

Fritidslandskab ved Darup

Trafikal analyse i anlægs- og driftsfase



1

Indledning



Landskabsarkitekt Martin Lose fra FORM By og Landskab har anmodet Via Trafik om en overordnet vurdering af de trafikale konsekvenser ved udvikling af Fritidslandskab ved Darup.

Projektområdet er et ca. 80.000 m² kileformet areal mellem de to jernbaner; Roskilde-Kalundborg, og Roskilde-Ringsted. Området er 8-900 meter langt og ca. 150 meter bredt i sydenden, hvor der er vejtilslutning til Gammelgårdsvej.

Området ligger på grænsen mellem Roskilde og Lejre kommuner. Den sydlige del af området, og dermed vejtilslutningen, er beliggende i Lejre Kommune, mens den nordlige spids er beliggende i Roskilde Kommune.

Området planlægges udviklet til et rekreativt cykelområde med kuperede cykelspor, og dertil hørende faciliteter i form af toilet, kiosk mv. De fleste brugere vil være endagsbesøgende, men der planlægges også med mulighed for camping og Bed & Breakfast.

Området er skitseret med ca. 80 almindelige parkeringspladser og med ca. 40 pladser til autocampere.

Det er oplyst, at opbygningen af landskabet sker med tilkørsel af ca. 600.000 ton jord, svarende til ca. 375.000 - 400.000 m³.

2

Anlægsfasen

2.1

Trafikmængder

Der kan typisk være 18 tons jord på en forvogn, og 37 tons jord på en forvogn med hænger. (svarende til henholdsvis 12 og 24 m³)

Det antages, at jordtransport vil ske ligelig fordelt mellem lastbiler med og uden hænger, således at en transport i gennemsnit vil svare til 30 tons jord.

Projektet medfører således ca. 20.000 transporter med jord. Det er oplyst, at der forventes omkring 70 transporter pr hverdag i gennemsnit, svarende til 140 lastbilture, begge retninger tilsammen.

Den samlede jordtransport vil tage ca. 300 hverdage, der forventes fordelt over en periode på 2-4 år.

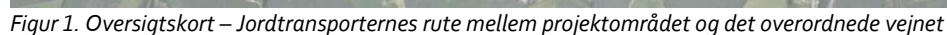
Det forudsættes, at jordtransporterne skal køre ad Gammelgårdsvej og Darupvej. Det begrundes nærmere i næste afsnit.

Det planlagte jordtransport vil derfor på dage med jordkørsel tredoble omfanget at tunge køretøjer på Gammelgårdsvej

Det planlagte jordtransport vil derfor på dage med jordkørsel her kun øge omfanget af tung trafik med 18%.

Krydset ved Køgevej og de tilstødende tilslutningsanlæg ved motorvejen er meget belastede i spidsperioder, så hvis det må forventes at jordtransporter også skal ske sammen med myldretidstrafikken, vil det kræve en mere detaljeret analyse af trafikafviklingen i dette krydsområde.

Jordtransporternes rute frem til det overordnede vejnet.



Umiddelbart vil den mest enkle og ukomplicerede rute være via Gammelgårdsvej til og fra Ringstedvej, som vist med rødt på figur 1. Det er desværre ikke muligt, da tunnelen under Roskilde-Ringsted banen kun har en frihøjde på 3,2 meter, jf. foto.

Det vurderes heller ikke realistisk at jordkørsel skal ske gennem byområderne Kamstrup og Vor Frue, til og fra Køgevej.

Den eneste mulige rute ad det nuværende vejnet er således via Gammelgårdsvej-Darupvej til og fra Køgevej og det nærliggende tilslutningsanlæg til Roskildevej. Ruten er ca. 4 km lang mellem Køgevej og projektområdet.



Figur 2. Der er utilstrækkelig frihøjde (3,2 m) på Gammelgårdsvej på strækningen mellem projektområdet og Ringstedsvej.

Gammelgårdsvej er relativ smal vej (jf. foto) med en kørebanebredde på godt 5 meter. Her vil møde med modsat kørende trafik tit medføre, at en eller begge parter trækker ud i rabatten, med det slid på kanten af vejen til følge. Her bør det vurderes om rabatten kan/bør forstærkes på forhånd.



Figur 3. Gammelgårdsvej ved broen over Banen (Roskilde-Kalundborg)

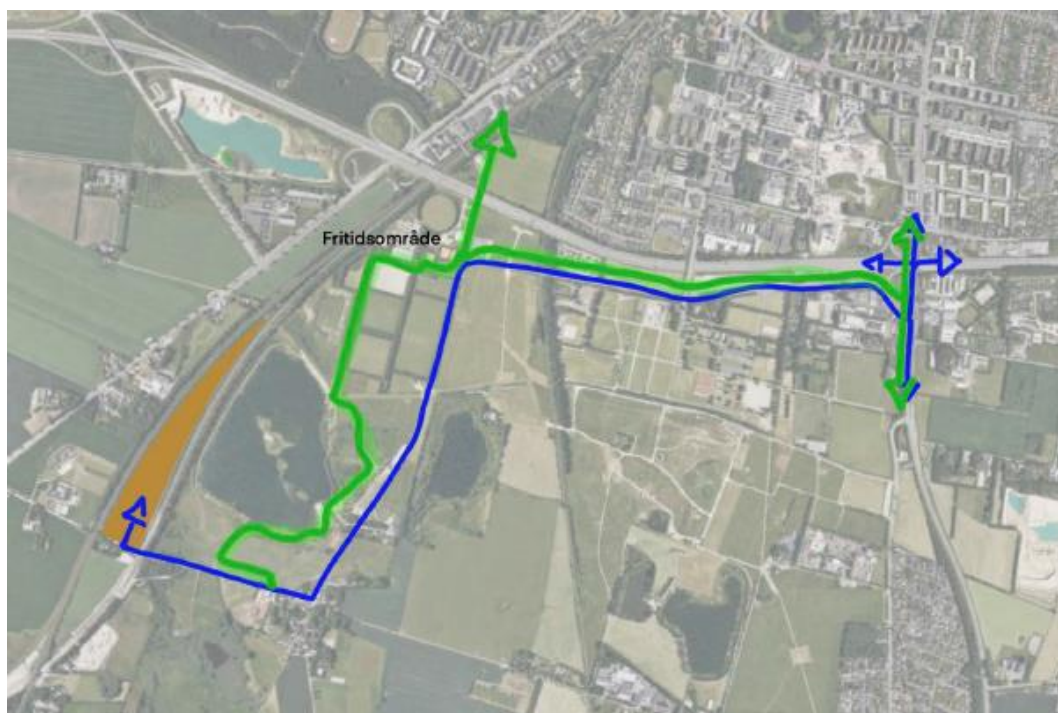
Darupvej har en kørebanebredde på min. 6 meter. Her kan en jordtransport godt passere en personbil indenfor kørebanen.



Figur 4. Darupvej på den Nord-sydgående delstrækning øverst og på den øst-vestgående delstrækning nederst

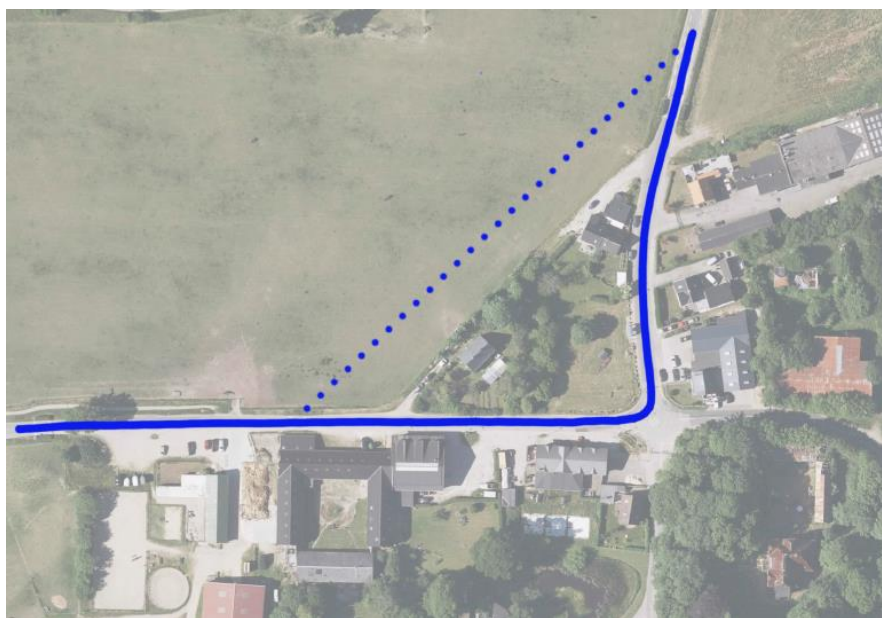
Darupgaards Rideklub, Darup Idrætsanlæg og Skaterpark og Roskilde BMX-klub ligger i fritidsområdet i det nordvestlige hjørne af Darupvej. Der er en dobbeltrettet fællessti i eget trace langs den øst-vestgående del af Darupvej, hvorved langt hovedparten af de lette trafikanter ikke færdes på Darupvej.

Langs den nord-sydgående del af Darupvej og på Gammelgårdsvej er der ingen anlæg til lette trafikanter (dog er Darupvej afmærket som 2-1 vej). Der færdes formentlig meget få lette trafikanter på denne delstrækning. Der er endvidere en alternativ stirute vest for Darupvej, jf. næste figur .



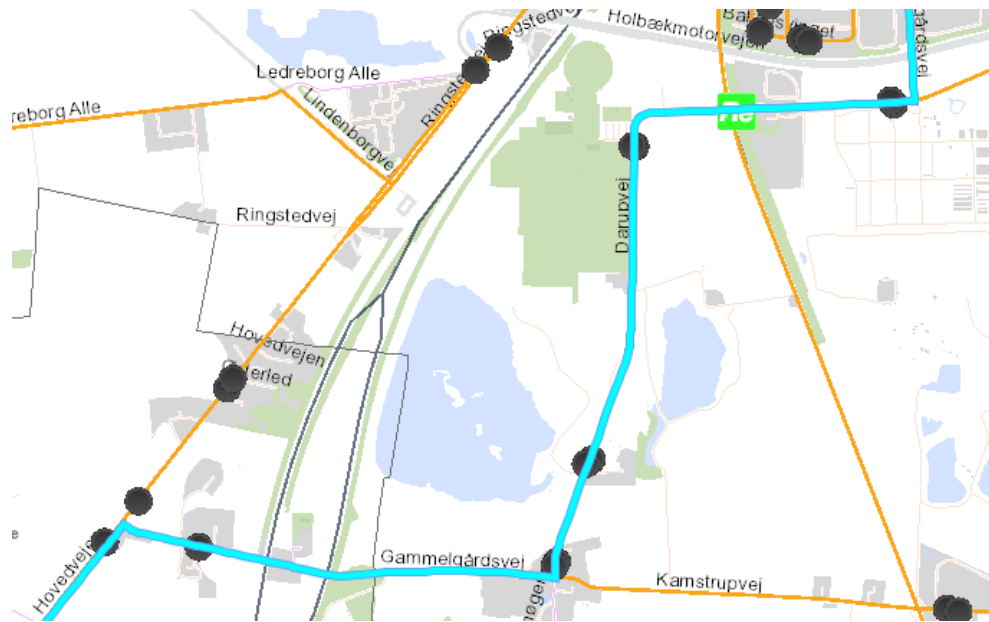
Figur 5. Stier i området. Grusstier i eget trace omkring søen og gennem fritidsområdet, og dobbeltrettet sti langs Darupvej i nord.

På ruten gennem Darup by ligger der ca. 10 ejendomme (boliger og erhverv), og krydset mellem Gammelgårdsvej/Darupvej/Kamstrupvej er udformet som en minirundkørsel. Det er ikke ideelt. Hvis det ikke vurderes realistisk at køre gennem Darup, kan der evt. anlægges en midlertidig vej "vest om byen", jf. skitse. Det vil dog medføre to nye overkørsler ved henholdsvis Gammelgårdsvej og ved Darupvej med krydsende trafik.



Figur 6. Principskitse til forbindelsesvej nordvest om Darup

Der er busser i rute på strækningen. Buslinje 212 kører på Darupvej mellem Maglegårdsvej og Kamstrupvej og buslinje 240 mellem Maglegårdsvej og Hovedvejen.



Figur 7. Nuværende buslinjer ad Darupvej og Gammelgårdsvej

3

Driftsfasen

Driftsfasen er trafikalt langt langt ukompliceret end anlægsfasen.

Det er oplyst, at der i gennemsnit over året skabes en døgntrafik på 10-15 campere og et tilsvarende antal personbiler. Det svarer til en årsdøgntrafik (ÅDT) på 40-60 køretøjer.

Der vil være stor årstidsvariation, med mest trafik om sommeren, i ferier og i weekender.

Det forudses, at langt hovedparten af biltrafikken kører til og fra området fra Ringstedvej, hvor krydset er signalreguleret. Det vurderes derfor at trafikken i driftsperioden vil kunne afvikles uproblematisk uanset trafikken i perioder måtte være langt højere end den gennemsnitlige ÅDT. Dette især fordi de største trafikintensiteter må forventes at forekomme, hvor den øvrige trafik er begrænset.

Der kan dog være særlige forhold i forbindelse med arrangementer på Roskilde Dyrskue, hvilket må afklares i den videre planlægning.