

<b>Ringkøbing-Skjern Kommune</b>  <b>Forundersøgelse for opgradering af strækningen ml. Ringkøbing og Hvide Sande</b>  <b>Trafiknotat</b>	Trafikplan ApS Niels Bohrs Vej 6 6700 Esbjerg  Tlf.: 41 76 68 40 info@trafikplan.dk  www.trafikplan.dk  CVR: 37539163
Dato 28.06 2024	

## Indhold

1	Baggrund .....	2
2	Generelle udfordringer.....	3
3	Særligt udpegede lokaliteter.....	6
4	Virkemidler .....	10
4.1	Tiltag på kort sigt (0-2 år).....	10
4.2	Tiltag på mellemlang sigt (2-5 år) .....	12
4.3	Tiltag på lang sigt (+5 år) .....	12
5	Opsamling .....	13

## 1 Baggrund

I 2017 blev der udarbejdet en forundersøgelse for forbedret fremkommelighed på strækningen mellem Ringkøbing og Hvide Sande. Forundersøgelsen blev udarbejdet i et samarbejde mellem Hvide Sande Havn, Ringkøbing-Skjern Kommune, Hvide Sande Service Group, Holmsland Klit Turistforening og COWI A/S.

Da der er sket meget i området siden 2017, blev det besluttet at opdatere undersøgelsen. Ringkøbing-Skjern Kommune anmodede Trafikplan ApS om at bistå med denne opdatering i 2022.

Arbejdet indebar blandt andet et fokusskifte fra primært trafikafvikling og tung trafik til og fra Hvide Sande, til en mere generel analyse af trafikafvikling samt trafiksikkerhed på strækningen. Derudover var det ønsket at involvere og høre yderligere interessenter langs strækningen om deres oplevelser af de trafikale udfordringer på strækningen.



**Figur 2. Projektstrækningen.**  
Kilde: COWI, Opgradering af vejstrækningen mellem Ringkøbing og Hvide Sande, 2017

Arbejdet med en opdateret forundersøgelse blev påbegyndt i 2022, og primo 2023 blev der afholdt en række møder og workshops med interessenter. Kort tid efter interessentinddragelsen blev opgaven sat i bero. I foråret 2024 blev arbejdet genoptaget, dog med det fokus, at der i stedet for en ny samlet forundersøgelsesrapport i første omgang skulle udarbejdes en række tekniske notater for strækningen. Disse omfatter et opsummerende notat med trafikale udfordringer og principper for muligt tiltag med tilhørende bilagsnotater:

1. Strækingsbeskrivelse og fremtidig udvikling i området
2. Uheldsanalyse for strækningen
3. Opsamling på interessentinddragelsen

Nærværende notat omfatter det opsummerende notat.

## 2 Generelle udfordringer

Forundersøgelsen omhandler følgende vejstrækninger (i det følgende kaldet projektstrækningen):

- Nordre Ringvej og Vestre Ringvej omkring Ringkøbing
- Søndervig Landevej mellem Ringkøbing og Søndervig
- Holmsland Klitvej mellem Søndervig og Hvide Sande

Projektstrækningen ligger i forlængelse af rute 15, og sikrer forbindelse mellem Ringkøbing og det vestlige opland. Vejstrækningen udgør en del af det overordnede vejnet i Ringkøbing-Skjern Kommune og sikrer forbindelse til Søndervig og Hvide Sande.

Vejene er 2-sporet, og med undtagelse af den østlige del af Nordre Ringvej er hastighedsgrænsen 80 km/t. Årsdøgntrafikken (ÅDT) på strækningen ligger på ca. 6.000-8.500 biler, mens juledøgntrafikken (JDT) er ca. 9.000-12.500 biler. Trafikbelastningen er størst på Søndervig Landevej og mindste på Vestre Ringvej. Andelen af tung trafik varierer fra ca. 3-10 %, hvor andelen er størst på Vestre Ringvej og Holmsland Klitvej.



**Figur 3. Søndervig Landevej ved Esbovej, set mod vest.**

Trafikmålinger viser generelt et højt hastighedsniveau med en gennemsnitshastighed omkring hastighedsgrænsen, men en 85 % fraktil, der ligger ca. 10 % over hastighedsgrænsen. Særligt på Vestre Ringvej, den østlige del af Søndervig Landevej samt Holmsland Klitvej er hastigheden høj. Her er 85 % fraktilen op mod 95 km/t.

### Forventet fremtidig trafik

I Ringkøbing Skjern Kommune er der flere planer de kommende år, som kan have indflydelse på hvordan trafikken udvikler sig fremadrettet. De største kendte projekter er koncentreret omkring Søndervig og er:

- Nyhavn – et område med parkering, dagligvarebutik og erhverv med ferie-fritidsformål
- Strandbyen med ca. 140 ferielejligheder
- Badehotel med ca. 140 værelser/ferielejligheder

Derudover udbygger Vejdirektoratet rute 15 fra Herning til øst for Ringkøbing, hvilket vil reducere rejsetiden for trafikanter primært fra øst til området, men det vil ikke i sig selv medføre mere trafik på strækningen.

Hvordan udviklingen i trafikken bliver i fremtiden, er meget usikker. De fleste af de nævnte projekter vil generere ny trafik, hvorved den samlede trafik på strækningen vil stige.

Det forventes, at de nye funktioner vil medføre en trafikvækst der er højere end den almindelige i samfundet, og at både Søndervig og Hvide Sande vil udvikle sig løbende efter de kendte projekter er realiseret, og derfor vil trafikvæksten fortsætte ud over realisering af disse projekter.

Det vurderes derfor, at trafikken fortsat vil stige de næste år, og der er skønnet en forventet vækst i både ÅDT og JDT på 2 % p.a. Dette ligger fortsat væsentligt over den forventede vækst på det generelle vejnet (ud over motorveje) på 0,7 % p.a., som anvendes i Landstrafikmodellen frem mod 2030<sup>1</sup>.

Med en forventet vækst på 2 % p.a. i både ÅDT og JDT, forventes trafikken på strækningen i 2035 at være som angivet i nedenstående tabel. Det skal dog understreges, at der er mange faktorer der kan spille ind på den fremtidige vækst:

**Tabel 1. Forventet fremtidig trafik på projektstrækningen.**

	2018		2024		2035	
	ÅDT	JDT	ÅDT	JDT	ÅDT	JDT
Vestre Ringvej	5.150	7.250	6.100	8.975	7.600	11.200
Søndervig Landevej	8.000	11.800	8.400	12.350	10.400	15.300
Holmsland Klitvej	6.200	9.175	7.000	10.325	8.700	12.800

### Trafiksikkerhed

Der er på projektstrækningen registreret i alt 36 uheld (ekskl. ekstrauheld), heraf 14 personskadeuheld i den seneste 5-årsperiode fra d. 1. januar 2019 til d. 31. december 2023. Registreringen omfatter politiregistrerede færdselsuheld. I de 14 personskadeuheld er der i alt 20

<sup>1</sup> <https://www.vejdirektoratet.dk/tema/trafikken-i-fremtiden>

tilskadekomne, heraf 5 alvorligt og 15 lettere. 3 ud af 4 uheld er sket på Søndervig Landevej og Holmsland Klitvej.

Uheldsbilledet på strækningen er i høj grad præget af uheld ifm. kryds og svingning til og fra sideveje/overkørsler langs strækningen. Det er særligt manglende overholdelse af vigepligt, samt at trafikken på strækningen ikke erkender, eller ikke reagerer tilstrækkeligt på at en forankørende bremses ned for at svinge.

De fleste uheld sker i de perioder af året/dagen, hvor trafikken er størst, dvs. om sommeren, og typisk om eftermiddagen. Hverken uheld der involverer spirituspåvirkning, mørke, eller dårligt vejr/føre er dominerende i uheldsbilledet.

Generelt vurderes høj fart, uopmærksomhed og evt. risikobetonet kørsel som følge af tæt trafik at være de primære uheldsårsager.

### **Interessentinddragelse**

I forbindelse med vurderingen af strækningen, blev der i januar 2023 gennemført en inddragsproces med en række interessenter langs strækningen. Der blev afholdt møder og workshops med følgende interessenter:

- Grundejerforeninger
- Erhvervsråd, Ringkøbing Udviklingsforum samt Søndervig Camping og DCU Camping Lyngvig Strand
- Hvide Sande Havn

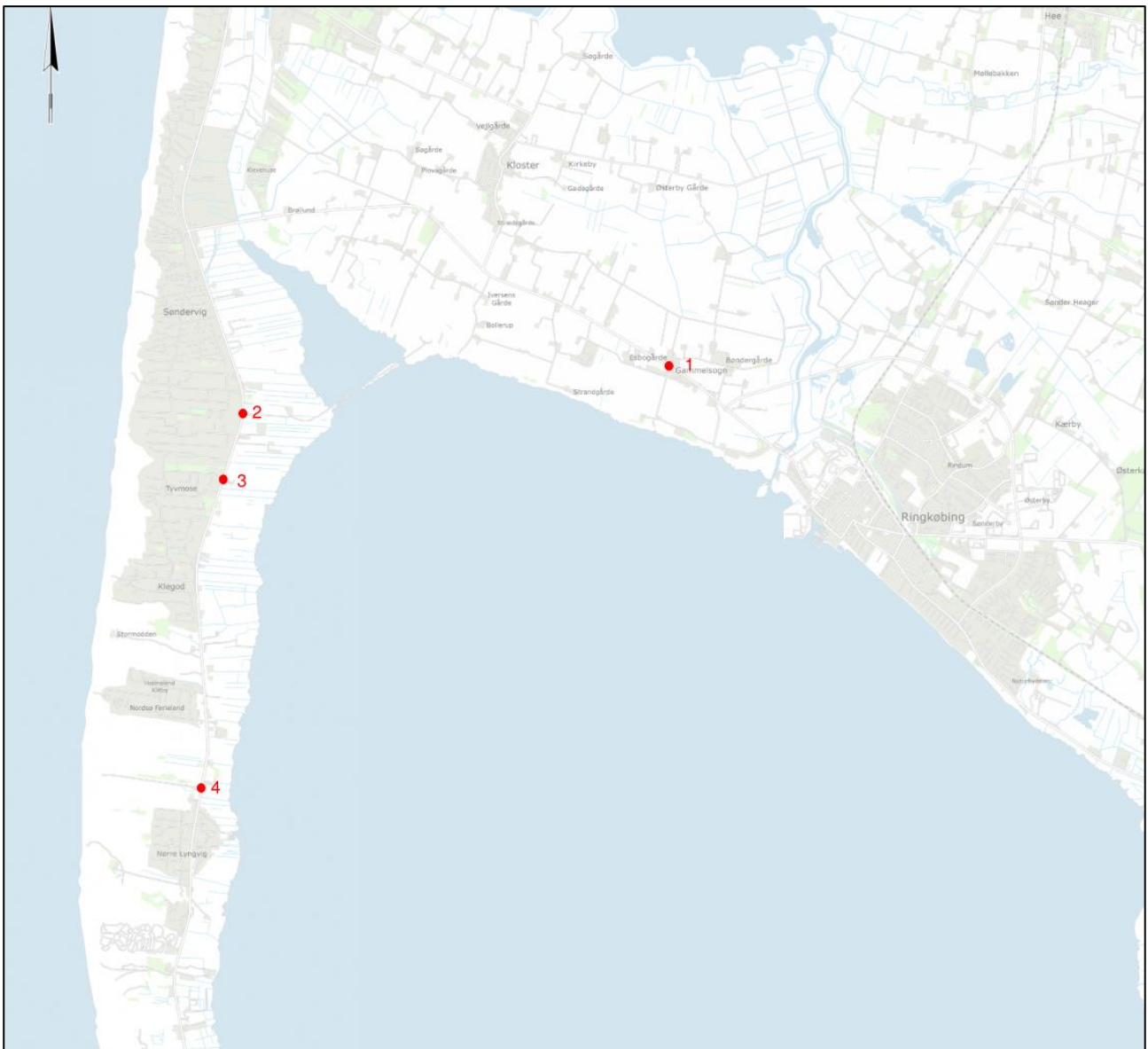
På baggrund af interessentinddragelsen er det tydeligt, at der er en række temaer der går igen, også på tværs af umiddelbare forskellige interesser. Der er generel modstand blandt interessenterne mod at etablere 2+1 vej eller overhalingsspor, kun Hvide Sande Havn bakker op om disse tiltag.

Et gennemgående tema, som alle er enige om er trafiksikkerhed. Her peges der på lukning af sideveje og etablering af svingbaner som gode tiltag.

### 3 Særligt udpegede lokaliteter

Interessentinddragelsen afslørede også en række lokaliteter, der blev udpeget flere gange på tværs af interessenterne. Det var særligt på grund af, at der opstår farlige situationer at disse lokaliteter blev udpeget. Disse er:

1. Sõtangevej (Adventure Golf)
2. Krydsningen ved Bagges Dæmning
3. Lyngvejen
4. Holmsland Kiltvej 91C-117 (vejen til Lyngvig Fyr)



Figur 4. Oversigt over særligt udpegede lokaliteter.

### **Søtangevej (Adventure Golf)**

Ved Søtangevej opstår der farlige situationer som følge af, at trafikanter enten opdager sidevejen for sent, eller bliver distraheret af skiltning/reklamer, og foretager pludselige manøvrer.

Derudover er der tale om et fire-benet kryds hvor Gl. Sogn Kirkevej tilslutter på modsatte side af Søtangevej. Uheldsrisikoen i fire-benede kryds er erfaringsmæssigt stor, og bør undgås. Desuden er der en udfordring med, at cyklister og fodgængere skal krydse Søndervig Landevej for at komme over til Adventure Golf på en strækning hvor der sker meget, og krydsningen ikke er markeret.



**Figur 5. Søndervig Landevej ved Søtangevej, set mod øst.**

### **Krydsningen ved Bagges Dæmning**

Langs Holmsland Klitvej er der dårlig oversigt til de krydsende fodgængere og cyklister fra Bagges Dæmning. Umiddelbart opfyldes anbefalingerne i vejreglerne til oversigt dog. Desuden er der meget lidt plads til at flere kan afvente krydsning på samme tid, da hellen er for smal. Desuden tager de parkerede biler på hjørnet både oversigt og fokus fra de krydsende bløde trafikanter.



**Figur 6. Krydsningen over Holmsland Klitvej ved Bagges Dæmning, set mod syd.**

### **Lyngvejen**

Der er peget på dårlige oversigtsforhold for de udkørende fra Lyngvejen, hvilket medfører farlige situationer. Der er dog umiddelbart ingen beplantning eller sigthindrende genstande i oversigtsarealet. Udfordringen kan også skyldes høj hastighed på Holmsland Klitvej, da Lyngvejen tilslutter ca. midt på en 1,5 km lang lige strækning.



**Figur 7. Holmsland Klitvej ved Lyngvejen, set mod syd.**



**Holmsland Kiltvej 91C-117 (vejen til Lyngvig Fyr)**

Den tætte trafik på Holmsland Klitvej og mange trafikanter mod Lyngvig Fyr gør det svært at svinge til venstre ind samt at komme ud. Dette medfører kø på Holmsland Klitvej og farlige situationer.



**Figur 8. Holmsland Klitvej ved adgangsvejen til Lyngvig Fyr, set mod nord.**

## 4 Virkemidler

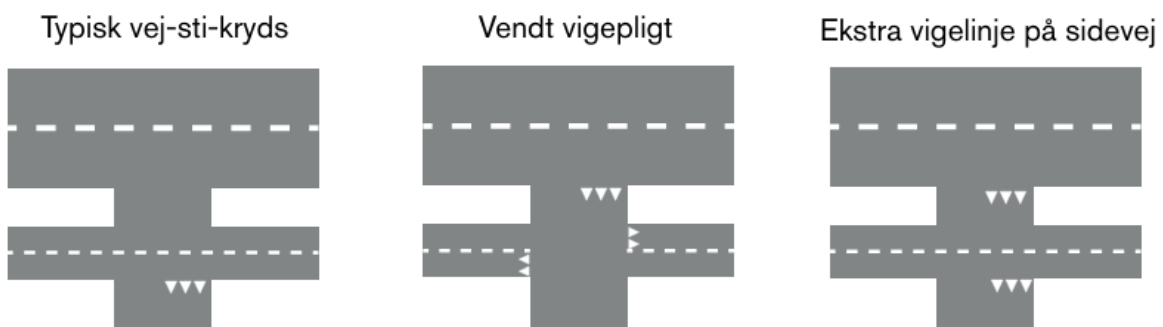
I det følgende er beskrevet en række generelle virkemidler, som kan forbedre trafiksikkerheden, trygheden og fremkommeligheden på strækningen.

Tiltagene er delt op i tiltag på kort, mellemlang og lang sigt. På den måde sikres det, at der kan investeres i forbedringer af vejnettet i takt med at problemerne opstår eller udvikler sig, samt at der ikke etableres tiltag, der efterfølgende viser sig overflødige eller i direkte modstrid med fremtidig om- eller udbygning af strækningen.

### 4.1 Tiltag på kort sigt (0-2 år)

#### Vigepligtsforhold på dobbeltrettet cykelsti ved vejkryds

Flere uheld langs projektstrækningen er hvor svingende trafik fra strækningen overser cyklister på den dobbeltrettede sti langs Søndervig Landevej og Holmsland Klitvej. Den dobbeltrettede stis krydsning af sidevejene er generelt udført med vigepligt fra sidevejen, og en uændret afstand mellem kørebanen på primærvejen og den dobbeltrettede sti. Denne rabat varierer langs strækningen mellem 1,5 og 6 m, men er de fleste steder 2-4 m bred. Den nuværende udformning svarer til figuren til venstre på nedenstående figur:



**Figur 9. Løsning for vigepligt i T-kryds. Kilde: Vejtekniske løsninger for cyklister, Vejdirektoratet 2022.**

Den bedste trafiksikkerhed opnås dog ved enten at etablere vendt vigepligt som den midterste figur, eller ved etablering af ekstra vigeelinje på sidevejen, som angivet til højre. Det kan derfor overvejes at etablere disse tiltag i flere af krydsene langs strækningen. Det er dog vigtigt, at der sikres en ensartethed i vigepligtsforholdene langs strækningen, så vigepligten ikke skifter for ofte mellem cyklister og biltrafik.

#### Sikring af oversigt fra sideveje

Oversigtsforholdene for samtlige sideveje bør gennemgås. Det skal her sikres, at der er tilstrækkelig oversigt fra sidevejen iht. anbefalingerne i vejreglerne. Ved 80 km/t er dette 156 m til begge sider, målt 3 m bag vigeelinjen. Hastighedsmålinger viser dog, at den faktiske kørte

hastighed flere steder er over hastighedsgrænsen, og oversigtslængder bør derfor som minimum svare til anbefalingerne for en hastighed svarende til 85 % fraktilen.

### **Tydelig skiltning og markering af sideveje**

Mange steder er sideveje forvarslet og/eller markeret med store vejnavnetavler, så sidevejen fremstår tydelig på lang afstand. Det er dog ikke alle steder dette er tilfældet, og strækningen bør derfor gennemgås nærmere for at sikre, at alle sideveje er tydeligt markeret. Sidevejene kan også markeres i højden med f.eks. tydelig beplantning uden for sikkerhedszonen.

### **Lokale hastighedsgrænser**

Ved de større kryds, mest langs Holmsland Klitvej, hvor der er svingbaner og nogle steder også kantstensafgrænsede heller på primærvejen, kan det overvejes at etablere en lokal hastighedsgrænse, hvis forholdene taler for dette. Hastighedsgrænser fastsættes af politiet i forhandling med vejmyndigheden. På steder hvor der er mange krydsende bløde trafikanter kan det ligeledes overvejes at indføre en lokal hastighedsgrænse, evt. kun i højsæsonen for at øge sikkerheden og trafikanternes opmærksomhed.

### **Forbedrede krydsningsmuligheder**

På steder hvor der er mange krydsende bløde trafikanter, kan det også overvejes at forbedre forholdene ved etablering eller udvidelse af eksisterende krydsningsheller. Derudover kan der sikres gode ventemuligheder for de bløde trafikanter i siden af vejen, så der er plads til at en gruppe af cyklister eller fodgængere kan afvente krydsning af vejen uden at blive presset af den øvrige trafik på den dobbeltrettede cykelsti, eller trafikken langs vejen.

### **Oprydning i reklameskilte mv. langs vejen**

Flere steder langs strækningen er der opsat reklameskilte for virksomheder, attraktioner og gårdsalg mv. Disse skilte kan tage opmærksomheden for trafikanterne, og kan medføre pludselige opbremsninger med risiko for uheld. Det bør overvejes at regulere denne type skiltning og følge vejreglerne for kommerciel servicevejvisning. Naturbeskyttelsesloven fastsætter også regler for skiltning mv. i det åbne land.

### **Etablering af vigemuligheder for langsomme køretøjer**

Langs strækningen er der enkelte vigelommer, som blandt andet kan anvendes af langsomme køretøjer til at lade den bagvedkørende trafik komme forbi. Særligt på Holmsland Klitvej er der langt mellem disse, og det kan overvejes at supplere med flere vigelommer. Dette vil både kunne have en effekt på fremkommeligheden, men også trafiksikkerheden, da risikoen for bagendekollisioner og hasarderede overhalinger reduceres.

## 4.2 Tiltag på mellemlang sigt (2-5 år)

### Sanering af vejadgange (vejlukninger)

Uheldsrisikoen øges for hver vejadgang der er til en vej. Derfor kan trafiksikkerheden langs strækningen forbedres ved at sanere og lukke flere veje, og samle disse i færre vejadgange. Der er steder, hvor en enkelt matrikel har to eller flere direkte vejadgange, som med fordel kan reduceres. Derudover er der steder, hvor en vejadgang betjener få ejendomme og kort derefter er der en ny vejadgang, der ligeledes betjener få ejendomme. Disse kan med fordel kombineres i én vejadgang. Nogle steder vil en lukning af en vejadgang blot medføre en smule omvejskørsel for trafikanterne, mens der andre steder vil skulle suppleres med parallelveje for at sikre en alternativ vejadgang.

### Kanaliseringsanlæg (svingbaner)

For at reducere uheldsrisikoen kan der udvalgte steder etableres kanaliseringsanlæg med svingbaner. Dette vil typisk være venstresvingbaner, da højresvingbaner kan have negative trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser, blandt andet ift. forringet oversigt fra sidevejen. Svingbaner kan etableres, hvor der er udfordringer med at afvikle den venstresvingende trafik ind til området, og kan samtidig ses i kombination med fornævnte tiltag med vejlukninger.

Etablering af svingbaner vil desuden have en positiv effekt på fremkommeligheden, da den ligeudkørende trafik ikke fanges bag en venstresvingende. En forbedret afvikling af den ligeudkørende trafik vil også medvirke til, at den udkørende trafik fra sidevejene vil få lettere ved at finde et hul i trafikken at komme ud i.

## 4.3 Tiltag på lang sigt (+5 år)

### Etablering af overhalingsspor og shunt

I den tidligere forundersøgelse fra 2017 blev der udpeget strækninger, hvor der kunne etableres overhalingsspor. Dette var primært med det formål at forbedre fremkommeligheden, men tiltaget vil også kunne have en trafiksikkerhedsmæssig effekt.

På baggrund af de opdaterede undersøgelser, herunder også inddragelsen af en lang række interessenter i området, vurderes tiltaget ikke så relevant, og effekten står på nuværende tidspunkt næppe mål med de omkostninger der vil være herved.

Da området udvikler sig, og der i de kommende år forventes en fortsat øget trafikmængde på strækningen, kan tiltaget dog blive relevant på sigt. I den forbindelse kan en shunt i rundkørslen fra Holmsland Klitvej mod Søndervig Landevej evt. også blive relevant.

## **5 Opsamling**

Der er i nærværende notat med tilhørende bilag vurderet på de nuværende og forventede fremtidig trafikale udfordringer på strækningen mellem Ringkøbing og Hvide Sande. Vurderingerne er foretaget på baggrund af en strækningsgennemgang, uheldsanalyse, samt interessentinddragelse.

Det er fundet, at der på strækningen er en række udfordringer, der primært relaterer sig til trafiksikkerheden. Dette er udfordringer med tæt trafik, svingning til og fra sideveje, oversigtsforhold og uhensigtsmæssige krydsninger for bløde trafikanter.

Der er udpeget en række konkrete lokaliteter hvor der er udfordringer, primært ift. trafiksikkerheden. Disse lokaliteter er udpeget af de involverede interessenter, og uafhængigt af hinanden på forskellige møder.

Der er opstillet en række overordnede mulige virkemidler, som kan realiseres på kort, mellem-lang og lang sigt. Næste fase er at undersøge de enkelte lokaliteter nærmere. Dette er både de udpegede lokaliteter af interessenterne, men også øvrige langs strækningen, som vurderes problematiske. Herefter skal det vurderes samt skitseres hvor og hvordan de opstillede virkemidler kan give mening og hvor det er muligt at etableres disse.