

O Trafikale forhold i forbindelse med ansøgning om grusindvinding i Kjelst

Dok.nr.: 1669
Sagsid.: 13/4476
Initialer: 40648

Åben sag

Sagsfremstilling

Der er søgt om tilladelse til råstofindvinding på et 47 ha stort areal i Kjelst. Området hvorfra indvindingen skal ske er beliggende mellem Kærgårdvej og Ho Bugt Vej. Det forventes at der udvindes 120.000 m³ grus om året.

Under behandlingen af ansøgningen har der blandt andet været sat fokus på den kommende trafik til og fra indvindingsområdet.

Der vil i gennemsnit komme 20 lastbiltransporter pr. arbejdsdag. Transporterne vil alene finde sted hverdage mellem kl. 06.00 - 18.00.

Forskellige mulige adgangsveje til området har været drøftet, herunder Ho Bugt Vej, Kildegårdsvej, Broengvej, Kærgårdvej, Kjelstvej, Vesterhavsvej og Tarpbagevej - alle offentlige kommuneveje.

Ansøger har uden resultat ved flere lejligheder forsøgt at etablere en privat vej fra grusgravsområdet direkte til Kjelstvej over naboarealer men uden resultat.

Den del af vejnettet, der samlet set vil egne sig bedst til transport til og fra indvindingsområdet, vurderes at være ruten Kærgårdvej-Kjelstvej-Vesterhavsvej.

Denne rute er den korteste og mest direkte vej til og fra området, ligesom denne del af vejnettet rummer de bedste oversigtsforhold og der findes færre beboelser end på ruterne mod syd og øst. Desuden er strækningen ikke en del af cykel- og vandreruterne,

De mest følsomme punkter i forhold til anvendelsen af ruten til tung trafik er, at strækningen er en del af skolevejen til Billum og Blåvandshuk skoler, at den er forholdsvis smal, og at den munder ud i den forholdsvis stærkt trafikerede Vesterhavsvej. Det vil derfor være påkrævet, at vejstrækningen sikres på forskellig vis.

Den optimale løsning i forhold til særligt at sikre de skolebørn, der benytter de berørte dele af Kærgårdvej og Kjelstvej til og fra Kildegårdsvej og Vesterhavsvej, er at adskille de gående/cyklende fra den øvrige trafik.

Da der alt andet lige er tale om en relativ begrænset trafikmængde på strækningen, både af lastbiler og cyklister, er det vurderet, at der med en ombygning af de berørte vejstrækninger til 2-1 vej (2 minus 1 vej), vil være tilvejebragt en trafikikkerhedsmæssig forsvarlig løsning for skolebørnene.

På en 2-1 vej indsnævres kørebanen visuelt med en stiptet bred kantbane i begge sider til ét fælles kørespor. Når der ikke er modkørende skal trafikanterne placere sig midt på vejen inden for afstribningen i det fælles kørespor.

Når der kommer modkørende trafik skal trafikanterne trække ud over den stiplede kantbane. Formålet med afmærkningen er at forbedre forholdene og give mere plads til de lette trafikanter.

Der vil i VVM redegørelsen blive indarbejdet følgende forslag:

Kærgårdvej

Nuværende Kærgårdvej er en grusvej med en 3,5 til 4 m bred kørebane. Vejen er udskilt i matriklen med en udlægsbredde på ca. 7,5 m. Kærgårdvej kan i princippet udbygges på 2 måder der sikrer, at vejen kan bære den tunge trafik og samtidig sikre de bløde trafikanter.

1. Vejen udbygges til minimum en 6 m bred asfalteret kørebane dimensioneret til tung trafik og indrettet med "cykelbaner" i begge vejsider til en 2 – 1 vej. Herudover skal der anlægges 1 m brede rabatter og grøfter til afvanding.

2. Vejen udbygges med en 5,5 m bred asfalteret kørebane dimensioneret til tung trafik. Der skal anlægges 1 m brede rabatter og grøfter til afvanding. For at tilgodese de bløde trafikanter (skolebørn) langs vejen, skal der langs vejens nordlige side etableres en 1,5 m bred cykelsti med grus, stenmel eller anden kørefast belægning.

Begge løsninger forudsætter at vejarealet udvides.

Kjelstvej

Kjelstvej er en 5 m bred asfaltvej. Vejen er en del af skolevejen til Billum Skole og Blåvandshuk Skole i Oksbøl. Vejen er ikke i sin nuværende udformning bred nok til, at der kan ske en forsvarlig afvikling af trafikken til og fra en grusgrav i området.

Det forudsættes derfor at den eksisterende vej sideudvides til 6.5 meter og renoveres med nyt bærelag. Vejen udformes endvidere med stiplede "cykelbaner" i begge vejsider 2 – 1 vej. Herved vil kørebanen i princippet fremstå som ét spor, hvilket betyder, at kantbanerne skal anvendes ved passage af modkørende trafik.

Løsningen vil sikre, at Kjelstvej kan bære trafikken fra grusgraven og skabe sikker færdsel for de bløde trafikanter. Vejens udformning vil endvidere virke hastighedsdæmpende pga. den begrænsede kørebanebredde, og idet modkørende skal tage hensyn til hinanden.

Tilslutning til Vestkystvejen

I krydset Vesterhavsvej/Kjelstvej er der i dag ikke nogen svingbane på Vesterhavsvej for venstresvingende trafik. Hvis det viser sig, at der kan opstå kødannelse og farlige trafikale situationer på Vesterhavsvej på grund af den forøgede trafik til grusgraven, kan det blive nødvendigt at etablere en venstresvingbane.

Skiltning

For at sikre at kørsel til og fra grusgraven sker ad den fastlagte rute, vil der i nødvendigt omfang blive opsat skiltning, der friholder Kildegårdsvej, den sydlige del af Kjelstvej og Ho Bugt Vej for tung trafik, der ikke har ærinde på disse strækninger. Måltrettet skiltning og eventuelle hastighedsbegrænsninger er som nævnt også mulige tiltag til fordel for at øge sikkerheden på ruten til og fra indvindingsområdet.

Inden anlæg og drift af grusgraven påbegyndes skal:

Kærgårdsvej udvides og asfalteres i henhold til et af de 2 ovennævnte forslag.
Kjelstvej udvides, og der skal etableres cykelbaner efter ovennævnte forslag.

Udgifterne til ovennævnte arbejder er overslagsmæssigt beregnet til:

Kærgårdvej 2,0 mio. kr. ekskl. moms.

En mindre del af den samlede udgift til udvidelse af Kærgårdvej kan i henhold til vejlovens §§ 70 og 71 pålignes ansøger i forbindelse med anlæg af en ny overkørsel fra indvindingsområdet.

Den resterende del af udgiften afholdes af Varde Kommune.

Kjelstvej 1,2 mio. kr. ekskl. moms.

Udgifter til udbygning af Kjelstvej kan ikke pålignes efter lov om off. veje men afholdes af Varde Kommune.

Hvis kommunen skal friholdes for at bidrage økonomisk til gennemførelse af de foreslåede vejombygninger kan det ikke ske med baggrund i Vejloven, men skal ske som et vilkår i grusindvindingstilladelsen.

Forvaltningens vurdering

Forvaltningen vurderer, at orienteringen kan tages til efterretning.

Retsgrundlag

Råstofloven

Lov om offentlige veje

Økonomi

Ingen

Høring

Ingen

Anbefaling

Forvaltningen anbefaler,

at orienteringen tages til efterretning.

Beslutning Udvalget for Plan og Teknik den 27-03-2013

Fraværende: Ingen

Orienteringen blev taget til efterretning.