

KRYDSLØSNINGER VIBORG NV

1 Baggrund

Med udgangspunkt i resultatet af arbejdet med trafikplanen for Viborg er der udarbejdet principforslag for anlægstekniske løsninger for en række sorte pletter på vejnettet.

Nogle af disse sorte pletter er at finde i Viborg NV. Dette notat beskriver kort fordele og ulemper ved forskellige løsningsprincipper med den vejstruktur, der findes i området.

2 Sorte pletter

To af de sorte pletter i Viborg NV er lokaliseret i krydsene:

- > Agerlandsvej/Gl Skivevej
- > Vognmagervej/Fabrikvej

For begge de sorte pletter er der tale om svingningsuheld, og uheld mellem lige-udkørende fra hver sin vejgren, hvor indsatsen derfor handler om at håndtere denne konflikt.

Hvor Vognmagervej i forhold til erhvervsområdet har en vigtig overordnet rolle i vejbetjeningen, har Gl. Skivevej i dag i højere grad en rolle som kobling mellem Viborg midtby og Engelsborg området, hvor der også er en trafik af bløde trafikanter mod de rekreative områder ved Undallslund vest for Viborg.

Agerlandsvej, der egentlig er fordelingsvej, udgør også en "genvej" mellem Nordre Ringvej og Vestre Ringvej, hvorfor der nok optræder en del trafik på denne som burde anvende Vognmagervej og den Vestre Ringvej i stedet.

PROJEKTNR.

A072892

DOKUMENTNR.

002-01

VERSION

2.0

UDGIVELSESDATO

08.06.2017

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

OWJ

KONTROLLERET

TSRD

GODKENDT

OWJ



Figur 1 Lokaliseringen af de omtalte to sorte pletter i Viborg NV

3 Vurdering af løsningsprincipperne

Principielt kan både signalanlæg og rundkørsler være mulige tiltag til at regulere de konflikter, der afstedkommer uheld i krydsene. Begge løsninger har sine fordele og ulemper.

Signalanlæg gør det muligt at prioritere enkelte strømme i krydset ved fordelingen af grøntid. Etableres signalanlæg med rød hvile kan de – uden for myldretiden – have en vis hastighedsdæmpende virkning, idet man kan styre skiftet fra rød til grøn i forhold til en ønsket hastighed mellem detekteringspunktet før krydset og stoplinjen.

Medmindre signalanlægget etableres med bundne trafikstrømme (hvor de svingende afvikles i egen fase), er der fortsat konflikter, som kan afstedkomme farlige ulykker, hvis en venstresvingende bilist overser en modkørende. Samtidig kan man også i Viborg konstatere, at nogle trafikanter ikke respekterer det røde lys, hvilket også skaber ulykker.

Afviklingsmæssigt er der en forsinkelse i signalanlæg som følge af de mellemtider, der skal sikre at krydset rømmes inden signalet skifter fase (fra grønt for en strøm til grønt for en anden), og som følge af grøntidsbehovet for hver af de strømme, man vælger at tildele sin egen fase i signalstyringen. Derfor vil man uden for myldretiden oftest opleve en større forsinkelse, når der er etableret et signalanlæg end før signalanlæggets etablering.

Med en rundkørsel er det ikke muligt at prioritere enkelte trafikstrømme. Til gengæld ændrer rundkørslen konflikterne i krydset til at være konflikter mellem "medkørende", hvilket resulterer i færre alvorlige bilulykker sammenholdt med et signalkryds.

Rundkørslen virker også hastighedsdæmpende. Det bidrager også til færre alvorlige ulykker. Dette kan også påvirke trafikanternes rutevalg og gøre gennemkørsel lidt mindre attraktiv.

Med de fremtidige trafikniveauer, som beregnes for de berørte kryds, vurderes rundkørsler at kunne håndtere denne trafik tilfredsstillende. Uden for spidstimerne vil trafikanterne typisk opleve mindre forsinkelser i rundkørslen end i et signalanlæg.

I spidstimen kan situationen være en anden afhængigt af trafikens retningsfordeling. Er der en jævn fordeling af belastningen på alle ben, skaber de indkørende trafikanter "huller" til hinanden som giver en god afvikling. Er der en meget stor trafik i ét ben ind i rundkørslen, kan det resultere i forsinkelser i øvrige ben, som kan have svært ved at komme ind i rundkørslen.

Ligeudkørende lastvognstrafik vil opleve en større gene ved at passere en rundkørsel end et signalkryds, som følge af de forsætninger midterøen skaber. Overkørselsarealer omkring midterøen kan være nødvendige af hensyn til svingende lastvogne. Disse skal nødvendigvis indrettes, således det ikke bliver attraktivt at benytte disse for ligeudkørende, fordi hastighedsniveau i rundkørslen derved kan blive for højt. Dette giver også en vis diskomfort for den svingende lastvognstrafik.

4 Vurdering af konkrete løsninger

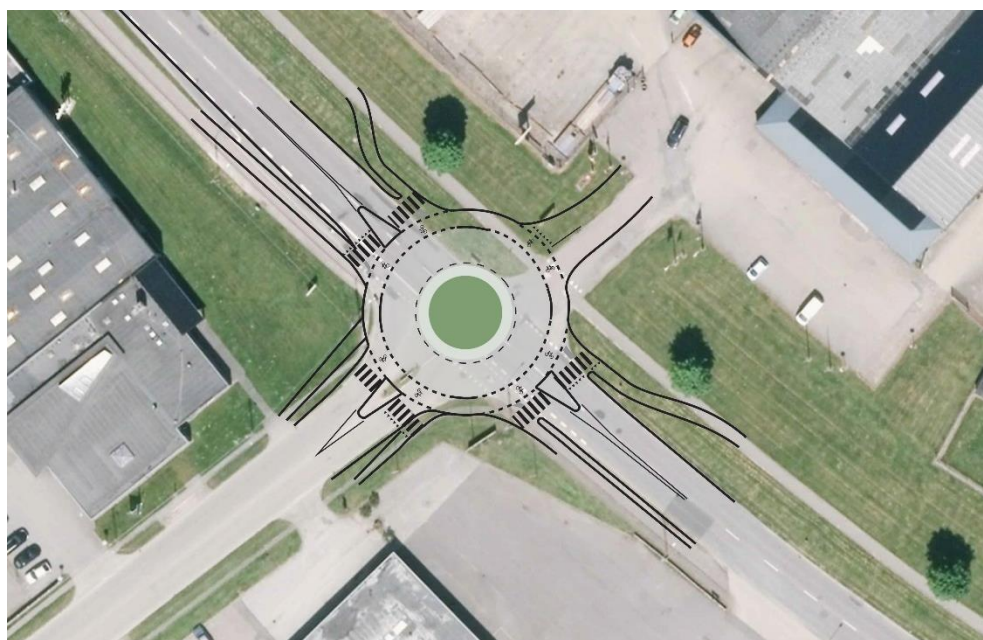
Hvis man ved gennemførelsen af trafiksikkerhedsprojekterne ønsker at fastholde en høj prioritet for den ligeudkørende trafik ad Vognmagervej, vil en signalløsning i dette kryds umiddelbart være det mest oplagte.

Løsningen vil være dyrere end en rundkørsel som følge af større arealbehov til kanalisering. Løsningen vil desuden forudsætte lukning af en privat overkørsel. Fokuseres alene på trafiksikkerhed og de ulykker, som oftest medfører personskade, vil rundkørslen være at foretrække.

En tredje løsning, hvor der alene sker forlægning af indkørslen til virksomheden nord for Vognmagervej, er også mulig. Under halvdelen af de registrerede ulykker i krydset relaterer sig dog til trafikken i dette ben. Derfor vurderes de to andre løsningsmuligheder at være væsentligt bedre trafiksikkerhedsmæssigt.



Figur 2 Principskitse af signalkryds i krydset Vognmagervej/Fabrikvej



Figur 3 Principskitse af rundkørsel i krydset Vognmagervej/Fabrikvej



Figur 4 Forlægning af overkørsel til virksomheden

Umiddelbart vurderes en rundkørsel at være den mest hensigtsmæssige løsning i krydset Agerlandsvej/Gl. Skivevej. For Agerlandsvej kan den være medvirkende til at gøre rutevalget ad denne lidt mindre attraktivt for den gennemkørende trafik, samtidig med at den tilgodeser en situation med mere trafik på tværs af bløde trafikanter, som er en konsekvens af udbygningen i Engelsborg.



Figur 5 Rundkørsel mellem Agerlandsvej og Gl. Skivevej