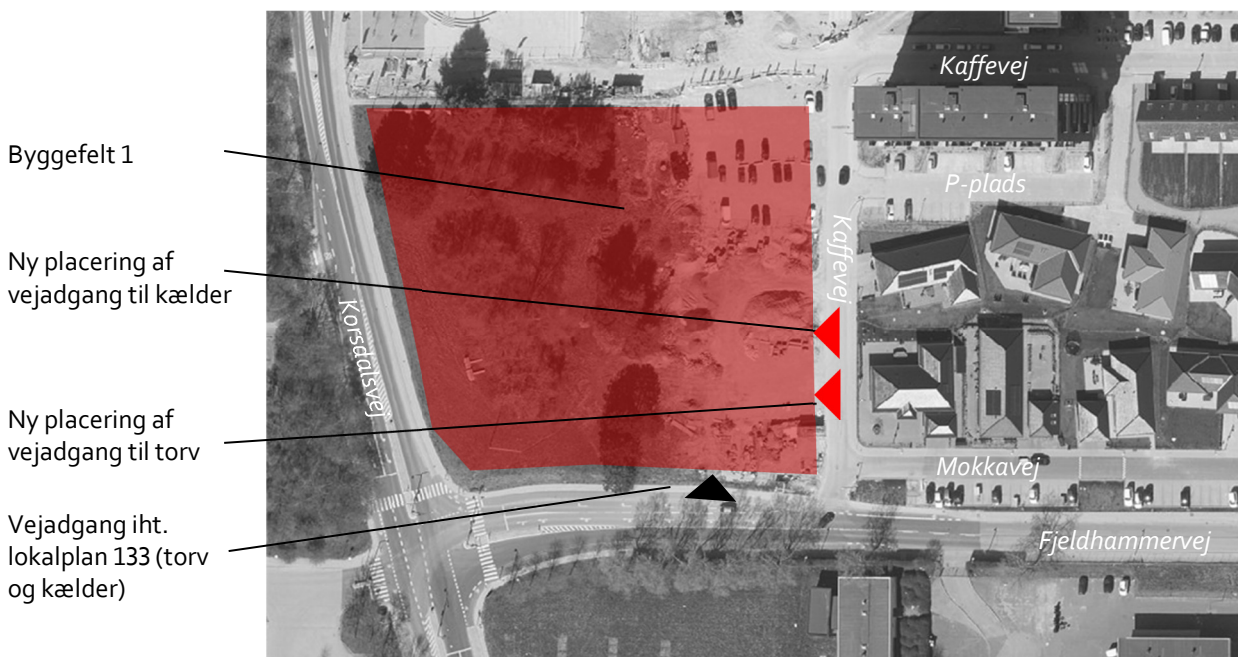


IrmaByen – Byggefelt 1

Placering af vejadgang

1 Baggrund

ELF Development har bedt Via Trafik om at give en trafikal vurdering af placeringen af vejadgangen til byggefelt 1 (IB1) i IrmaByen. Vejadgangen til IB1 er i lokalplan 133 placeret på Fjeldhammervej. Vejadgangen ønskes flyttet, så der i stedet er vejadgang via Kaffevej, jf. de røde markeringer på figur 1.



Figur 1. Vejadgangen til byggefelt 1 (IB1) er i lokalplan 133 placeret ud mod Fjeldhammervej.

IB1 forventes at rumme ca. 13.250 m² bolig (ca. 150 boliger), 2.600 m² dagligvarebutik (to butikker) og ca. 1.150 m² butik/liberalt erhverv.

2 Vejadgang på Fjeldhammervej (Lokalplan 133)

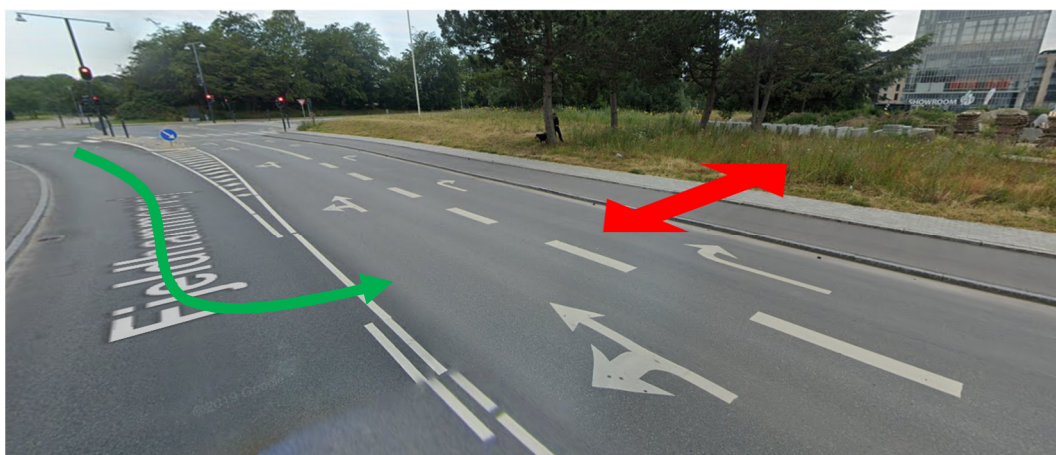
Fjeldhammervej er i dag klassificeret som lokalvej, og har en døgntrafik på skønsmæssigt ca. 3.000 køretøjer. Med færdiggørelsen af IB1 vil denne trafikmængde stige med op mod 3-4.000 køretøjer pr. døgn, og vejen vil derfor få en trafikmængde svarende til en trafikvej og ikke en

lokalvej. Den vestligste del af Fjeldhammervej er desuden allerede indrettet som en trafikvej med kanaliserede kørespor, kantstensafgrænsede cykelstier og en lokal hastighedsbegrænsning som i byzone (50 km/t).

Det er et generelt princip i trafikplanlægningen, at antallet af sideveje skal begrænses på de overordnede veje. Det er også et generelt princip, at der ikke skal placeres sideveje tæt på de signalregulerede kryds.

I lokalplan 133 er vejadgangen til IB1 placeret mellem Korsdalsvej og Kaffevej. Der er ca. 75 m fra Kaffevej til stoplinjen i signalkrydset ved Korsdalsvej. En vejadgang mellem disse to kryds vil således medføre afstande mellem krydsene på under 35 m, hvor der normalvis anbefales minimum 100 m på en vej som Fjeldhammervej, hvis den anses som en lokalvej. Denne del af Fjeldhammervej vil dog have en anvendelse som trafikvej, og afstanden bør derfor være noget større end 100 m. Den korte afstand mellem sideveje og kryds er problematisk, da den gør det vanskeligere at overskue trafikken, og derfor medfører en forringet trafiksikkerhed.

På figur 2 er det vist med rød dobbeltpil, hvor vejadgangen er placeret i lokalplan 133. Placeringen vil være midt i den eksisterende højresvingsbane, som ikke umiddelbart kan afkortes yderligere uden at blive kortere end anbefalet i vejreglerne. En placering så tæt på krydset gør det vanskeligere for en bilist fra sidevejen at overskue trafikken og afklare sin vigepligt, og dette er således også med til at forringe trafiksikkerheden.

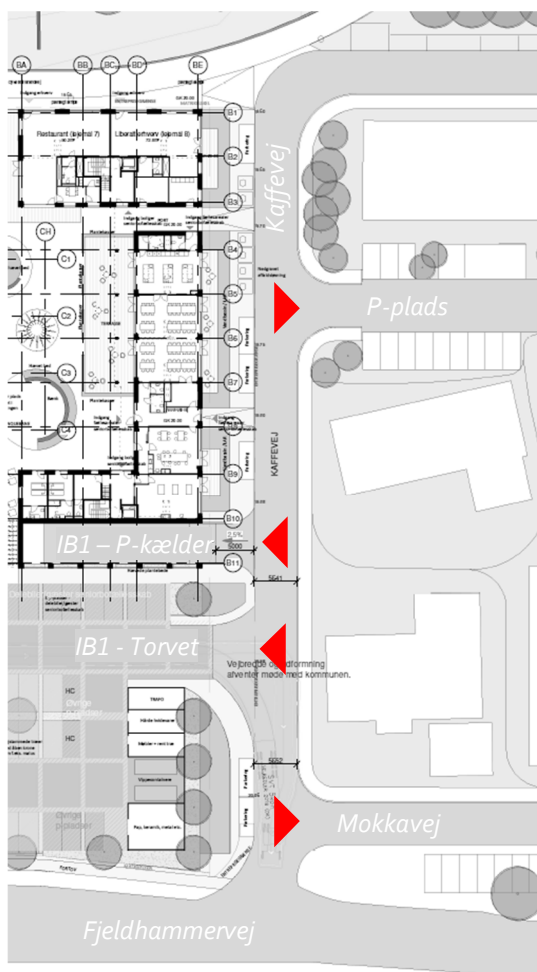


Figur 2. Placering af vejadgang til IB1 iht. lokalplan.

Der kan også forventes en forringelse af trafikafviklingen som følge af en placering tæt på signalkrydset. I svingbanerne kan der opstå kødannelser, og når der er cirka seks biler i kø til signalet ved Korsdalsvej, så vil det ikke være muligt at foretage et venstresving fra Fjeldhammervej (vist med grøn pil på figur 2). Dette kan give anledning til tilbagestuvning til Korsdalsvej bag den venstresvingende. Denne tilbagestuvning kan medføre både trafiksikkerhedsmæssige og trafikafviklingsmæssige problemer i signalkrydset. Det kan desuden være uventet for en bagvedkørende, at en venstresvingende standser så tæt på krydsområdet, og der er derfor også øget risiko for bagendekollisioner.

3 Vejadgange på Kaffevej

Kaffevej er en af i alt tre lokalveje i IrmaByen med forbindelse til Fjeldhammervej. Den betjener udelukkende trafik knyttet til boligfunktionerne i IrmaByen, og den indgår i boligområdets 30 km/t hastighedszone. Det skønnes at der kører i omegnen af cirka 500-1.000 køretøjer i døgnet på Kaffevej i dag.



Figur 3. Placering af sideveje på Kaffevej i den foreliggende situationsplan for IB1.

Vejreglernes anbefalinger til afstand mellem kryds er 50 meter ved hastigheder på 30-40 km/t på lokalveje. Denne anbefaling vil ikke kunne overholdes, hvis vejadgangene til IB1 placeres på Kaffevej. Der vil således være korte afstande mellem sidevejene på Kaffevej, jf. figur 3.

Det kan imidlertid bedre accepteres at have korte afstande mellem overkørslerne på Kaffevej, da den er indrettet til lav hastighed, og har en beskedne trafikmængde. Dette vil reducere risikoen for trafikulykker, og skadesgraden vil være lav, hvis der sker en trafikulykke.

Risikoen for trafikulykker som følge af den korte afstand mellem de nye sideveje er beskedne. Der ses således kun risiko for, at der kan ske en ulykke som følge af, at der forekommer venstresving fra torvet og højresving fra p-kælderen på samme tid.

Bagendekollisioner er en af de hyppigere ulykkesituationer ved tætliggende sideveje. Risikoen for denne type ulykke er imidlertid meget lille, da torvets vejadgang er placeret 'før' p-kælderen vejadgang, når man ankommer fra Fjeldhammervej. Bilister der fortsætter lige ud ad Kaffevej vil være lokalkendte, og bliver således ikke overrasket over venstresvingende til torvet, da det er en offentlig funktion.

Der kunne have været en noget større risiko for bagendekollisioner, hvis vejadgangen til p-kælderen havde været placeret 'før' vejadgangen til Torvet. I så fald kunne bilisten uden lokalkendskab, som har retning mod torvet, blive overrasket over en venstresvingende til p-kælderen. Dette er imidlertid ikke tilfældet, og overordnet set vurderes der kun at være en lille risiko knyttet til at placere de to sideveje tæt på hinanden.

4 Samlet vurdering

Der er trafikale problemstillinger knyttet til at placere vejadgangene begge steder. I forhold til de samlede fordele og ulemper, så vurderes det at være mest hensigtsmæssigt at placere vejadgangen på Kaffevej frem for på Fjeldhammervej. På Fjeldhammervej er risikoen for alvorlige trafikulykker større, og der er endvidere også risiko for, at trafikafviklingen påvirkes i negativ retning af en ny sidevej så tæt på signalkrydset ved Korsdalsvej.