

Borup omfartsvej

Opsamling fra dispositionsforslag og tillæg til dispositionsforslag for af de forskellige scenarier

Dato: 25. august 2021

Indhold

0	Indledning.....	1
1	Forskellige scenarier for etablering af omfartsvejen etape 4 og 5.....	2
1.0	Scenarie 0	2
1.1	Scenarie 1.....	2
1.2	Scenarie 1A	3
1.3	Scenarie 2	3
1.4	Scenarie 2A	3
1.5	Scenarie 3	4
2	Lukning af vejadgang til Møllebankerne etape III	4
3	Det 4. ben i eksisterende rundkørsel ved Møllevej.	4

0 Indledning

I nærværende notat er anbefalinger og konsekvenser samlet for de enkelte scenarier som beskrevet i dispositionsforslaget, dateret 9. februar 2021 (bilag 1) samt i tillæg til dispositionsforslag dateret 9. juli 2021 (bilag 2).

I tillægget til dispositionsforslaget er der blevet belyst forskellige tiltag for ændringer i linjeføring mellem Ørninge og Ryeskovvej med henblik på at forøge afstand til bebyggelser. Disse er :

1. Scenarie 0: det oprindelige forslag fra dispositionsforslaget (bilag 4)
2. Scenarie 1: Tilpasninger i horisontalradier mellem tilslutningspunkter for at øge afstanden til beboelserne ved Skovbrynet uden at mindske afstanden til beboelserne i Ørninge (bilag 5)
3. Scenarie 1A: Tilpasninger i placering af rundkørsel ved Ryeskovvej for at øge afstanden til beboelserne ved Skovbrynet uden at mindske afstanden til beboelserne i Ørninge (bilag 6)
4. Scenarie 2: Stitunneller ved Ørninge og Ryeskovvej samt ændring i krydsenes indretning - henholdsvis 3 og 4 benet kryds (bilag 7)
5. Scenarie 2A: Stitunneller ved Ørninge samt ændring i krydsenes indretning - henholdsvis 3 og 4 benet kryds (bilag 8)
6. Scenarie 3: Kombination med rundkørsel og 4 benet kryds (bilag 9)

For gennemførelsen af de forskellige belyste scenarier anbefales det desuden, at gennemføre en række afledte arbejder langs andre dele af strækningen. Disse er ligeledes behandlet i tillæg til dispositionsforslag (bilag 2). Niveaufri stikrydsning ved Kløvestedvej 10

- Sanering af Ørningevej

- Nedklassificering af Kløvestedvej

Endelig er beskrivelserne vedrørende lukning af adgangsvej til Møllebankerne etape III samt konsekvenser ved etablering af det 4. ben i eksisterende rundkørsel beskrevet.

1 Forskellige scenarier for etablering af omfartsvejen etape 4 og 5

1.0 Scenarie 0

Efter en grundig gennemgang af forskellige muligheder vedr. nedgravning af omfartsvejen samt behandling af forskellige udformninger er tilslutningspunkter dels ved Ørninge og dels ved Ryeskovvej anbefales det på baggrund af det foreliggende grundlag, at der projekteres videre på en rundkørselsløsning med cykelsti for både Ryeskovvej og Ørningevej. Herved opnås den største trafikikkerhed, dog på bekostning af en nedsat fremkommelighed for den gennemkørende trafik på omfartsvejen.

Der er endvidere gennemført indledende støjberegning med de opstillede forudsætninger. Denne konkluderer, at der er 2 lokaliteter, der er støjbelastede.

- Kløvestedvej 12 +10- overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi
- Vestligste ejendomme i Ørninge – overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi
- Endvidere ville de fremtidige bebyggelser i Møllebankerne III samt dele af bebyggelsen på Skovbrynet være støjbelastede såfremt der ikke var forudsat støjvold mod Borup.

Der vil i den videre projektering arbejdes videre med eventuelle støjbegrænsende foranstaltninger ved disse lokaliteter. Der er ikke indeholdt omkostninger til støjbegrænsende foranstaltninger ved de 2 støjbelastede lokaliteter i dispositionsforslaget.

Det anbefales endvidere i dispositionsforslaget, at der anlægges stibro ved Kløvestedvej 10, at Kløvestedvej nedklassificeres og at Ørningevej trafiksaneres i nærmere omfang som skal afklares under detailprojekteringen. Finansieringen til disse tiltag er ikke indeholdt i anlægsoverslaget i dispositionsforslaget.

1.1 Scenarie 1

Scenarie 1 (bilag 5) vil kræve at hastigheden sænkes til 60 km/t for at øge afstanden til hjørnet for de nærmeste bebyggelser betragteligt. Såfremt der optimeres på horisontalradien til 80 km/t vil afstanden ikke ændres meget. At der etableres 2 rundkørsler med en intern afstand ca. 500 meter er med til at nedsætte hastigheden langs omfartsvejen, men det er stadig ikke sandsynligt at hastighedsgrænsen på 60 km/t vil overholdes.

Af hensyn til sikker cyklisttrafik er det nødvendigt at nedklassificere Kløvestedvej og etablere en niveaufri krydsning ved Kløvestedvej 10 (som stitunnel), såfremt scenarie 1 vælges. Dette har været en forudsætning i udarbejdelsen af dispositionsforslaget (bilag 1) og vil imødekomme borgernes utryghed i forhold til sikker cyklisttrafik samt etablere en sikker skolevej for børnene i oplandet ved Ørninge, Hegnede m. fl.. Desuden skal der udføres forskellige tiltag på Ørningevej for at tilgodese trafikikkerheden på den eksisterende strækning og sikre, at trafikken søger den ønskede vej ind i Borup.

Teknik- og miljøforvaltningen anbefaler ikke at gennemføre dette scenarie grundet den nødvendige hastighedsnedsættelse, som vanskeligt overholdes.

1.2 Scenarie 1A

Scenarie 1A (bilag 6) vil kræve at rundkørslen i den nordlige ende – ved Ryeskovvej – flyttes mod nord til moseområdet. At der etableres 2 rundkørsler med en intern afstand ca. 500 meter er med til at nedsætte hastigheden langs omfartsvejen og dermed højne trafikikkerheden langs omfartsvejen.

Såfremt rundkørslen flyttes mod nord medfører dette ekstraomkostninger til fundering i forhold til scenarie 0

Af hensyn til sikker cyklisttrafik er det nødvendigt at nedklassificere Kløvestedvej og etablere en niveaufri krydsning ved Kløvestedvej 10 (som stitunnel), såfremt scenarie 1A vælges. Dette har været en forudsætning i udarbejdelsen af dispositionsforslaget (bilag 1) og vil imødekomme borgernes utryghed i forhold til sikker cyklisttrafik samt etablere en sikker skolevej for børnene i oplandet ved Ørninge, Hegnede m. fl.. Desuden skal der udføres forskellige tiltag på Ørningevej for at tilgodese trafikikkerheden på den eksisterende strækning og sikre, at trafikken søger den ønskede vej ind i Borup.

Teknik- og miljøforvaltningen kan anbefale scenariet 1A, idet hastigheden på omfartsvejen kan fastholdes og rundkørslen flyttes mod nord til moseområdet, med udgifter til ekstrarfundering til følge.

1.3 Scenarie 2

I scenarie 2 (bilag 7) etableres henholdsvis 3 og 4 benede kryds i stedet for rundkørsler samt en sikker niveaufri cyklistkrydsning i form af stitunneller. Uden den hastighedsdæmpende effekt i form af rundkørslerne er der stor risiko for at hastigheden på strækningen frem til Møllevej bliver meget højere end de tilladte 80 km/t, lige som det er tilfældet for strækningen mod Osted. Dette vil have støjmessige konsekvenser for nabobebyggelserne langs den kommende omfartsvej samt trafikikkerhedsmæssige konsekvenser for bilister såvel i kryds som på hele strækningen.

For at gennemføre dette scenarie anbefales at nedklassificere Kløvestedvej samt at udføre forskellige tiltag på Ørningevej for at tilgodese trafikikkerheden på den eksisterende strækning og sikre, at trafikken søger den ønskede vej ind i Borup. Ørningevej bør også ombygges i Ørninge særligt i krydset med Kløvestedvej, hvor færdselsmønstret skal ændres radikalt. Til gengæld vil etableringen af den niveaufri stikrydsning ved Kløvestedvej 10 (her kan vælges mellem stitunnel eller stibro) kunne udskydes til udbygningen af boligområdet Nord for Kløvested (6B20 fra Kommuneplanen), idet der er etableret en sikker niveaufri stikrydsning for borgerne fra oplandet nord for Kløvested (Ørninge, Hegnede m.fl.).

Teknik- og miljøforvaltningen anbefaler ikke Scenarie 2 grundet trafikikkerhedsmæssige og støjmessige forhold.

1.4 Scenarie 2A

I scenarie 2A (bilag 8) etableres henholdsvis 3 og 4 benede kryds i stedet for rundkørsler samt en sikker niveaufri cyklistkrydsning i form af stitunnel ved Ørninge. Den niveaufri stikrydsning ved Ryeskovvej erstattes med ITS-anlæg – Intelligent trafikstyrings anlæg. ITS-anlæg etableres ved opsætning af skilt, som lyser op ved registrering af krydsende cyklister, disse krydser kørebanen i niveau. Uden den hastighedsdæmpende effekt i form af rundkørslerne er der stor risiko for at hastigheden på strækningen frem til Møllevej bliver meget højere end de tilladte 80 km/t, lige som det er tilfældet for strækningen mod Osted. Dette vil have støjmessige konsekvenser for nabobebyggelserne langs den kommende omfartsvej samt trafikikkerhedsmæssige konsekvenser for bilister såvel i kryds som på hele strækningen.

For at gennemføre disse løsninger anbefales at nedklassificere Kløvestedvej samt at udføre forskellige tiltag på Ørningevej for at tilgodese trafiksikkerheden på den eksisterende strækning og sikre, at trafikken søger den ønskede vej ind i Borup. Ørningevej bør også ombygges i Ørninge, særligt i krydset med Kløvestedvej hvor færdselsmønsteret skal ændres radikalt. Til gengæld vil etableringen af den niveaufri stikrydsning ved Kløvestedvej 10 (her kan vælges mellem stitunnel eller stibro) kunne udskydes til udbygningen af boligområdet Nord for Kløvested (6B20 fra Kommuneplanen), idet der er etableret en sikker niveaufri stikrydsning for borgerne fra oplandet nord for Kløvested (Ørninge, Hegnede m.fl.).

Teknik- og miljøforvaltningen anbefaler ikke Scenarie 2A grundet trafiksikkerhedsmæssige og støjmessige forhold.

1.5 Scenarie 3

Scenarie 3 (bilag 9) er en kombination af scenarie 1A og scenarie 2, for at imødekomme borgernes udtalte utryghed om krydsningspunktet i niveau ved Ørninge. Det er vigtigt at der etableres en hastighedsdæmpende foranstaltning ved indkørslen til Borup i nord – Ryeskovvej. Dette er dels for at sænke hastigheden på omfartsvejen og dels for at sænke hastigheden ind i Borup ad Ryeskovvej.

Det anbefales at nedklassificere Kløvestedvej samt at udføre forskellige tiltag på Ørningevej for at tilgodese trafiksikkerheden på den eksisterende strækning og sikre, at trafikken søger den ønskede vej ind i Borup. Ørningevej bør også ombygges i Ørninge særligt i krydset med Kløvestedvej, hvor færdselsmønsteret skal ændres radikalt. Til gengæld vil etableringen af den niveaufri stikrydsning ved Kløvestedvej 10 (her kan vælges mellem stitunnel eller stibro) kunne udskydes til udbygningen af boligområdet Nord for Kløvested (6B20 fra Kommuneplanen), idet der er etableret en sikker niveaufri stikrydsning for borgerne fra oplandet nord for Kløvested (Ørninge, Hegnede m.fl.).

Teknik- og miljøforvaltningen kan anbefale scenarie 3 med udgifter til ekstrarundering af rundkørsel samt etablering af stitunnel til følge.

2 Lukning af vejadgang til Møllebankerne etape III

Adgangen fra Møllebankerne etape 3 er yderligere belyst, og foreslås på den baggrund lukket af hensyn til støjgener i de fremtidige boliger samt hensynet til trafiksikkerheden på omfartsvejen. Det skyldes af afstanden mellem sidevejstilslutningerne er alt for kort jf. vejreglerne og med en øget risiko for uheld for trafikanter på omfartsvejen

3 Det 4. ben i eksisterende rundkørsel ved Møllevej.

Det 4. ben i rundkørslen, tilslutningen mellem Kløvestedvej og Møllevej, anbefales udsat i udførelse indtil etableringen af boligområde Nord for Kløvested (6B20 fra Kommuneplanen). Etableringen af det 4. ben vil medføre en øgning af trafikken gennem Kløvested med ca. 300 biler, hvilket svarer til en fordobling, mens generne med en mindre omkørsel udelukkende omfatter beboerne langs Korsmosevej. Med udbygningen af boligområdet nord for Kløvested vil der være et ændret trafikmønster og dermed et behov for etablering af adgang til dette boligområde. For at hindre farlige udkørsler til Vestre Ringvej, foreslås grusvejen mellem Kløvested og Vestre Ringvej spærret, da skiltning ikke vurderes at være tilstrækkeligt.

