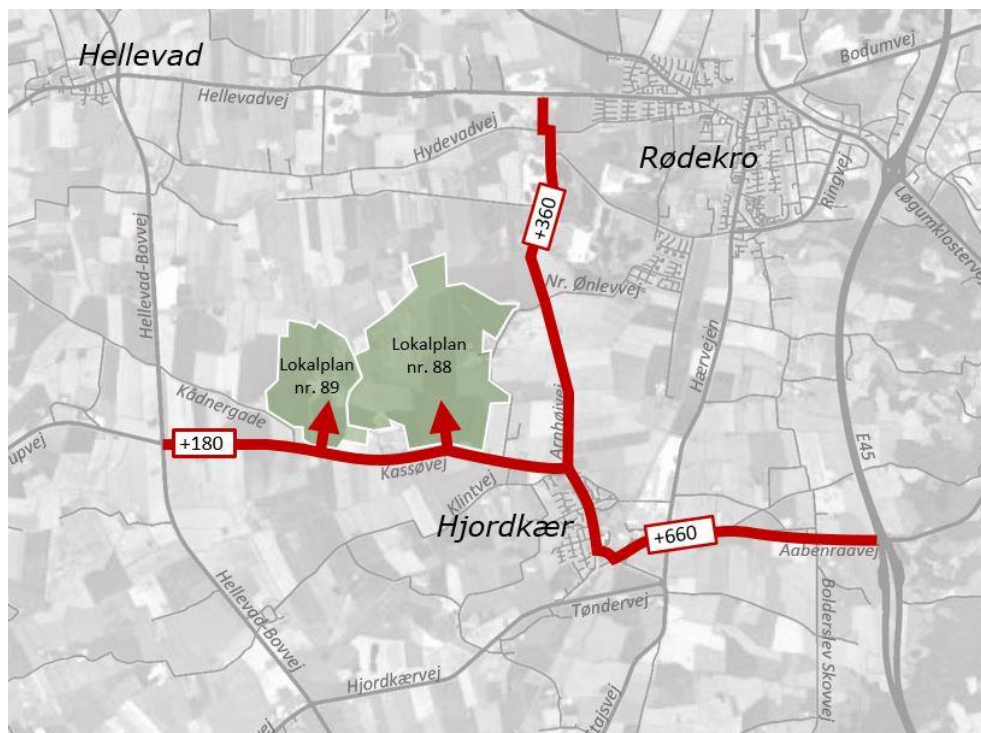
Håndværkertrafik, køretøjer pr. hverdagsdøgn.

Kortene viser trafikmængderne på vejene angivet i hverdagsdøgntrafik, det vil sige hele årets samlede trafik fordelt ligeligt på alle hverdage/arbejdsdage.

Trafikken forventes at ville blive afviklet i tidsrummet imellem kl. 6 og 18. Byggetrafikken vil formentlig være jævn over dagtimerne, mens håndværkertrafikken overvejende vil have karakter af myldretidstrafik.

Trafikken i driftsperioden vil i stor udstrækning fordele sig på vejene omkring lokalplanområderne. Fælles for de to områder er, at områderne tilsluttes Kassøvej som den eneste forbindelse fra områderne og ud på det kommunale vejnet.

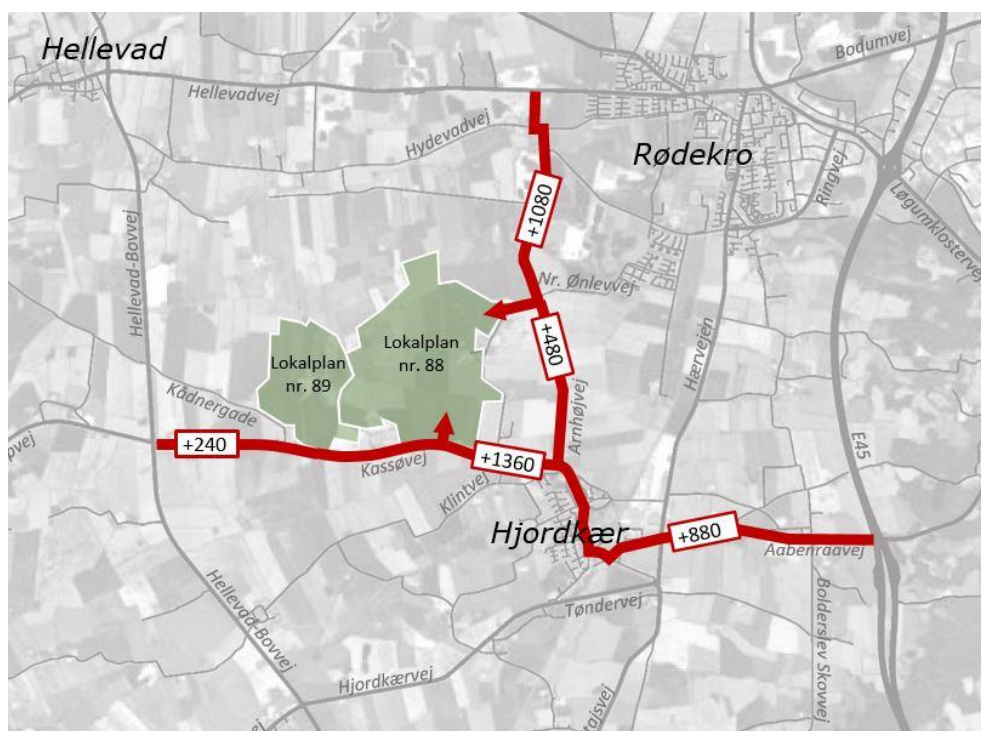
Merbelastningen vil således være mest mærkbar på Kassøvej. Videre ud på vejnettet vil belastningen fordele sig alt efter hvor trafikken har mål eller udgangspunkt. Fordelingen er anslået til at være som vist på kortet nedenfor.



Trafikillæg i driftsfasen, hverdagsdøgnetrafik

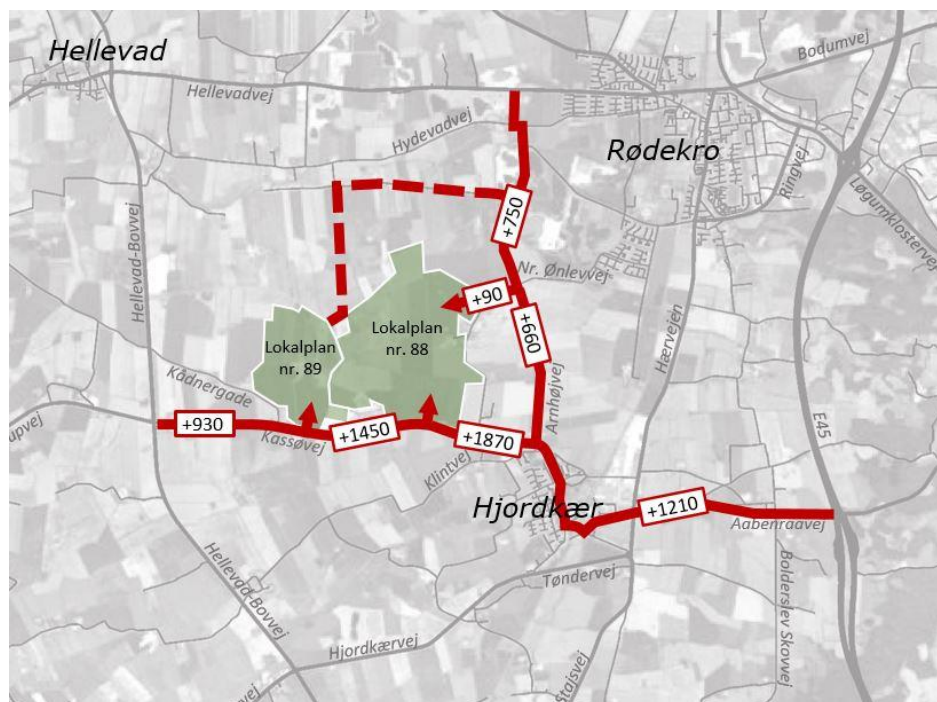
2.3 Scenarier for trafikale påvirkninger

Det første scenarie viser en situation, hvor byggeriet i lokalplanområde 88 er kommet i gang og håndværkertrafikken er på sit højeste. Tallene der vises er det samlede trafikillæg på vejstrækninger omkring lokalplanområdet.



Første scenarie: Anlægsarbejdet i område 88 på sit højeste niveau

Det andet scenarie viser en situation, hvor virksomheden i lokalplanområde 88 er i drift mens der stadig udbygges, mens byggeriet i lokalplanområde 89 er på sit højeste.



Andet scenarie: Anlægsarbejder i område 89 på sit højeste niveau, drift på område 88

3 Udbygning af vejnettet

Ud fra de data der foreligger er det muligt at pege på strækninger eller kryds, hvor tillægget i trafikmængder vil kunne skabe problemer, hvis der ikke i passende tid i forhold til trafikens stigning gennemføres forbedringer.

Bygge- og anlægstrafikken til lokalplan 88 vil foregå over en periode på op imod 10-15 år, hvilket er en meget lang periode. Område 89 forventes anlagt over en kortere periode. Bygetrafikken til de to områder forventes i nogen grad at finde sted samtidig.

Trafikken i den efterfølgende driftsfase vil i nogen grad benytte de samme veje og passere de samme kryds som trafikken i byggefasen. Derfor vil forbedringer som gennemføres til byggefasen også kunne komme den efterfølgende trafik til gavn.

Langt de fleste berørte veje er af en så god kvalitet, at de uden videre vil kunne afvikle mere trafik end i dag, uden at det vil skabe nævneværdige problemer for fremkommelighed og/eller trafikikkerhed.

Beslutningen om udbygning vil kunne indgå i den løbende kommunale prioritering, idet trafikudviklingen vil blive fulgt systematisk via tællinger over de kommende år.

3.1 Udbygning i forbindelse med øget trafik

Især trafikken fra Aabenraa via Aabenraavej og igennem Hjordkær by ad Kirkegade vil have kommunens opmærksomhed, idet der er tæt bebyggelse langs Kirkegade og da den bløde trafik til skolen i stor udstrækning enten følger Kirkegade eller krydser denne.

Der er gennemført forskellige tiltag på Kirkegade for at dæmpe trafik og hastighed, men en stigning i trafikmængderne vil medføre at effektiviteten af disse tiltag ikke længere viser sig at være tilstrækkelig.

Der er basis for at vurdere behovet for at sikre krydset imellem Kassøvej og Hellevad-Bovvej. Dette kryds er et vigepligtsreguleret kryds uden svingbaner. Der er anlagt heller på Kassøvej ved krydset.

Som det ses af kortet med trafik og byggeveje, vil der kunne ske en mærkbar stigning i tung trafik på Arnhøjvej, som er en mindre kommunevej. Desuden vil byggetrafikken skulle krydse Hydevadvej, som er en lokalvej tilpasset behovet for cykeltrafik fra området vest for Rødekro primært i forbindelse med skolegang i Rødekro. Krydset ved Hellevadvej er allerede ret belastet og ikke udbygget til en standard der uden videre vil kunne afvikle en stor mængde svingende tung trafik.

Udbygning af Arnhøjvej/Mjølsvvej vil derfor kunne blive aktuel, hvis trafikken bliver mærkbart forøget. På den sydlige del af Arnhøjvej er der anslået en trafikstigning der ikke er forenelig med vejens nuværende bredde og stand.

3.2 Forslag til konkrete anlægsprojekter

Det er afgørende for etablering af en til enhver tid tilfredsstillende infrastruktur, at udbygningsbehovet konstateres tidsnok til at anlægsprojekterne kan stå færdige til brug når behovet opstår.

Følgende projekter anbefales udført:

a) Venstre- og højresvingsbane til lokalplanområde 88 på Kassøvej

b) Venstre- og højresvingsbane til lokalplanområde 89 på Kassøvej

De følgende projekter vil blive vurderet nærmere, idet behovet hænger sammen med trafikudviklingen, som følges løbende via trafiktællinger:

c) Cykelsti eller cykelbaner langs med Kassøvej imellem Hjordkær og Hellevad-Bovvej.

d) Udbygning af Nr. Ønlevvej fra krydset ved Arnhøjvej til indkørslen til byggepladsen i det nordøstlige hjørne

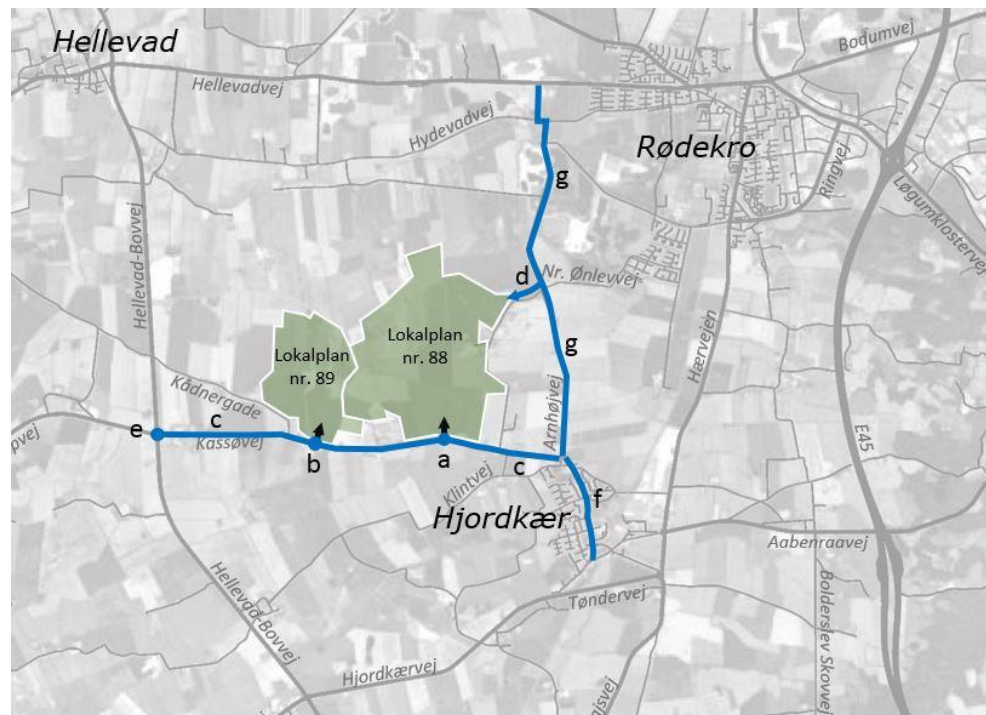
e) Udbygning af krydset Kassøvej/Hellevad-Bovvej med henblik på at undgå fremkommeligheds- eller trafiksikkerhedsproblemer. I den kommende detaljerede planlægning vil det blive besluttet om og i givet fald hvordan krydset skal sikres.

f) Ombygning og sikring af Kirkegade i Hjordkær

g) Udbygning af Arnhøjvej/Mjøsvej på strækninger og i kryds

Rækkefølgen er ikke udtryk for prioritering.

Kort over alle projekter ses nedenfor.



Samlet oversigt over anlægsprojektforslag