

Landinspektør Vest	Trafikplan ApS Niels Bohrs Vej 6 6700 Esbjerg
Lokalplan nr. 477 – område til centerformål ved Holstebrovej i Ringkøbing	Tlf.: 41 76 68 40 info@trafikplan.dk
Trafikvurdering	www.trafikplan.dk CVR: 37539163
	Dato 06.05.2024

Indhold

1	Baggrund.....	2
2	Forudsætninger	2
3	Eksisterende forhold.....	3
3.1	Holstebrovej.....	4
3.2	Uheld.....	5
4	Projektet.....	6
4.1	Lokalplan	6
4.1.1	Forventet fremtidig trafik.....	7
5	Trafikvurdering.....	9
5.1	Placering af vejadgang.....	9
5.2	Udformning af vejadgang	9
5.3	Forhold for bløde trafikanter	10
5.4	Øvrige forhold.....	11

1 Baggrund

Landinspektør Vest udarbejder ny lokalplan (nr. 477) for et område til centerformål ved Holstebrovej i Ringkøbing. I forbindelse med lokalplanen har Ringkøbing-Skjern Kommune stillet krav om at der gennemføres en trafikvurdering af adgangsforholdene. Landinspektør Vest har anmodet Trafikplan ApS om at udarbejde en sådan trafikvurdering.

2 Forudsætninger

Dette notat forholder sig udelukkende til konsekvenserne for trafikken på de eksisterende veje, specifikt Holstebrovej, der er en statsvej. Der udarbejdes anbefalinger til placering og udformning af en vejadgang til området, og eventuelle ændringer på Holstebrovej.

Interne forhold i lokalplanområdet behandles ikke i notatet. Der gennemføres ikke arealanalyser eller kapacitetsberegninger. Der er ikke gennemført besigtigelse i forbindelse med vurderingen, men eksisterende forhold er vurderet på baggrund af blandt andet luftfoto og Google Streetview fra juni 2023.

3 Eksisterende forhold

Lokalplanområdet afgrænses af Nordre Ringvej og Vestre Ringvej (rute 15) mod nord, og jernbanen mod vest. Holstebrovej gennemskærer lokalplanområdet. Rute 15 og Holstebrovej krydser i en rundkørsel nord for lokalplanområdet. Mod øst afgrænses lokalplanområdet af et boligområde ved Rindum Møllevvej og mod syd af Stenaldervej og Rindumgaards Allé.



Figur 1. Lokalplanområdet på matrikel 9n og 9ao. Kilde: Lokalplanudkast

I lokalplanen er det forudsat, at vejadgangen til lokalplanområdet skal være fra Holstebrovej i det signalregulerede kryds, hvor den vestlige del (matr 9ao) vejbetjenes af den eksisterende Rindumgaards Allé, og den østlige del (matr. 9n) vejbetjenes via et nyt fjerde ben i det signalregulerede kryds.

3.1 Holstebrovej

Holstebrovej er en to-sporet vej mellem Ringkøbing og Holstebro. Vejen er en statsvej, benævnt H418.

Vejen er beliggende i byzone med den generelle hastighedsbegrænsning på 50 km/t. Kørebanelen er ca. 6 m bred. På strækningen ud for lokalplanområdet er der cykelstier i begge sider af vejen, adskilt fra kørebanelen med en rabat. Syd for lokalplanområdet ind mod Ringkøbing erstattes cykelstierne af cykelbaner i begge sider.

Der findes ingen trafiktællinger på Holstebrovej i nærheden af lokalplanområdet. Syd for Vasevej, ca. 900 m syd for lokalplanområdet er der i 2024 talt en årsdøgntrafik på ca. 3.000 køretøjer. På den mellemliggende strækning er der dog flere større sideveje, hvorfor denne tælling ikke vurderes at være repræsentativ for strækningen ud for lokalplanområdet. Det vurderes således at trafikmængden her er betydeligt større.

På Holstebrovej er der ved Rindumgaard's Allé et signalreguleret kryds. Dette er trebenet og etableret for ca. 10 år siden ifm. etablering af en dagligvarebutik med tankanlæg og vaskehal syd for Rindumgaard's Allé. Der er etableret venstresvingsbane fra syd fra Holstebrovej mod Rindumgaard's Allé. Mod nord er der midterhelle for at minimere forsætningen af de gennemgående spor som følge af venstresvingsbanen. Der er fodgængerfelter over alle tre ben, og der er cykelsti på alle tre ben.

Langs Holstebrovej fra rundkørslen med rute 15 til syd for det signalregulerede kryds ved Rindumgaard's Allé er der vejbyggelinjer på ca. 20 m til begge sider fra vejmidten. Der er således reserveret areal til udbygning af vejen, herunder også til supplerende svingbaner mv. i krydset.

Syd for det signalregulerede kryds er der en vejadgang til Holstebrovej 74A-B samt en fællesti der forbinder ind til boligområdet ved Rindum Møllevej. Ud for fællestien er der etableret en gangforbindelse fra dagligvarebutikken på vestsiden af vejen, hvilket foranlediger, at bløde trafikanter krydser Holstebrovej uden for signalreguleringen.



Figur 2. Holstebrovej ved det signalregulerede kryds, set mod syd. Kilde: Google Streetview, juni 2023.

3.2 Uheld

Der er de seneste 5 år (2019-2023) registeret to uheld (inkl. ekstrauheld) i og omkring krydset. Ingen uheld er med personskade og begge uheld er sket i dagslys. Et uheld involverer en bilist der foretager uvending i krydset, og rammes af en bagvedkørende i sydgående retning. Det andet uheld er en ulovlig knallert, der påkører en politibil i forbindelse med eftersætning.

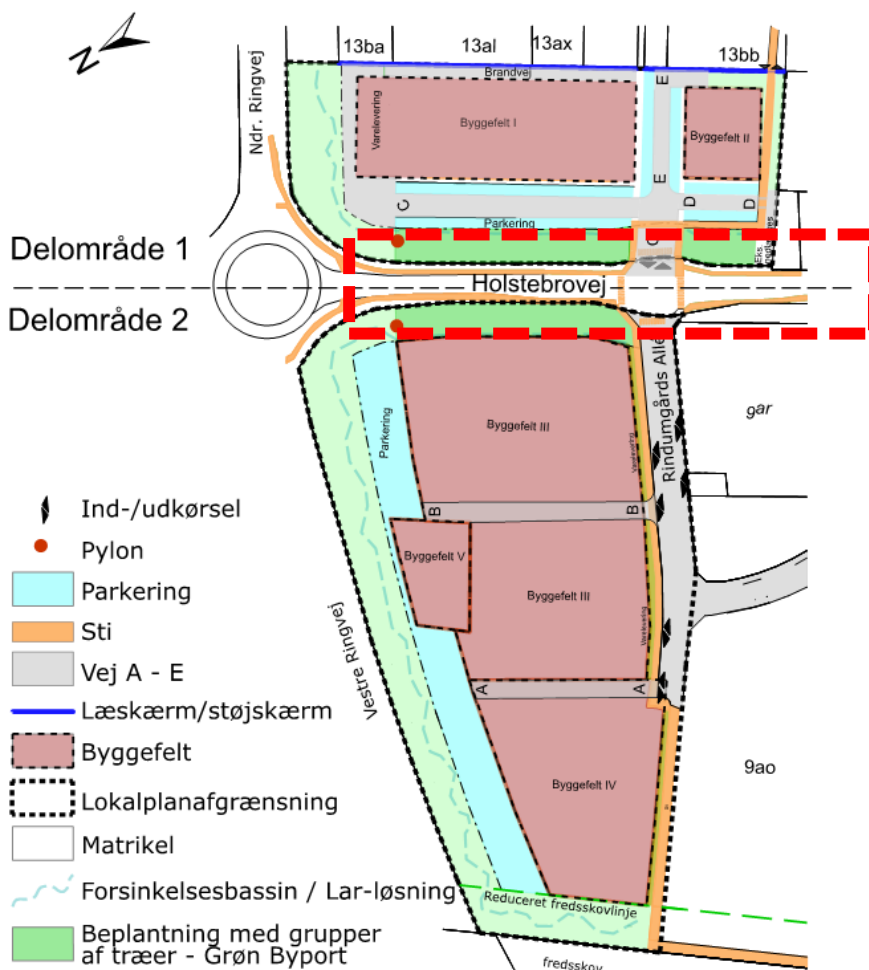
Krydset og strækningen vurderes således ikke uheldsbelastet, og der er ikke særlige uheldsfaktorer, der bør tages hensyn til ved en ombygning.

4 Projektet

4.1 Lokalplan

Lokalplanudkastet indeholder følgende forudsætninger:

- I lokalplanområdet kan der etableres:
 - o Delområde 1 (øst): én dagligvarebutik samt kontor, kantine mv. i tilknytning til butikken. Herudover kan der etableres kontor, servicefaciliteter, serviceerhverv og ladestation.
 - o Delområde 2 (vest): butikker til udvalgsvarer, samt kontor, servicefaciliteter, serviceerhverv og kantine mv. i tilknytning til butikkerne. Derudover kan området også anvendes til padeltennishal, bowlingcenter, legeland og lignende, samt restaurant, parkering og ladestation.
- Vejbetjening af området sker via udbygning af det eksisterende signalregulerede kryds mellem Holstebrovej og Rindumgaard's Allé. Den vestlige del af lokalplanområdet vejbetjenes via Rindumgaard's Allé, mens den østlige del via et nyt fjerde ben i det signalregulerede kryds.



Figur 3. Lokalplanområdet med forslag til indretning. Nærværende notat omfatter udelukkende forhold på og omkring Holstebrovej, markeret med rød afgrænsning.

4.1.1 Forventet fremtidig trafik

På baggrund af arealanvendelsen i lokalplanen er den forventede fremtidige trafik fra lokalplanområdet estimeret.

Lokalplanen giver mulighed for følgende arealanvendelse, hvor den deraf følgende genererede trafik er estimeret på baggrund af seneste turrater fra Vejdirektoratet¹, samt Miljøstyrelsen²:

Tabel 1. Forventet genereret trafik som følge af lokalplanen.

Arealanvendelse	Areal (m ²)	Turrater (bil-ture)	Antal ture pr. døgn	Hverdagsspids-tidspunkt / andel	Eftermiddags-spids-timetrafik
Delområde 1					
Dagligvarebutik	3.500	85 pr. 100 m ²	2.975	Eftermiddag / 12 %	357
Dagligvarebutik – kontor/personale	200 m	8,4 pr. 100 m ²	17	Eftermiddag / 20 %	3
Kontor	664	8,4 pr. 100 m ²	58	Eftermiddag / 20 %	12
Sum	4.364		3.050		372
Delområde 2					
Udvalgsvarer-butikker	6.000	28,4 pr. 100 m ²	1.704	Eftermiddag / 12 %	204
Kontor	3.432	8,4 pr. 100 m ²	288	Eftermiddag / 20 %	58
Fastfoodrestaurant	400	1.450	1.450	Aften / 12 % (7 %)	102
Ladestanderer mv.	291	-	-	-	-
Sum	10.123		3.442		364
Lokalplan i alt	14.487		6.492		736

Som det fremgår af tabellen, så har trafikken til fastfoodrestauranter en spidstid om aftenen, frem for om eftermiddagsspids-tiden som de øvrige funktioner. De bagvedliggende undersøgelser af turrater for fastfood restauranter viser, at timetrafikken om eftermiddagen er ca. 60 % af spidstimetrafikken, som ligger fra kl. 17.45-18.45³. Derved regnes der med en korrigeret timetrafik på 7 % om eftermiddagen for fastfoodrestauranten.

Der findes ikke turrater eller officielle erfaringstal for trafik til ladestanderer. Med et areal på under 300 m² er der tale om en mindre ladepark, og det vurderes, at der kun kan etableres op til 10 ladepladser på dette areal. Trafikken til ladestanderer vurderes således begrænset ift. de øvrige funktioner i området. Derudover vil brugen af ladestanderer også oftest kombineres med besøg til andre af områdets funktioner, hvorfor trafikken allerede er indeholdt i disse tal.

¹ Katalog Turrater – Vejdirektoratet 2020

² Miljøkapacitet som grundlag for byplanlægning - Miljøstyrelsen 1999

³ Artikel på Vejforum 2015 - Nye turrater i Aalborg Kommune, COWI og Aalborg Kommune 2015.

En del af trafikken til lokalplanområdet må forventes at køre på Holstebrovej i forvejen, da det typisk vil være handlende på vej til/fra arbejde eller andre ærinder. Foruden trafikken til lade-standere må det også forventes, at der vil være en del af trafikanterne som besøger flere butikker i samme omgang. Ovenstående trafikmængder er således udtryk for en worst-case betragtning ift. forventet fremtidig trafik.

Det ses af tabel 1, at trafikken til lokalplanområdet forventes at fordele sig nogenlunde ligeligt til/fra delområde 1 og 2 med ca. 3-3.500 biler til hvert delområde i døgnet. Eftermiddagsspids-timen udgør ca. 370 biler til og fra hvert område. Dette svarer til, at der i spidstimen i gennemsnit er ca. 185 biler ind og 185 biler ud fra hvert delområde, eller lidt mere end 3 biler pr. minut pr. retning.

5 Trafikvurdering

5.1 Placering af vejadgang

Vejadgangen til lokalplanområdet via det signalregulerede kryds på Holstebrovej er placeret ca. 130 m syd for rundkørslen ved rute 15. Dette er mindre end den i vejreglerne anbefalede minimumsaftand mellem signalregulerede kryds og/eller rundkørsler, jf. figur 4:

Vejklasse	Hastighedsklasse	Krydsafstand	
		Rundkørsel eller signalreguleret kryds ¹⁾	T-kryds
Trafikvej	Høj (60-70 km/h)	5-700 m	3-400 m
	Middel (50 km/h)	4-500 m	150 m
	Lav (30-40 km/h)	- ²⁾	100 m
Lokalvej	Middel (50 km/h)	- ²⁾	100 m
	Lav (30-40 km/h)	- ²⁾	50 m
	Meget lav (10-20 km/h)	- ³⁾	- ³⁾

Figur 4. Anbefalede mindste krydsafstande i byer.⁴

Givet de konkrete lokale forhold, og at der er tale om et eksisterende signalreguleret kryds, vurderes løsningen som den bedst mulige. Dette skal også ses i sammenhæng med, at det signalregulerede kryds er placeret så langt mod syd som muligt ift. lokalplanområdet, og det således ikke er muligt at etablere en vejadgang til lokalplanområdet i større afstand fra rundkørslen end det er tilfældet.

I forbindelse med projekteringen af vejanlæggene i de kommende faser, bør sammenhængen med rundkørslen mod nord undersøges. Det skal her sikres, at der ikke sker opstuvning af trafik fra rundkørslen til det signalregulerede kryds og omvendt. Gennem signalstyringen kan trafikken på Holstebrovej prioriteres, således en eventuel risiko for opstuvning mod rundkørslen minimeres.

5.2 Udformning af vejadgang

Der er, som indledende beskrevet, ikke gennemført kapacitetsberegninger for krydset på dette stadie af projektet. Et signalreguleret kryds kan dog – afhængig af udformning - erfaringsmæssigt afvikle store trafikmængder, og som krydstype vurderes dette som en robust løsning i forhold til trafikafvikling. En signalregulering vurderes således velegnet til at kunne afvikle den eksisterende trafik på Holstebrovej samt den forventede fremtidige trafik fra lokalplanområdet, jf. afsnit 4.1.1.

I forbindelse med den nærmere projektering af infrastrukturen i lokalplanområdet bør der gennemføres detaljerede kapacitetsberegninger for at eftervise den nødvendige udformning af krydset, herunder omfang og længder af svingbaner, behov for heller ift. signalfaser mv, samt

⁴ Håndbog for planlægning af veje i byer, Vejdirektoratet 2020

signalprogrammering. Eksisterende vejbyggelinjer omkring Holstebrovej medfører dog, at der er reserveret areal til at en udbygning af vejen og krydset er muligt.

Ud fra en overordnet trafiksikkerhedsmæssig vurdering, bør krydset dog som minimum suppleres med en venstresvingsbane fra nord. Det er på nuværende tidspunkt uvist om en venstresvingsbane er nødvendig for at sikre en acceptabel trafikafvikling, men for at sikre en god trafiksikkerhed, bør denne etableres. En venstresvingsbane vil kunne medvirke til at reducere risikoen for bagdekollisioner, eller at der foretages risikobetonet venstresving ind foran modkørende, hvis en svingende bilist føler sig presset af de bagfrakommende.

Der er på nuværende tidspunkt ikke en midterhelle mellem den eksisterende venstresvingsbane fra syd og det modsatrettede gennemgående spor på Holstebrovej. Signalmaster i krydset er derfor kun placeret i midterhellen på det nordlige ben. Ved etablering af en venstresvingsbane på det nordlige ben, anbefales, at der fortsat er en midterhelle, og der bør også etableres en midterhelle på det sydlige ben for at kunne placere signalerne i krydset hensigtsmæssigt. Signalmaster i midterheller vil medføre en øget synlighed af krydset og signalreguleringen. Alternativ kan der etableres høje signaler over kørebanen med udhæng på standerne for at skabe en portalvirkning, som øger synligheden af signalreguleringen. Hvis kommende kapacitetsberegninger viser, at der er behov for både venstre- og højresvingsbaner på Holstebrovej vil det dog være nødvendigt med midterheller, da der skal etableres støttepunkter for krydsende fodgængere. Heller kan desuden fungere som krydsningsheller hvorved sikkerhedstiden for krydsende fodgængere kan reduceres betragteligt, hvilket gavner fremkommeligheden for den kørende trafik.

Behov for venstresvingsbaner på sekundærvejene i krydset (Rindumgaards Allé og et nyt fjerde ben) beror på en nærmere kapacitetsberegning. Venstresvingende kan muligvis blive forsinket af trafik fra det modstående ben, og derved danne kø. Hvis dette er tilfældet, kan venstresvingsbaner på sekundærvejene sikre, at de højresvingende og de ligeudkørende mellem lokalplanens delområder kan afvikles bedre. Der ses dog ikke et større trafiksikkerhedsmæssig udfordring ved at sekundærvejene ikke er kanaliseret, da omfanget af ligeudkørende på tværs af Holstebrovej er begrænset, og der derfor ikke er de samme risici som på Holstebrovej.

5.3 Forhold for bløde trafikanter

Trafiksikkerheden for bløde trafikanter er generelt god i signalregulerede kryds. Der bør dog etableres tiltag for at reducere risikoen for højresvingsulykker i krydset. På det nordlige og vestlige ben er stopstregen for biltrafikken på nuværende tidspunkt tilbagetrukket ca. 5 m, hvorved cyklister er mere synlige for de højresvingende. Ved etablering af et fjerde østligt ben, bør stopstregen på det sydlige og nye østlige ben trækkes tilsvarende tilbage.

I den sydlige del af lokalplanområdet tilslutter en eksisterende fællessti til Holstebrovej. På modsatte side af Holstebrovej er der som nævnt gangsti til den eksisterende dagligvarebutik. Dette er meget u hensigtsmæssigt, da bløde trafikanter ledes til at krydse Holstebrovej uden for signalreguleringen.

I forbindelse med lokalplanen, bør den eksisterende fællessti afskærmes mod Holstebrovej, og ledes op til signalreguleringen, således bløde trafikanter krydser her i stedet. Det skal særligt her sikres, at cyklister mod vest placerer sig korrekt i krydset, og ikke krydser over det sydlige ben i signalreguleringen.

Tilsvarende bør den eksisterende gangforbindelse fra Holstebrovej til den eksisterende dagligvarebutik nedlægges, så bløde trafikanter ad Holstebrovej fra syd ikke opfordres til at krydse vejen uden for det signalregulerede kryds. Et hegn eller naturligt hegn kan understøtte dette.

5.4 Øvrige forhold

Den eksisterende vejadgang til Holstebrovej 74A-B, beliggende syd for det signalregulerede kryds bør lukkes, og i stedet omlægges til at ejendommene vejbetjenes bagfra via projektorådet og det signalregulerede kryds. Ejendommen længst mod øst kan dog betjenes via Stenaldervej i stedet. Den nuværende vejadgang er placeret tæt på signalanlægget, hvor den eksisterende venstresvingbane fra syd starter.

Særligt indkørende til disse to ejendomme kan medføre farlige situationer, hvor bagfrakommende ikke erkender, at en bil bremses ned for at dreje ind. Med en øget trafik på Holstebrovej som følge af realiseringen af lokalplanen, og en øget kompleksitet som følge af et fjerde ben i signalregulering, vil svingning ind og ud til disse ejendomme blive vanskeligere, og uheldsrisikoen øges.