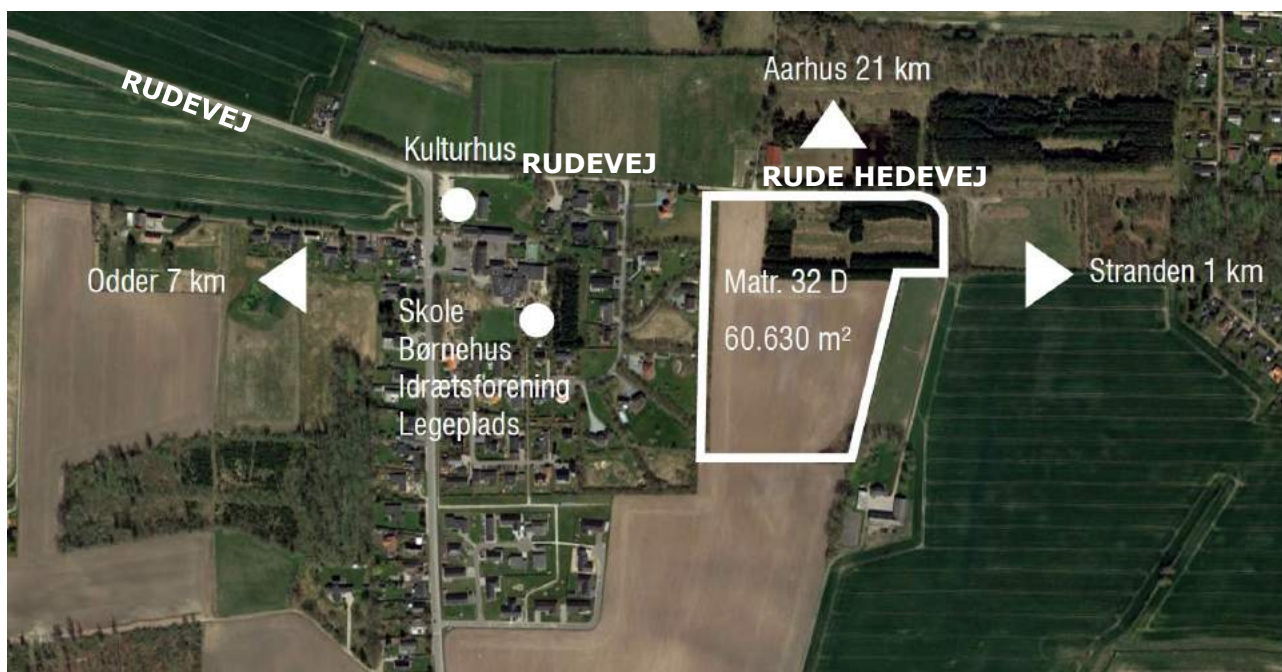


Udvikling af boligområde på Rude Hedevej i Saksild	Trafikplan ApS Adelgade 102A 8660 Skanderborg Tlf.: 25 30 06 63 info@trafikplan.dk www.trafikplan.dk CVR: 37539163
Adgangsforhold	
Dato 5. februar 2024	

1 Indledning

Territorium har bedt Trafikplan ApS om at vurdere på nødvendige tiltag for at sikre vejadgang til et kommende boligområde i Saksild med cirka 145 boligenheder samt adgang til et yderligere område med 25 boligenheder. Samlet set 170 boligenheder. I nærværende notat fokuseres på udformningen af adgangsvejen fra Rudevej til området via Rudevej/Rude Hedevej. I det følgende benævnes vejadgangen Rude Hedevej selvom vejen først har dette navn øst for Østerlunden.

Området er besigtiget d. 18. december 2023 om eftermiddagen.



Figur 1. Projektområdet for boligudvikling fremgår med hvid afgrænsning.

2 Eksisterende forhold og projektet

Rude Hedevej er tilsluttet Rudevej i et 90 graders sving med vigepligt fra Rude Hedevej. En såkaldt knækket prioritet. Rude Hedevej er en smal grusvej med en bredde på cirka 3,5 m. Området er en hastighedszone med en tilladt hastighed på 40 km/t. Vejen anvendes som forbindelse til sti mod stranden. Nærmest Rudevej giver Rude Hedevej adgang til en parkeringsplads ved kulturhuset.



Figur 2. Rude Hedevej set mod øst fra krydset ved Rudevej.

Midt på Rude Hedevej er der et T-kryds med adgang til Østerlunden.



Figur 3. Rude Hedevej set fra Østerlunden mod vest.

Med udviklingen af de nye områder kan der forventes 700-900 bilture dagligt på Rude Hedevej.

3 Vejprojekt

3.1 Forudsætninger

Trafikplan har modtaget følgende oplysninger som forudsætninger for udformningen af adgangsvæjen:

1. Beplantningsbælte mellem boldbane og Rude Hedevej ønskes bevaret
2. Der kan udvides mod syd ved kulturhuset og Rudevej nr. 110
3. På den øvrige strækning skal vejen udvides mod nord.



Figur 4. Forudsætninger.

Skitser er udført på luftopmålt kortgrundlag. Der bør gennemføres en opmåling for at fastsætte faktiske forhold og skelgrænser. Projektforslag er vedhæftede som tegningsbilag.

3.2 Forslag til vejudformning

Der er udarbejdet to projektforslag. Ved begge forslag er der forudsat følgende:

- Rude Hedevejs tilslutning bevares som en knækket prioritet. Tilslutningen etableres dog som en overkørsel hvor stien langs Rudevej føres igennem. Knækkede prioriteter har ofte en øget uheldsrisiko i forhold til andre krydstyper. Det skal ved det videre arbejde vurderes, om krydsudformningen bør ændres.
- Rude Hedevej etableres til 30 km/t, hvilket kræver 4 bump eller anden fartdæmpning
- Rude Hedevej etableres med en vejbredde på 5,5 m svarende til 30 km/t.
- Det er i begge forslag tilstræbt at bevare beplantning i eksisterende vejrabat langs Rude Hedevej ind mod Østerlunden 27 og 46 for at skærme disse ejendomme. Beplantning kan i princippet fjernes, hvilket vil medføre et mindre behov for arealerhvervelse mod nord.

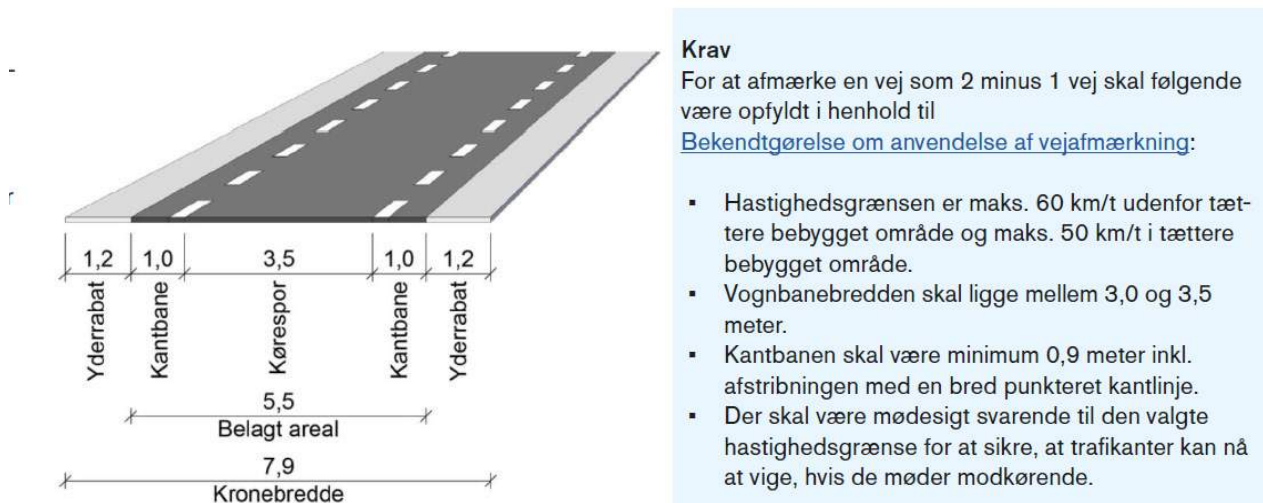
- Der er sikret mødesigt i begge forslag.
- Der anbefales belysning i begge forslag.
- Der anbefales fast belægning ved begge forslag.

Vejmatriklen for Rude Hedevej er ikke udskilt i en særskilt matrikel. Vejen fremgår dog som "Optaget vej" på matrikelkortet på tværs af matrikel 10l og 10m. Fra matrikel 10l er der i dag 637 kvm af matriklen der indgår som Optaget vej. Fra matrikel 10m udgør Optaget vej 673 kvm.

3.2.1 Forslag 1 – 2 minus 1 vej

Ved en 2 minus 1 vej etableres et vejudlæg, hvor der med afmærkning er markeret kantbaner. Disse veje anvendes ved lave trafikmængder. Kantbanerne er tiltænkt lette trafikanter, da personbiler skal holde sig i sporet i midten. Personbiler skal trække ud til side, når de møder modkørende. Løsningen anvendes primært hvor der ikke er plads eller råd til faciliteter for lette trafikanter.

I projektforslaget etableres et kørespor med en bredde på 3,0 m. Kantbaner etableres med en bredde på 1,25 m i hver side. Der udlægges 1 m rabat i hver vejside til ledninger. Den samlede vejbredde er herved 7,5 m.



Figur 5. Princip for 2 minus 1 vej. (Vejdirektoratet, 2 minus 1 vej, Erfaringsopsamling, 2015)

I forhold til det eksisterende udlagte vejudlæg kræver løsningen yderligere erhvervelse af 381 kvm fra matrikel 10l og 216 kvm fra matrikel 10m

3.2.2 Forslag 2 – Fartdæmpet adgangsvej med separat fortov

I forslag 2 etableres en vej med en bredde på 5,5 m. I vejens sydlige side etableres et fortov med en bredde på 1,5 m. Der etableres en rabat på 0,5 m i vejens sydlige side. I nordsiden etableres en rabat med en bredde på 1 m. Den samlede vejbredde er 8,5 m.



I forhold til det eksisterende udlagte vejudlæg kræver løsningen yderligere erhvervelse af 527 kvm fra matrikel 10I og 310 kvm fra matrikel 10m

4 Anbefaling

2 minus 1 vejen har den fordel, at den er billigere at anlægge. Der er mindre belagt areal. Og den tager en smule mindre areal. Ud fra et trafikalt synspunkt anbefales det dog at etablere en adgangsvej med separat fortov. Dette er den mest trygge løsning for fodgængere.