

Slagelse Kommune

Halsebyvej

Trafiksanering

NOTAT
17.03.2008
CAM/psa

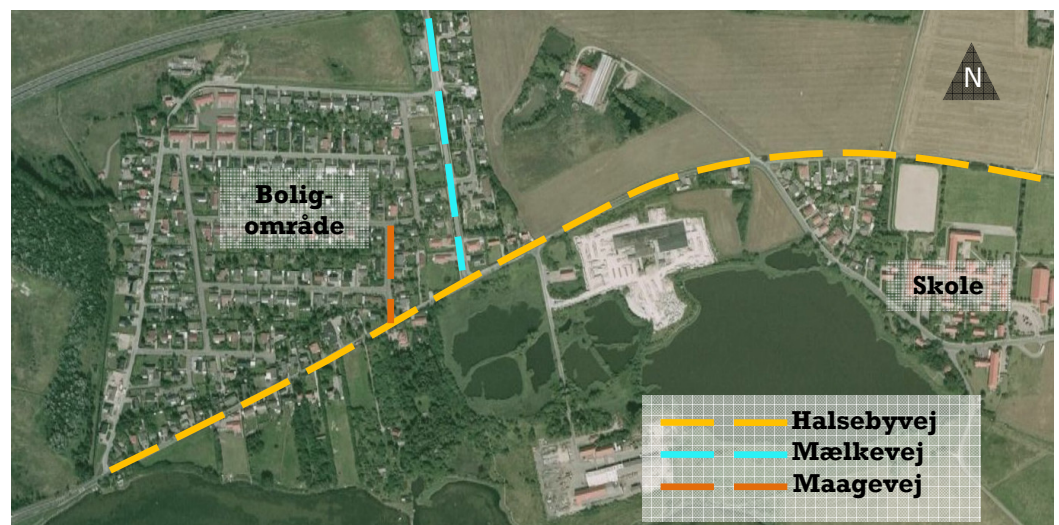
1 Indledning

Slagelse Kommune har i forbindelse med et større vedligeholdelsesarbejde af vejunderstøtningen på Halsebyvej bedt Via Trafik fremkomme med ideskitser til omtalte vejs fremtidige udformning.

1.1 Halsebyvej

Halsebyvej forløber igennem den sydlige del af Svenstrup, få kilometer fra Korsør. Vejen er både skole- og trafikvej med en årsdøgntrafik på ca. 2300. Fra Halsebyvejs begyndelse i vest og til umiddelbart efter Mælkevej er der etableret 40 km/t hastighedszone med bump placeret med en indbyrdes afstand på mellem 80-170 meter.

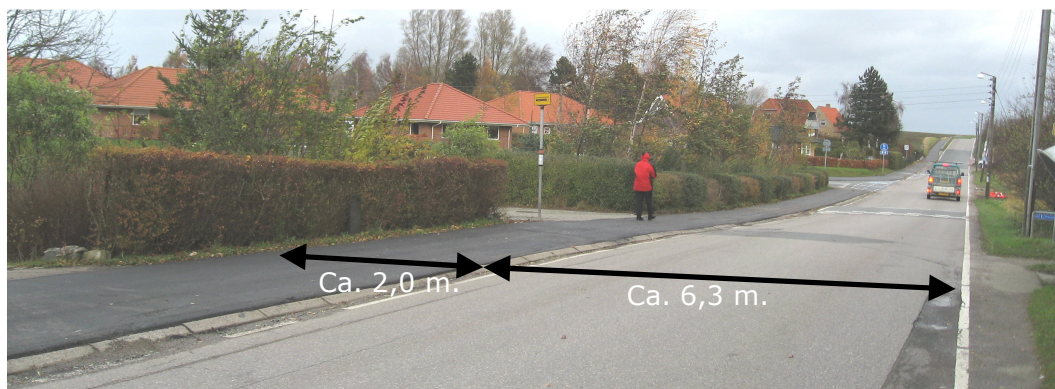
Boligområdet på figur 1 udgør den sydlige del af Svenstrup hvis væsentligste bebyggelsesmasse ligger nord for figurens afgrænsning. Den nordlige og sydlige del af Svenstrup er forbundet via Mælkevej.



Figur 1 Halsebyvej i Svenstrup.

Strækningen øst for Maagevej, er indrettet med dobbeltrettet fællessti på Halsebyvejs nordlige side. Denne fællessti ender ved Tårnborgh skole.

Det bemærkes at fællesstien på dele af strækningen ikke er konstrueret i forhold til de gældende vejreglener, som foreskriver en bredde på 3,0 m for dobbeltrettede fællesstier og etablering af skillerabat imellem fællessti og kørebane på mindst 1,0 m. Manglen på skillerabat og den utilstrækkelige bredde af fællesstien fremgår af figur 2.



Figur 2 Halsebyvej i østlig retning umiddelbart efter Maagevej.

Vest for Maagevej er Halsebyvej profilløst indrettet med et kørespor, som varierer i bredden fra ca. 6,10 – 7,20 m. Halsebyvej har en kronebredde på imellem 8,40 og 9,00 m på denne delstrækning og den del af bredden, som ikke optages af kørespor udgøres af rabat, jf. figur 3.



Figur 3 Halsebyvej vest for Maagevej set i østlig retning.

Af de 2300 køretøjer på Halsebyvej udgør ca. 13 % tunge køretøjer, herunder brede landbrugskøretøjer og busser. For at disse køretøjer på tilfredsstillende vis kan manøvrere forbi hinanden på en vej med hastighedsklassificering 40 km/t må kørebanebredden minimum være 6,5 m. Derved er der i disse situationer ikke et befæstet areal til bløde trafikanter. Det areal, som er til rådighed er smalt, ubefæstet og ikke adskilt fra de mange overkørsler på Halsebyvej.

2

Indsatsmuligheder på Halsebyvej

Det er vurderet at indsatsen på Halsebyvej skal fokuseres på strækningen vest for Maagevej, hvor forholdene for bløde trafikanter er utilfredsstillende.

På strækningen øst for Maagevej er forholdene vurderet som acceptable, de snævre arealforhold taget i betragtning.

2.1

Indsatsmålsætninger

Via Trafik har udarbejdet et forslag til en fremtidig udformning af Halsebyvej. Forslaget tager så vidt muligt højde for følgende problemstillinger:

- At cyklister og bløde trafikanters forhold forbedres.
- At der skabes afstand mellem kørebane og cyklister.
- At der skabes afstand mellem cyklister og de mange overkørsler på Halsebyvej
- At vejen signalerer at de forskellige færdselsarealer, som udgangspunkt er forbeholdt forskellige trafikantgrupper
- At vejen er skiltet og udformet hastighedsdæmpet.

2.2

Forslag

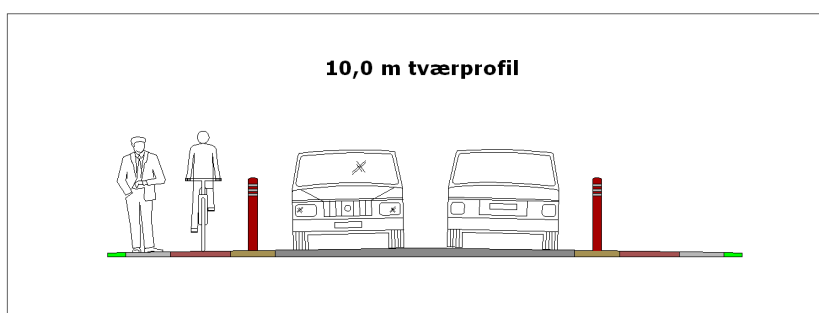
Forslaget består af et vejprofil på 10 meter med smalt fortov og en cykelbane som kan separeres fra kørebanelen. Via Trafik vurderer forslaget som værende det mindste profil, som kan accepteres med en hastighedsbegrænsning på 40 km/t. Der henvises til tegning 2, hvor tværprofil og plantegning præsenteres.

Adskillelsen er nu så bred, at brede køretøjer kan benytte køresporet og selve chausséstensadskillelsen til at passere hinanden. Samtidig er chausséstensadskillelsen af en bredde som muliggør opsætningen af steler imellem kørespor og cykelbane. Steler opsættes ligeledes ved vejbumpene på strækningen, hvorved hastighedsdæmpningen på strækningen forbedres.

2.3

Anlægsudgifter og sammenligning

På figur 4 er skitseret tværprofilforslaget.



Figur 4 tværprofilforslag

Der er beregnet anlægsoverslag på forslaget, jf. tabel 1. Anlægsoverslaget indeholder de væsentligste udgifter til jord- og belægningsarbejder samt beplantning, vejudstyr og kørebaneafmærkning. Ligeledes indgår uforudseelige udgifter samt udgifter til rådgivende ingeniører og landinspektører. Det er forudsat at eksisterende vejkasse genanvendes og der er ikke indregnet omkostninger til forurennet jord.

Tabel 1; økonomisk overslag

Forslag	Anlægsskøn ekskl. ekspropriation	Areal til ekspropriation
10,0 m tværprofil	2.500.000 kr.	~560 m ²

Anlægsoverslaget er et groft overslag idet der ikke foreligger et detailprojekt. Der indgår **ikke** udgifter til ekspropriation og heraf afledte anlægs-

omkostninger, f.eks. justering af overkørsler. De afledte anlægsomkostninger vil være større jo bredere tværprofilet er og kan være betydelige.