

## Adgang til dyrepark i Nørre Nebel

I forbindelse med udarbejdelsen af lokalplanen dyrepark ved Nørre Nebel har Niras lavet en trafikanalyse til VVM for Bøgh Jensen Feriecentre Invest ApS.

I analysen er der set på 4 forskellige løsningsmuligheder for udformning af indkørslerne til dyreparken:

- Et traditionelt vigepligtskryds med helleanlæg og svingbaner.
- Et signalanlæg
- En rundkørsel
- En underføringsløsning

Placeringen af indkørslen til dyreparken vil være afhængig af hvilken krydstype der vælges.

**Et traditionelt vigepligtskryds med helleanlæg og svingbaner** vil ifølge analysen kunne afvikle trafikken uden nævneværdig kø for den venstresvingende trafik ind til parken.

Bøgh Jensen ønsker indkørslen placeret 80 m vest for Kærvej af hensyn til sammenhængen mellem parkeringsanlægget og indgangen inde på området.

Ifølge Vejreglerne må der af hensyn til trafiksikkerheden ikke anlægges nye firbenede prioriterede kryds i åbent land.

Løsningen med et prioriteret vigepligtskryds kræver derfor at indkørslen til parken flyttes væk fra Kærvej.

Ifølge trafikanalysen fra Niras bør indkørslen flyttes så langt væk fra krydset ved Kærvej som muligt (det vil sige ca. 500 m vest for Kærvej).

Denne løsning medfører at indkørslen kommer tættere på kurven på Vesterhavsvej nord for området.

For at sikre den nødvendige frie oversigt til trafikken på Vesterhavsvej skal der tinglyses et oversigtsareal ved udkørslen fra parken.

Ifølge Vejreglerne skal man sikre en oversigtslængde på 195 m ved udkørsler til en vej med en dimensioneret hastighed på 80 km/t. Når tilslutningen ligger i eller tæt på ydersiden af en kurve som i dette tilfælde afgrænses oversigtsarealet af tangenterne til kurven.

Dette vil kræve at der eksproprieres et oversigtsareal på ejendommen Vesterhavsvej 61.

Når disse regler overholdes, vurderes overkørsel til/fra dyreparken på dette sted trafiksikkerhedsmæssigt OK.

Den af Bøgh Jensen ønskede sammenhæng mellem parkeringsanlægget og indgangen til selve parken må løses af ansøger ved indretningen inde på området.

Venstresvingbanen på Vesterhavsvej skal kunne håndtere mere end 3 biler i kø.

Afstanden mellem sekundærvejene i et højreforsat kryds skal være så stor, at venstresvingssporene kan placeres på den mellemliggende strækning.

Det er vurderet at en placering af venstresvingssporene i forlængelse af hinanden giver den bedste løsning det pågældende sted.

En beregning viser, at afstanden mellem indkørslen til dyreparken og Kærnevej skal være minimum 150 meter, for at de nødvendige venstresvingsspor kan placeres på den mellemliggende strækning. (Der er regnet med venstresvingsspor i forlængelse af hinanden med plads til 4 biler i kø til dyreparken og 1 bil i kø til Kærnevej).

Den dobbeltrettede cykelsti skal trækkes 10-15 væk fra Vesterhavsvej hvor den krydser indkørslen til parken for at sikre opmærksomheden på cyklisterne.

Anlægsomkostningen til etablering af et prioriteret kryds vil ifølge Niras være ca. 1 mio. kr.

Fordele	Ulemper
<ul style="list-style-type: none"><li>• Kan løse problematikken med afvikling af trafikken.</li><li>• Den billigste løsning.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Placeringen af indkørslen fra Vesterhavsvej 150 - 500 m vest for Kærnevej opfylder ikke ansøgers ønske om en indkørsel tæt på indgangen til selve parken.</li><li>• Ved placering 500 m vest for Kærnevej kræves ekspropriation af oversigtsareal på ejendommen Vesterhavsvej 61</li><li>• Er mindre egnede til at afvikle store trafikmængder fra sekundærretningen og store venstresvingende trafikmængder fra primærretningen.</li></ul>

**Et signalanlæg** ved indkørslen til parken placeret ved Kærnevej er også en mulig løsning.

Signalanlæg har den ulempe at de giver forsinkelser for den ligeudkørende trafik på Vesterhavsvej. Hvis man vælger en løsning med signalanlæg, skal man vælge et anlæg som er trafikstyret, så anlægget ikke giver unødige forsinkelser for trafikken på Vesterhavsvej.

Signalreguleringer vælges primært hvor andre løsninger ikke kan sikre tilstrækkelig kapacitet.

Cykelstien skal enten trækkes 10-15 m tilbage fra Vesterhavsvej eller føres igennem signalanlægget i krydset med en separat signalfase.

Ifølge Niras' vurdering er en signalregulering ikke en bedre løsning end et prioriteret kryds i dette tilfælde.

Anlægsomkostningen til udbygning af krydset og anskaffelse af et signalanlæg vil ifølge Niras være ca. 2-3 mio. kr.

Fordele	Ulemper
---------	---------

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kan løse problematikken med afvikling af trafikken.</li> <li>• Indkørslen kan placeres ved Kærnevej som ønsket af ansøger.</li> <li>• Forbedring af ind- og udkørslen til Kærnevej.</li> <li>• Reducerer risikoen for krydsnings- og indsvingningsuheld</li> <li>• Markerer krydset tydeligt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Giver forsinkelser for den ligeudkørende trafik på Vesterhavsvej.</li> <li>• Kræver en større udbygning af krydset.</li> <li>• En dyrere løsning end et kanaliseret kryds.</li> <li>• Kræver gadelys</li> <li>• Driftsudgifter til strøm og vedligeholdelse.</li> <li>• Risiko for bagendekollisioner og uheld med venstresving ind foran modkørende</li> <li>• Risiko for ulykker med påkørsel af signal- og belyningsmaster</li> </ul>
--	---

**En rundkørsel** er mere arealkrævende end de to førstnævnte løsninger og dette medfører en dyrere anlægsøkonomi.

Til gengæld er dette en mere trafiksikker løsning, hvilket primært skyldes, at der sikres lav fart igennem krydset.

En rundkørsel det pågældende sted vil samtidig virke som en hastighedsdæmpende byport inden man kører ind i Nørre Nebel.

En rundkørsel giver dog som en signalregulering forsinkelser i fremkommeligheden for trafikken på Vesterhavsvej.

Hvis trafikmængden stiger markant på et senere tidspunkt har en rundkørsel mindre kapacitet end et signalanlæg, men med de nuværende trafikmængder og de forventede trafikmængder til dyreparken viser beregningerne ingen problemer med denne løsning.

Anlægsomkostningen til anlæggelse af en rundkørselsløsning vil ifølge Niras være ca. 3-4 mio. kr.

Merudgiften skyldes delvis at en rundkørsel kræver køb af et større areal end de tidligere nævnte løsninger.

Fordele	Ulemper
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kan løse problematikken med afvikling af trafikken.</li> <li>• En meget trafiksikker løsning.</li> <li>• Vil samtidig virke som en hastighedsdæmpende byport.</li> <li>• Indkørslen kan placeres ved Kærnevej som ønsket af ansøger.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Giver forsinkelser for den ligeudkørende trafik på Vesterhavsvej.</li> <li>• Har mindre kapacitet end et signalanlæg hvis trafikmængden på et senere tidspunkt stiger markant på Vesterhavsvej.</li> <li>• Kræver større arealerhvervelser end de øvrige løsninger.</li> <li>• En dyrere løsning end de to første.</li> </ul>

**En løsning med underføring** har også været overvejet – det vil sige en løsning hvor indkørslen til parken føres under Vesterhavsvej og tilsluttes denne med ramper.

Dette er en kapacitets- og trafiksikkerhedsmæssig god løsning da svingstrømme over Vesterhavsvej elimineres.

Løsningen er væsentlig dyrere end de øvrige løsninger.

Anlægsomkostningen vil ifølge Niras være ca. 8-10 mio. kr.

Fordele	Ulemper
<ul style="list-style-type: none"><li>• Kan løse problematikken med afviklingen af trafikken.</li><li>• En kapacitetsmæssig god løsning.</li><li>• En trafiksikkerhedsmæssig god løsning.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Kræver større arealerhvervelser.</li><li>• En meget dyr løsning.</li></ul>

### **Betaling for nødvendige ombygninger på Vesterhavsvej :**

Ifølge vejlovens § 70 kan Vejbestyrelsen som betingelse for anlæggelse af ny adgang eller ændret anvendelse af eksisterende adgang påligne en ejer eller bruger af en særligt trafikskabende virksomhed at afholde udgifterne til nødvendige ombygning på den offentlige vej.

Kommunen kan ikke pålægge ejeren at afholde udgifterne til de nødvendige arealerhvervelser og de dermed forbundne udgifter (udgifter til matrikulær berigtigelse og lign.).

Kommunen kan heller ikke som et vilkårligt krav stille betingelse om vederlagsfri afståelse af areal fra ansøger til de nødvendige vejombygninger – der kan indgås en aftale herom med ejeren, men kommunen kan ikke stille det som et myndighedskrav.

Det er ifølge jurister fra Vejdirektoratet lovligt at kræve fuld betaling for hvad det ville koste at etablere den billigste løsning som vejteknisk og trafiksikkerhedsmæssigt løser problematikken på stedet – i dette tilfælde et prioriteret kryds med svingbaner (kanalisering).

Kommunen skal altså som minimum betale for de nødvendige arealerhvervelser uanset hvilken løsning der vælges (hvis ikke detailprojektet viser, at kanaliseringsanlægget kan anlægges indenfor eksisterende vejarreal eller med arealerhvervelser udelukkende fra ansøger og der kan laves en aftale om, at han vederlagsfrit bidrager med disse.)