

Ringkøbing-Skjern Kommune Vurdering af muligheder for ny tilslutning til rute 15 ved Vorgod-Barde Trafiknotat	Trafikplan ApS Niels Bohrs Vej 6 6700 Esbjerg Tlf.: 41 76 68 40 info@trafikplan.dk www.trafikplan.dk CVR: 37539163
Dato 22. december 2022	

Indhold

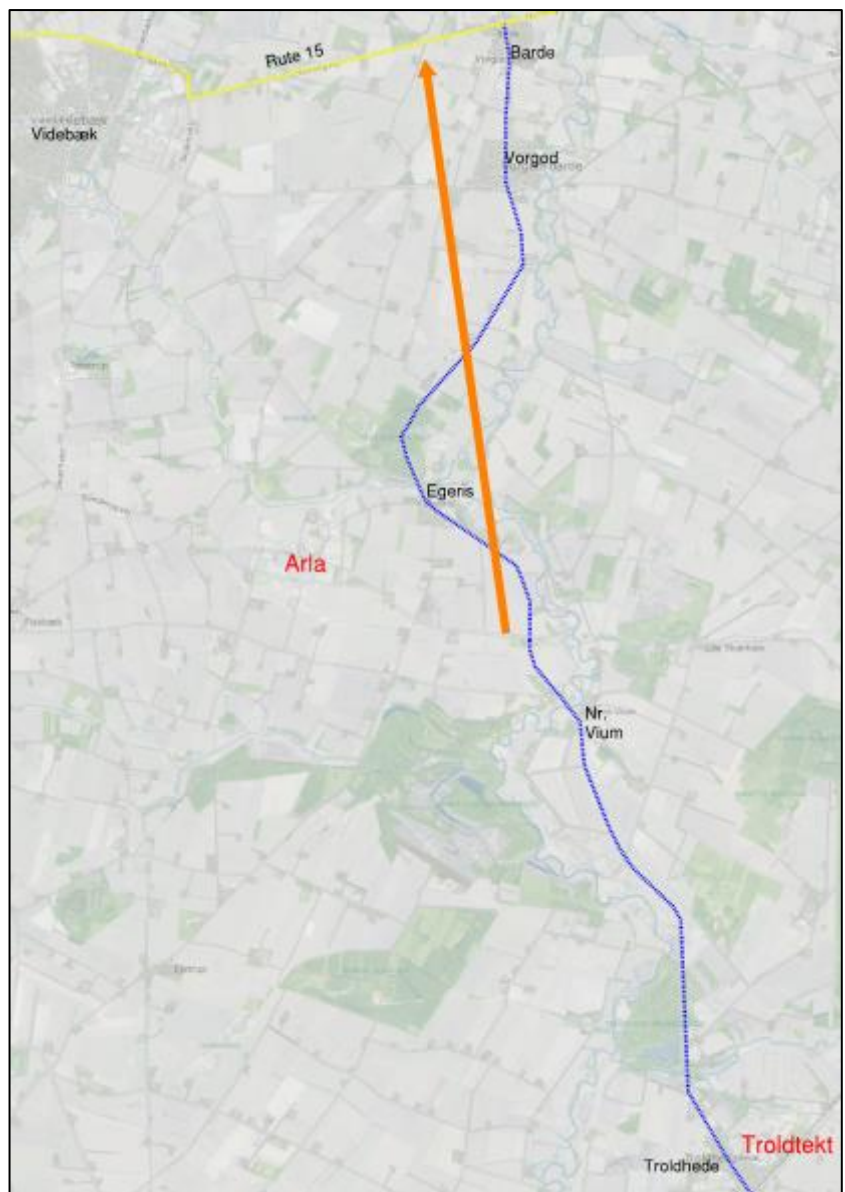
1	Baggrund.....	2
2	Eksisterende forhold.....	3
2.1	Vej- og stinet.....	3
2.1.1	Nr. Viumvej-Egerisvej-Bardevej	5
2.1.2	Sønderupvej.....	11
2.1.3	Ejstrupvej	11
2.2	Uheld.....	12
2.3	Området	13
2.4	Dialogmøder med virksomheder og lokale	14
2.4.1	Arla.....	14
2.4.2	Troldtekt.....	14
2.4.3	Møde med borgerforeningerne	14
2.5	Observationer.....	15
3	Fremtidig udvidelse af rute 15	16
4	Potentiale for overflytning af tung trafik til en ny vejforbindelse.....	17
5	Mulig ny vejkorridor	19
6	Anbefaling.....	21
6.1	Alternative tiltag	21
6.1.1	Fartdæmpning gennem Egeris	21
6.1.2	Lastbilforbud på Ejstrupvej.....	23

1 Baggrund

I den nordøstlige del af Ringkøbing-Skjern Kommune er der beliggende flere store virksomheder, herunder Arla og Troldekt. Erhvervstrafikken i området opleves som høj, hvilket påvirker de små lokalsamfund Egeris og Vorgod-Barde.

I forbindelse med udarbejdelse af tillæg til kommuneplanen i 2020, blev der sat fokus på infrastrukturen og erhvervsudviklingen i kommunen. Som baggrund for kommuneplantillægget, blev der afholdt møder med flere virksomheder i kommunen og især i den nordøstlige del, blev det oplyst, at forbindelsen til rute 15 og det øvrige overordnede vejnet mod nord er udfordret.

Ringkøbing-Skjern Kommune har derfor anmodet Trafikplan ApS om at udarbejde en indledende screening af mulighederne for at etablere en ny vejforbindelse fra det nordøstlige område af kommunen fra Nr. Vium til rute 15 ved Vorgod-Barde.



Figur 1. Strækningen mellem Troldekte og rute 15 (blå streg) samt princip for ny forbindelse fra Nr. Vium til rute 15 (orange pil)

2 Eksisterende forhold

I det følgende gennemgås de eksisterende forhold i området.

2.1 Vej- og stinet

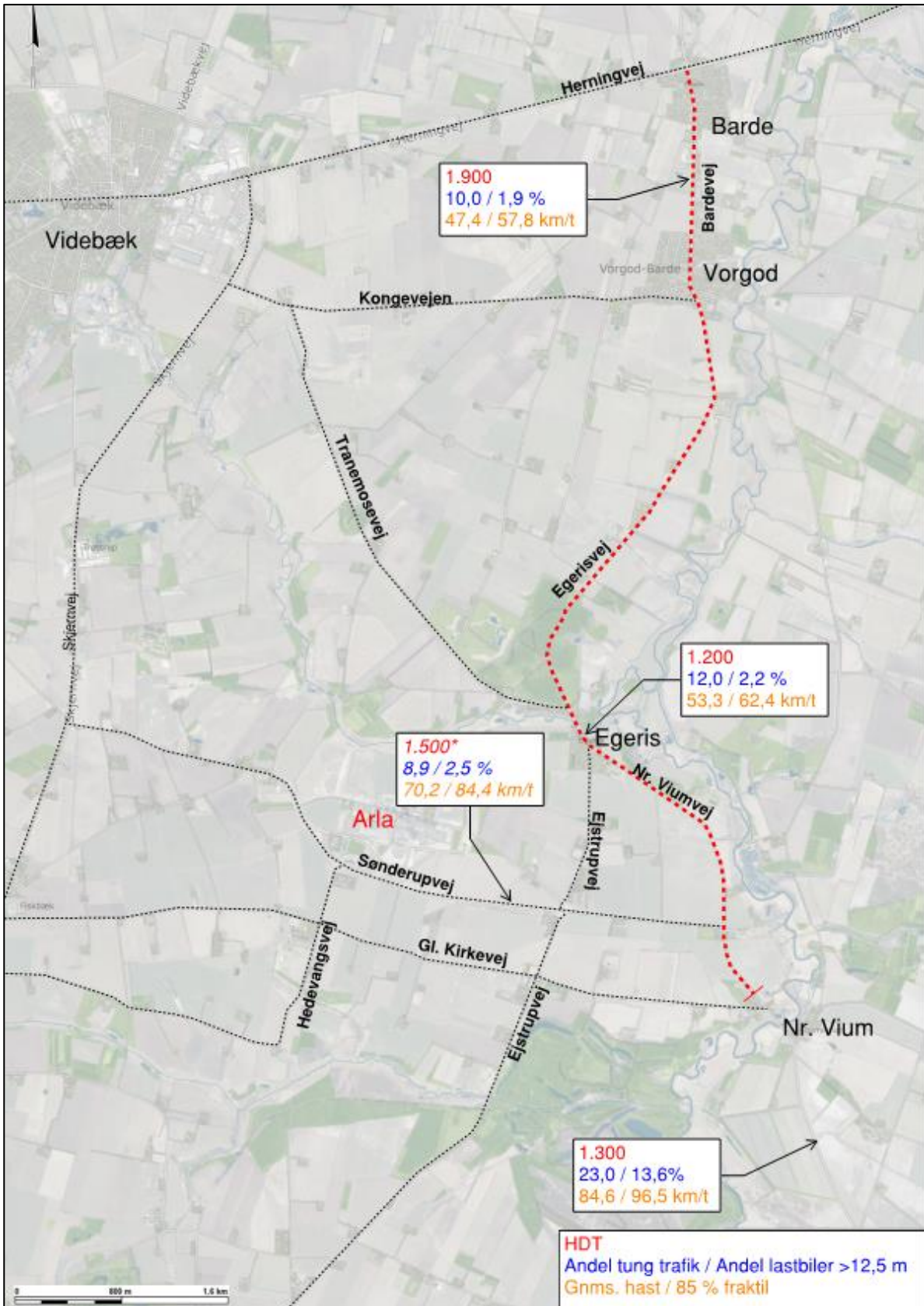
På det eksisterende vej- og stinet er der i det følgende fokus på de vejstrækninger der benyttes af de større virksomheder i området, Arla og Troldtekt, til rute 15 og det overordnede vejnet mod nord.

Den eksisterende rute gennem området er Nr. Viumvej-Egerisvej-Bardevej. Denne strækning forbinder området med rute 15. Den sydlige strækning mellem Troldhede og Nr. Vium har generelt en højere standard end den nordlige strækning fra Nr. Vium til Vorgod-Barde. Desuden forløber den sydlige strækningen ikke gennem bysamfund, hvorfor der afgrænses fra at behandle denne yderligere.

Sønderupvej forbinder Skjernvej, der er en del af rute 467 mellem Skjern og Videbæk, med Nr. Vium. Sønderupvej er samtidig adgangsvej til Arlas fabrik i området.

Ejstrupvej er en mindre vej der forbinder fra Sønderupvej til Egeris. Vejen kan fungere som en "smutvej" for trafik mellem Arla og rute 15.

Vejnettet i området fremgår af nedenstående figur, hvor tilgængelige trafiktal er angivet. Forbindelsen fra Nr. Vium til rute 15 er markeret med rødt.



Figur 2. Oversigt over vejnettet og nuværende trafik.

* Trafiktal er fra 2018, før forlægningen af Sønderupvej. Både mængde og hastigheder skønnes at være højere.

2.1.1 Nr. Viumvej-Egerisvej-Bardevej

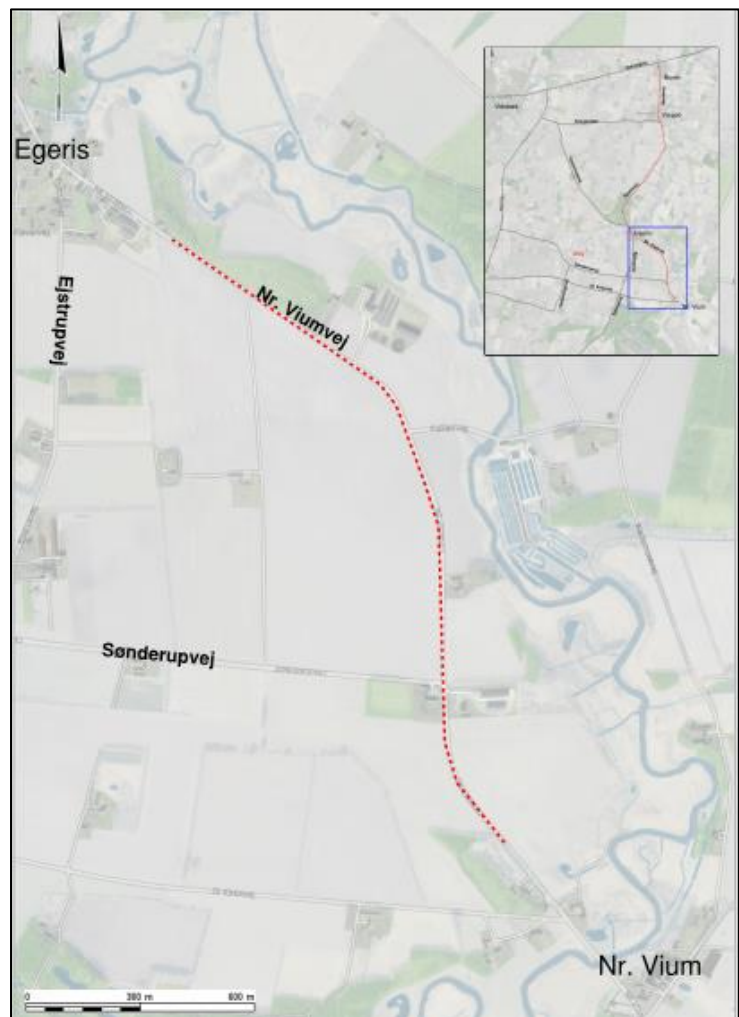
Vejen forløber over en ca. 7,5 km lang strækning fra Nr. Vium i syd til rute 15 i nord, og er markeret med rødt på ovenstående figur.

Kørebanebredden er ca. 6,0 m og der er ingen faciliteter for lette trafikanter. Udenfor byområderne er hastighedsbegrænsningen den generelle på 80 km/t. Der er flere skarpe kurver langs strækningen, som er varslet med A41 "farligt sving" og afmærket med kantpæle og baggrundsafmærkning.

Strækningen beskrives i det følgende fra syd mod nord.

Delstrækning 1

Hverdagsdøgnetrafikken syd for Nr. Vium er i 2022 målt til ca. 1.300 køretøjer med en generel andel af store køretøjer på 23 %, og andel af store lastbiler (over 12,5 m) på 13,6 %. Hastighedsgrænsen er 80 km/t, hvor gennemsnitshastigheden er målt til 84,6 km/t og 85 % fraktilen til 96,5 km/t.



Figur 3. Delstrækning 1 fra Nr. Vium til Egeris

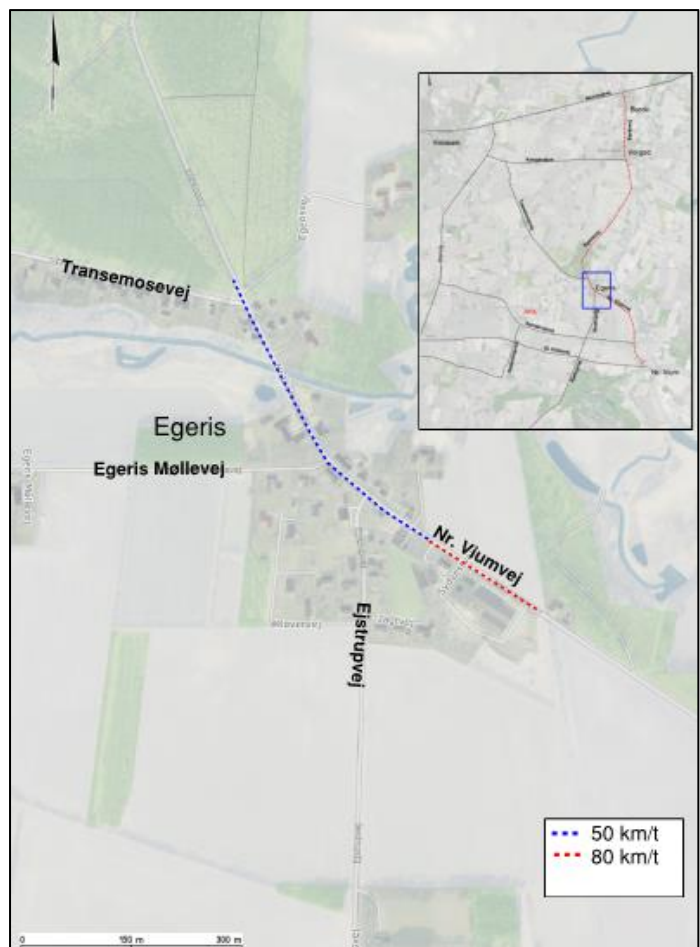


Figur 4. Nr. Viumvej syd for Egeris, set mod nord

Delstrækning 2

Ved bygrænserne til Egeris er der fartdæmpning med rumlefter og fartvisere. Gennem Egeris er husfacaderne flere steder placeret få meter fra kørebanen og vejen er snoet, hvilket medfører dårlige oversigtsforhold langs vejen igennem byen.

Gennem Egeris er der i 2022 målt en hverdagsdøgntrafik på ca. 1.200 køretøjer. Andelen af store køretøjer er 12 %, og andelen af store lastbiler (over 12,5 m) er 2,2 %. Hastighedsgrænsen er 50 km/t gennem byen, hvor gennemsnitshastigheden er målt til 53,3 km/t og 85 % fraktilen til 62,4 km/t.

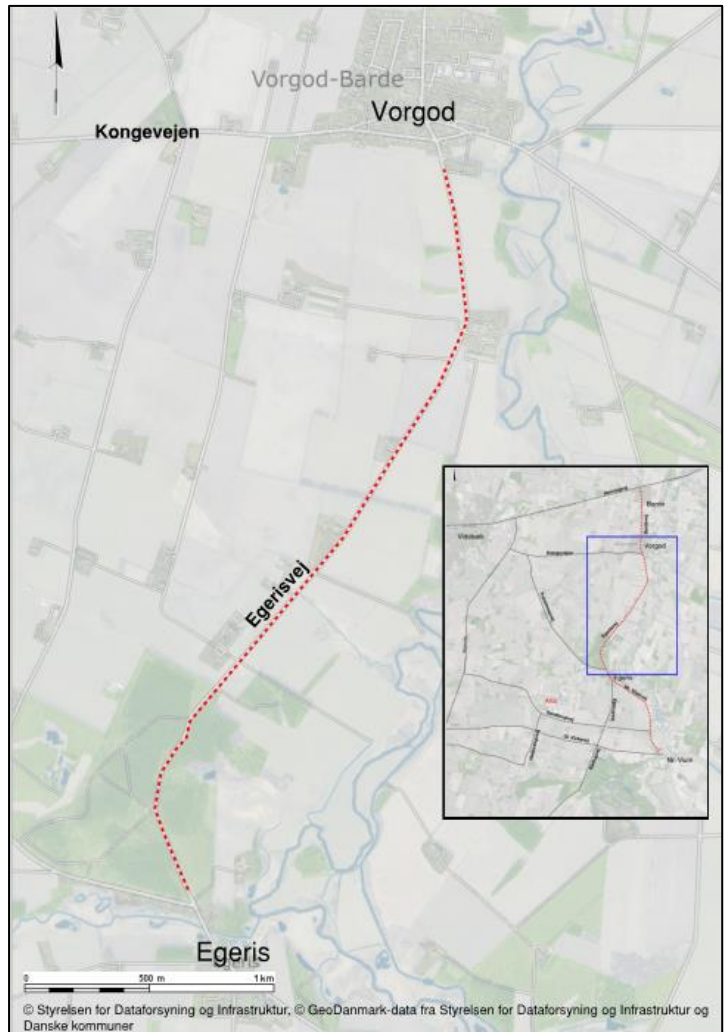


Figur 5. Delstrækning 2 gennem Egeris

Delstrækning 3

I den nordlige ende af Egeris skifter vejen navn til Egerisvej, men vejens udformning er uændret. Herfra forløber vejen gennem et skovområde med skarpe sving. Der er advarsel med skiltning A42 (flere sving) og en hastighedsangivelse på 50 km/t.

Det kurvede forløb fortsætter mod nord, hvor der som følge af vejens forløb er overhalingsforbud på en stor del af strækningen.



Figur 6. Delstrækning 3 fra Egeris til Vorgod



Figur 7. Advarsel mod flere sving og hastighedsangivelse på 50 km/t nord for Egeris, set mod nord.

Delstrækning 4

Ved bygrænsen til Vorgod-Barde er der fartdæmpning i form af en midterhelle med ensidig forsætning for trafik ind mod byen. Efter krydset med Kongevejen er der fortov i begge sider af vejen og smalle kantbaner. Her skifter vejen navn til Bardevej.

Fra Solskrænten er der en dobbeltrettet cykelsti. Denne er lidt utraditionelt placeret bag fortovet i vejens østlige side.

Ved Vorgod-Barde Skole er der fartdæmpning med en rød hævet flade hvor der er et fodgængerfelt.

Herefter skifter vejnavnet til Vorgodvej, og forhold for lette trafikanter er reduceret til et asfalteret fortov kun i den østlige side af vejen. Dette fortsætter gennem det mere åbne område mod nord.



Figur 8. Delstrækning 4 gennem Vorgod-Barde



Figur 9. Bardevej ved Solskrænten hvor dobbeltrettet cykelsti begynder, set mod nord.



Figur 10. Hævet flade med fodgængerfelt ud for Vorgod-Barde skole, set mod nord.

På det åbne stykke er der i 2022 målt en hverdagsdøgntrafik på ca. 1.900 køretøjer. Andelen af store køretøjer er 10 %, og andelen af store lastbiler (over 12,5 m) er på 1,9 %. Hastighedsgrænsen er 50 km/t gennem byen, hvor gennemsnitshastigheden er målt til 47,4 km/t og 85 % fraktilen til 57,8 km/t.



Figur 11. Strækning med kun fortov i den ene side af vejen nord for Vorgod-Barde skole, set mod nord.

Nord for Gl. Skolevej er der igen fortov i begge sider af vejen, hvilket fortsætter frem til rute 15 hvor vejen tilslutter i et fire-benet prioriteret kryds.



Figur 12. Tilslutning til rute 15 i et fire-benet kryds, set mod nord.

2.1.2 Sønderupvej

Vejen forbinder Nr. Viumvej i øst og Skjernvej (rute 467) i vest. Vejen adgangsbetjener Arla i Nr. Vium, og er for få år siden forlagt mod syd i forbindelse med en udvidelse af Arla. Kørebanelen er ca. 7 m bred, og der er en dobbeltrettet sti langs sydsiden af vejen på strækningen fra Skjernvej til Egerisvej.

Der er 3 vejtilslutninger til Arla, hvor der er etableret kanaliseringsanlæg med svingbaner. Derudover er der også højre- og venstresvingbaner i krydset med Ejstrupvej.



Figur 13. Sønderupvej øst for Arla, set mod vest

Der foreligger ikke nyere trafiktællinger på vejen, men før vejforlægningen er der i 2018 målt en HDT på ca. 1.500 køretøjer umiddelbart øst for Arla. Andelen af store køretøjer er målt til 8,9 %, og andelen af store lastbiler (over 12,5 m) er på 2,5 %. Hastighedsgrænsen på den tidligere vej var lige som den nuværende 80 km/t. Gennemsnitshastigheden er målt til 70,2 km/t og 85 % fraktilen til 84,4 km/t. Det vurderes at efter forlægningen og opgraderingen af vejen, samt som følge af Arlas udvidelser, er trafikmængden øget på vejen.

2.1.3 Ejstrupvej

Vejen forbinder Sønderupvej med Egeris. I begge ender af vejen er der skiltet med forbud for gennemkørende lastbiler. Lastbiler mod øst og nord fra Arla ved Sønderupvej skal således anvende Nr. Viumvej i stedet.

Kørebanelbredden er ca. 5 m uden kantbaner, og der er ingen faciliteter for lette trafikanter.



Figur 14. Ejstrupvej ved Sønderupvej, set mod nord.

Der foreligger ingen trafiktællinger på Ejstrupvej, men HDT skønnes lav (<500), og andel af tung trafik vurderes ligeledes lav som følge af forbuddet mod gennemkørende tung trafik.

2.2 Uheld

På strækningen mellem Nr. Vium og rute 15 er der i 5 årsperioden 2017-2021 sket 11 politiregistrerede uheld. Ét af disse uheld er med personskade hvor en fodgænger påkøres og efterfølgende afgår ved døden. 8 uheld er materielskadeuheld og 2 er ekstra-uheld.

Der er registreret ét uheld med lastbiler på strækningen. Dette er registreret som et ekstra-uheld hvor en lastbil i kurven ved Nr. Vium Kirke får et hjulsæt ud i rabatten og vælter. Der er tale om et eneuheld uden andre implicerede trafikanter.

Uheldene er generelt spredt over hele strækningen, og kun i krydset Egerisvej/Kongevejen er der en uheldskoncentration. Her er der registreret 4 uheld, som alle er vigepligtsforseelser, hvor en bil fra Kongevejen har overtrådt den ubetingede vigepligt.

Der er således ikke et billede af en uheldsbelastet strækning, med undtagelse af krydset med Kongevejen. Den tunge trafik fylder minimalt i uheldsstatistikken.

På Sønderupvej er der tre politiregistreret uheld i 5 årsperioden 2017-2021. Alle uheld er materielskadeuheld. Det ene er i krydset med Skråvejen, hvor en personbil fra Skråvejen påkører en knallert på den dobbeltrettede cykelsti langs Sønderupvej. Desuden er der registreret 2 uheld på området omkring Arla, hvor en lastbil har påkørt en mast, og to personbiler er kørt sammen i et kryds.

2.3 Området

Den eksisterende vej bugter sig gennem landskabet og ådalen omkring Egeris, hvor den krydser Mølleåen. På hele strækningen fra Nr. Vium til rute 15 ved Vorgod-Barde, ligger vejen vest for ådalen.

Åen er klassificeret som et beskyttet vandløb efter Naturbeskyttelsesloven §3 og er omkranset af en åbeskyttelseslinje på hele strækningen. Skovarealerne i området er fredskov, og omgivet af skovbyggelinjer. Særligt vest for den eksisterende vej er der en del beskyttede diger og fredede fortidsminder. Desuden er der spredt eng, mose, hede og overdrev i området



Figur 15. Naturbeskyttelse og kulturarv i området (Danmarks Arealinformation)

2.4 Dialogmøder med virksomheder og lokale

Der er afholdt dialogmøder med Arla og Troldekt, som er de to store virksomheder i området. Derudover har der været et fællesmøde med borgerforeningerne i Egeris og Vorgod-Barde, hvor borgerforeningerne kom med input i forhold til hvordan den tunge trafik opleves gennem bysamfundene. I det følgende beskrives hovedpunkter fra møderne.

2.4.1 Arla

Formålet med mødet var at høre nærmere om hvordan den tunge trafik til Arla afvikles, samt forventningerne til den fremtidige udvikling i den tunge trafik.

På baggrund af mødet har Arla efterfølgende leveret følgende oplysninger om deres tunge trafik. Tallene er angivet i intervaller da det svinger fra dag til dag, og om det er hverdag eller weekend m.v.

Tabel 1. Gennemsnitlig daglig lastbiltrafik til og fra Arla, oplyst af Arla.

Retning		I alt pr dag
Via Skjernvej og Sønderrupvej	Fra/mod Aulum eller Herning	75-135
	Fra/mod Skjern	55-85
Via Troldehede		120-170
Via Egeris		5-30
		255-420

Som det fremgår af ovenstående, så kører transporterne til Arla primært til/fra vest og syd, og kun en begrænset mængde kører via Egeris, hvilket trafiktallene også indikerer i målingerne.

Arla i Nr. Vium har i de seneste år udbygget virksomheden, og i den forbindelse har der været en del trafik til byggerierne. Det er Arlas forventning, at der vil ske en fortsat udbygning i de kommende år. Trafik i forbindelse med byggearbejder forventes således at fortsætte uændret, men med variationer i intensiteten de kommende år. Det er ikke oplyst hvor meget øget lastbiltrafik i forbindelse med driften Arla forventer som følge af de kommende udbygninger. Det skønnes derfor, at det fremtidige antal transporter til og fra Arla vil være op mod 500, svarende til en stigning på ca. 20-50 %.

2.4.2 Troldekt

Der er afholdt telefonmøde med Troldekt. Virksomheden oplyser, at de har meget begrænset transport mod nord. Deres transporter er primært orienteret mod rute 11 mod øst til Assing og herfra mod nord til Herning eller mod syd til Sdr. Felding. De få transporter der er mod Videbæk mod nord, benytter Sønderupvej forbi Arla til Skjernvej.

Det vurderes således at projektstrækningen ikke er påvirket i betydelig grad af tung trafik til/fra Troldekt.

2.4.3 Møde med borgerforeningerne

Mødet med borgerforeningerne i Egeris og Vorgod-Barde blev afholdt som et fællesmøde i Møllehytten centralt i Egeris. Formålet var at høre nærmere om hvordan især den tunge trafik

opleves gennem bysamfundene og høre om de lokales tanker om en styrket vejforbindelse til rute 15.

Det var klart, at der var forskellige opfattelser af trafikken i hhv. Egeris og Vorgod-Barde. I Egeris følte borgerne sig meget generet af den tunge trafik, både hvad angår antal og hastighed. Borgerne i Egeris vurderede, at en meget stor del af lastbiltrafikken gennem byen var relateret til Arla. Borgerne i Vorgod-Barde gav udtryk for, at de ikke mærkede den tunge trafik fra syd mod rute 15.

Der var stor opbakning blandt borgerne i Egeris til at styrke vejforbindelsen mod rute 15 og lede den tunge trafik uden om byen. Borgerne i Vorgod-Barde var ikke afvisende overfor dette, men så ikke det samme behov, og udtrykte tvivl om hvorvidt det gav mening ift. hvor dyrt et sådant projekt vil være.

Der var enighed om at en evt. ny vejforbindelse bør gå vest om Egeris og Vorgod-Barde og tilslutte rute 15 umiddelbart vest for Vorgod-Barde. En østlig linjeføring vil have store negative konsekvenser for naturen.

2.5 Observationer

Vejnettet er besøgt tirsdag d. 6. september 2022 i tidsrummet fra kl. 10-12. Vejret var tørt og delvist skyet.

Generelt var der ikke meget trafik på vejnettet, men tidspunktet var også uden for de almindelige spidstimer.

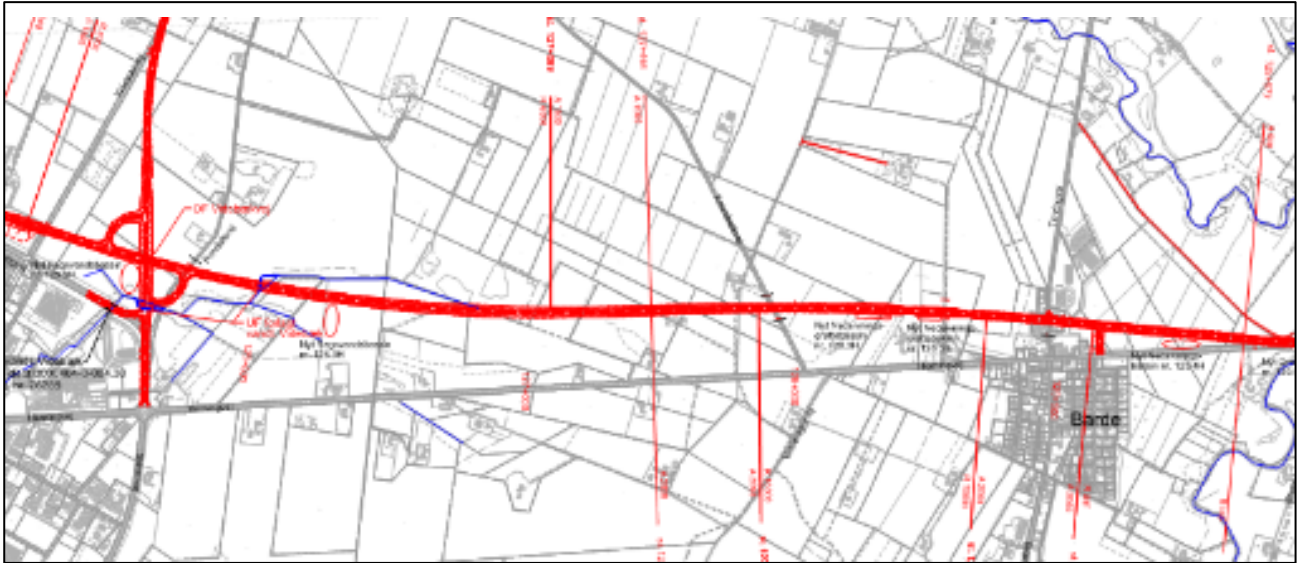
Der blev observeret en del lastbiltrafik på Sønderupvej til og fra Arla. Samtlige lastbiler kørte til/fra vest via Skjervevej. På strækningen fra Troldhede til Vorgod-Barde blev der ikke observeret lastbiler i de ca. 2 timer besigtigelsen varede.

I forbindelse med dialogmøderne med borgerforeningerne, afholdt i Egeris d. 31. oktober 2022, blev der også observeret en varierende mængde lastbiltrafik. Der var tendens til at lastbiler kom i "klumper", og derimellem var der lange perioder hvor der ikke blev observeret lastbiler.

3 Fremtidig udvidelse af rute 15

Vejdirektoratet har i juni 2022 offentliggjort en VVM for udvidelse af Rute 15 på strækningen mellem Herning og Ringkøbing.

Udvidelsen medfører, at Rute 15 mellem Videbæk og Vorgod-Barde forlægges mod nord. Der etableres tilslutning som et hankeanlæg i den østlige del af Videbæk ved Skjernvej. Derudover etableres der som udgangspunkt en tilslutning som et prioriteret T-kryds i den østlige ende af Vorgod-Barde.



Figur 16. Forlægning og udvidelse af Rute 15.

Ringkøbing-Skjern Kommune samt borgerforeningen i Vorgod-Barde har indsendt høringsvar til Vejdirektoratet, hvor der argumenteres for at tilslutningen ved Vorgod-Barde også skal laves som et hankeanlæg.

4 Potentiale for overflytning af tung trafik til en ny vejforbindelse

For at en ny vejforbindelse fra Nr. Vium til rute 15 kan være relevant, er det afgørende, at den vil være mere attraktiv end den eksisterende forbindelse for en betydelig mængde tung trafik.

På baggrund af trafiktællinger, dialog med virksomheder og lokale vurderes den nuværende tunge trafik på projektstrækningen at være en kombination af gennemkørende tung trafik, primært med ærinde til Arla, og tung trafik med ærinde i lokalområdet. For den sidstnævnte gruppe er potentialet mindst for at overflytte trafik til en ny vej.

Generelt er trafikmængderne på projektstrækningen lave. ÅDT er i niveauet 1.000-1.600 køretøjer. Den tunge trafik er samtidig markant større syd for Nr. Vium. Her er ÅDT for den store tunge trafik (lastbiler over 12,5 m) 155 lastbiler, mens den gennem Egeris kun er 22 lastbiler over 12,5 m. Det vurderes således, at den tunge trafik fra syd primært anvender Sønderupvej til enten Arla eller videre til Skjernvej mod Videbæk. Dette stemmer også overens med oplysninger fra Arla om hvordan deres transporter kører, hvor trafik øst for Arla primært kører mod syd mod Troldhede og kun en lille del (5-30 lastbiler pr. dag) kører gennem Egeris.

Med realiseringen af udvidelsen af rute 15 må det forventes, at forbindelsen fra syd via Sønderupvej og Skjernvej bliver mere attraktiv for den tunge trafik. Dette skyldes, at den eksisterende rute gennem Egeris og Vorgod-Barde vil medføre yderligere 1-2 kryds i Vorgod-Barde, hvor trafikken skal foretage svingning for at komme til/fra rute 15. Om der bliver et eller to yderligere kryds afhænger af om tilslutningen ved Vorgod-Barde udformes som et prioriteret T-kryds, eller som et hankeanlæg. Uanset medfører forlægningen af rute 15, at trafikken til/fra syd via Egeris og Vorgod-Barde vil opleve en forringelse af tilgængeligheden til rute 15. Den vestlige forbindelse via Skjernvej vil være mere højklasset, uden forløb gennem byområder med lavere hastighed og uden snoede vejstrækninger. Dette vurderes at ville medføre, at en mindre del af den gennemkørende tunge trafik vil køre gennem Egeris og Vorgod-Barde.

Arlas fremtidige udvidelser forventes som nævnt at medføre en øget lastbiltrafik på ca. 20-50% ift. det nuværende niveau. Ud fra en forudsætning om at lastbiltrafikken fordeler sig som den eksisterende trafik, vil dette medføre, at der i fremtiden vil køre et sted mellem 8 og 36 lastbiler til/fra Arla gennem Egeris og Vorgod-Barde hver dag. En stor del af disse vil kunne overføres til en ny forbindelse vest om Egeris og Vorgod-Barde, men nogle vil have mål i lokalområdet på gårde mv. Det vurderes, at 5-25 daglige lastbiler i et fremtidigt scenarie med en ny vejforbindelse vil kunne fjernes fra den eksisterende rute gennem Egeris og Vorgod-Barde.

Foruden lastbiltrafik til og fra Arla vurderes der også at være et potentiale for at fjerne noget af den øvrige lastbiltrafik og overflytte denne til en ny rute vest om bysamfundene. Da Arlas transporter vurderes at udgøre en meget stor andel af antallet af store lastbiler over 12,5 m gennem byerne, er det øvrige potentiale for overflytning af store lastbiler derfor mere begrænset. Derimod kan der være et potentiale for at overflytte en del af de mindre lastbiler og personbiler på strækningen. Almindelige lastbiler og traktorer gennem Egeris mv. udgør ca. 100 køretøjer pr. døgn, jf. trafiktællingen. En stor del af disse vurderes at have ærinde i

lokalområdet og vil ikke i så høj grad kunne overflyttes. Dette gælder særligt for traktorer og andre landbrugsmaskiner. Det skønnes derfor, at kun ca. 1/3 af den almindelige lastbil trafik vil kunne overflyttes til en ny vej uden om Egeris og Vorgod-Barde.

En oversigt over den samlede mængde lastbiltrafik der skønnes at kunne overføres til et ny vejforløb uden om Egeris og Vorgod-Barde fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 2. Skønnet lastbiltrafik der kan flyttes fra eksisterende vej til en ny vej.

	Eksisterende forhold (fremskrevet)	Overflyttes til ny vej
Store lastbiler fra Arla	8-36	5-25
Store lastbiler, øvrige	2-10	1-5
Alm lastbiler og traktorer	100	20-40
I alt	108-146	26-70

Det vurderes således, at en ny vej vil kunne fjerne 26-70 lastbiler pr. dag på strækningen gennem Egeris og Vorgod-Barde.

Antages det, at lastbiltrafikken vil udgøre ca. 10 % af den fremtidige trafik på den nye vej, forventes den samlede ÅDT på den nye vej at være 260-700 køretøjer. Til sammenligning er dette maksimalt svarende til 1/6 af hvad der kører på Skjernvej på nuværende tidspunkt.

5 Mulig ny vejkorridor

En mulig ny vejforbindelse bør have et forløb vest om Egeris og Vorgod-Barde. Dette skyldes, at øst for disse byer løber ådalen med beskyttet natur og planmæssigt er en udvidelse af Vorgod-Barde by kun mulig mod øst. En østlige korridor vil således medføre store negative konsekvenser for miljø og natur, samt hindre udviklingen af Vorgod-Barde. Det var ligeledes en vestlig linjeføring der var opbakning til blandt borgerne i byerne.

Fra syd kan vejen føres vest om Egeris ved at udnytte den vestlige del af den eksisterende Sønderupvej. Da den nye vej vil blive den primære nord-sydgående vej, kan krydset Nr. Viumvej/Sønderupvej forlægges og ombygges så primærretningen bliver fra det sydlige ben af Nr. Viumvej til Sønderupvej mod vest. Fra Sønderupvej kan den nye vejforbindelse føres via den østlige adgangsvej til Arla, som fra Arla forlænges mod nord til Tranemosevej, som angivet på figur 17.

Som alternativ til at udnytte den eksisterende del af Sønderupvej, kan der etableres en tilslutning til Nr. Viumvej længere mod nord, og herfra syd om Egeris mod Tranemosevej. Dette medfører en lidt kortere rute, men adgangen til Arla forringes, og derved er den mindre attraktiv for Arlas transporter.

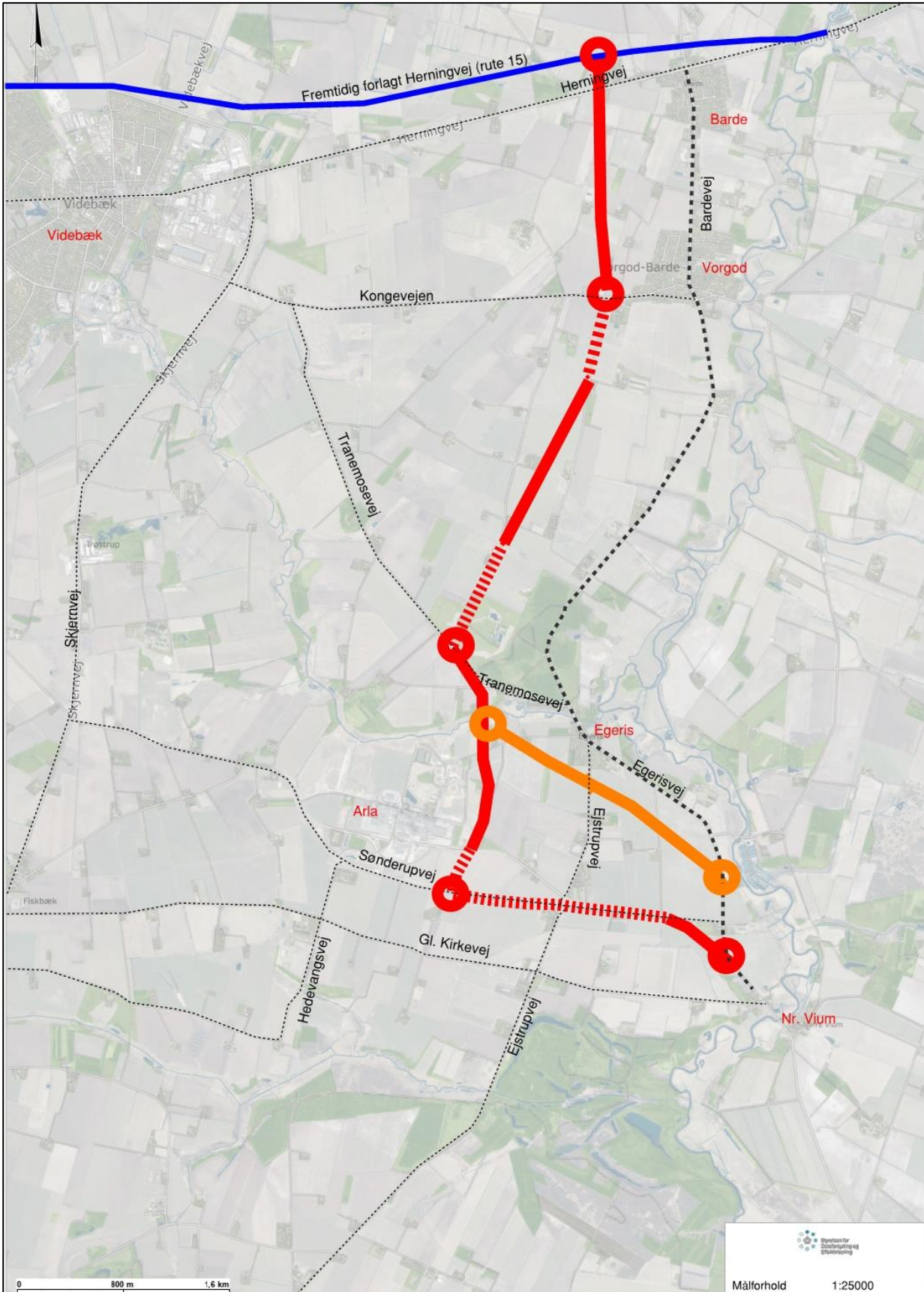
Nord for Tranemosevej kan vejen føres i et trace langs eller parallelt med Bøgelyvej og Gråtorpvej. Dette vil sandsynligvis medføre, at der skal etableres nye adgangsveje til en del af de ejendommene, der har adgang til disse veje. Dette kan medføre omvejskørsel og vil kræve en del yderligere arealerhvervelse. Det anbefales, at antallet af overkørsler og sidevejstilslutninger til en ny højklasset vej holdes på så få som mulige af hensyn til fremkommeligheden og trafiksikkerheden.

Ved passagen af Kongevejen bør der etableres et kryds. Da krydset er fire-benet kan det være en rundkørsel. En rundkørsel vil dog nedsætte fremkommeligheden og gøre den nye vej mindre attraktiv for den tunge trafik. Alternativet er derfor at Kongevejen forlægges på hver side af den nye vej, så der dannes to forsatte T-kryds. Dette betyder omvendt en forringelse af fremkommeligheden på Kongevejen mellem Vorgod og Skjernvej ved Videbæk.

Tilslutningen til rute 15 bør være så tæt på Vorgod-Barde som mulig, da en tilslutning ellers vil komme for tæt på den nuværende og fremtidige tilslutning ved Skjernvej øst for Videbæk. Jf. vejreglerne, bør mindsteafstanden mellem toplanskryds på en gennemfartsvej være 3 km, hvilket netop kan opnås ved en tilslutning umiddelbart vest for Vorgod-Barde.

På nuværende tidspunkt planlægger Vejdirektoratet for en tilslutning af den opgraderede rute 15 ved Vorgod-Barde til at være placeret umiddelbart øst for Vorgodvej-Timringvej. Etableres der en ny højklasset vej mod syd på den vestlige side af Vorgod-Barde vil det være hensigtsmæssigt at tilslutningen til rute 15 blev placeret i forbindelse hermed – vest for Vorgod-Barde.

Et samlet forslag til vejkorridor fremgår af nedenstående figur.



Figur 17. Mulig korridor for ny vejtilslutning til rute 15. Orange streng angiver alternativt forløb nord for Sønderupvej.

6 anbefaling

På baggrund af de trafikale analyser og vurderinger ses det, at potentialet for at overflytte tung trafik fra den nuværende strækning gennem Egeris og Vorgod-Barde er begrænset. Det forventes at en ny vej vil kunne aflaste den eksisterende med 26-70 lastbiler pr. dag, og have en ÅDT på op mod 700 køretøjer.

Set i forhold til den store anlægsinvestering der er nødvendig, samt de konsekvenser der måtte være ved at etablere en ny vej ift. natur, miljø og påvirkning af naboer mv., vurderes projektet med en ny vejforbindelse vest om Egeris og Vorgod-Barde til rute 15 ikke hensigtsmæssigt eller rentabelt.

6.1 Alternative tiltag

Især borgerne i Egeris oplever gener ved den nuværende tunge trafik gennem byen, og trafiktællinger viser generelt et højt hastighedsniveau gennem byen. For at mindske disse gener bør der i stedet for en ny vejforbindelse uden om byen, ses på andre mulige tiltag som kan begrænse den tunge trafik eller generne ved den. I Vorgod-Barde er hastighedsniveauet ikke særligt højt, og der opleves ifølge repræsentanter fra borgerforeningen ikke de store gener fra den tunge trafik.

6.1.1 Fartdæmpning gennem Egeris

Egeris ligger i en lavning ved åen. Vejen falder derfor fra begge retninger ned mod byen, hvilket gør, at hastigheden kan være høj. Der er etableret hastighedsdæmpning med rumlefelte og fartviser ved byzonegrænsen. Den hastighedsdæmpende effekt af rumlefelterne for den tunge trafik vurderes dog ikke stor, da den fysiske påvirkning de udsættes for, er lav.



Figur 18. Hastighedsdæmpning med rumlefelter og fartviser ved sydlig bygrænse til Egeris

For at reducere trafikken hastighed ned mod byen og derved også gennem byen, kan der etableres hastighedsdæmpning i form af en midterhelle ved bygrænsen, sådan som der er på nuværende tidspunkt ved den sydlige indkørsel til Vorgod-Barde. Hellen danner en forsætning, som tvinger køretøjer ned i hastighed. Forsætningen bør udformes som en kombiforsætning, så det sikres, at der opnås en hastighedsdæmpende effekt for både personbiler og store køretøjer. Desuden skal det sikres at landbrugskøretøjer også kan passere.

Tiltag som bump kan være et billigere alternativ til forsætninger, men bump kan medføre gener som støj og rystelser. Især i den sydlige ende af byen hvor der er bebyggelse tæt op ad vejen ved bygrænsen kan dette være problematisk, men mod nord vurderes bump som et godt alternativ. Det kan også overvejes at etablere supplerende hastighedsdæmpning midt i byen nær åen med bump for at sikre, at hastigheden forbliver lav gennem hele byen. Bump kan udformes som pudebump så det ikke støjer eller ryster ved store køretøjer.

6.1.2 Lastbilforbud på Ejstrupvej

Det eksisterende lastbilforbud på Ejstrupvej er placeret nord for krydset med Landsbyvej. Lastbiler der kommer fra Sønderupvej og skal mod nord er således drejet ind på Ejstrupvej før de møder tavlen med gennemkørselsforbud.

Da Landsbyvej er en blindvej, kan forbuddet mod gennemkørende lastbiler lige så godt flyttes ud til Sønderupvej. Samtidig bør forbuddet forvarsles på Sønderupvej. Derved mindskes risikoen for at en lastbilchauffør drejer ind på Ejstrupvej, og fortsætter mod nord gennem Egeris.



Figur 19. Ændret placering af forbud mod gennemkørende lastbiler (fra rød til blå linje)