

Kære Hans og Lokalrådet i Laven

Tak for jeres henvendelse og for at dele både reaktioner og spørgsmål fra lokalsamfundet. Det sætter vi stor pris på, og vi er glade for den løbende dialog i projektet.

Vi har fuld forståelse for, at fældningen af træer har ændret oplevelsen af indgangen til Laven og giver anledning til både positive og kritiske reaktioner. Træerne har haft betydning for både landskab og byens karakter, og det er derfor ikke et indgreb, vi tager let på.

Samtidig har det været vores oplevelse, at projektet og den samlede løsning har været drøftet løbende undervejs – både i forbindelse med møder på strækningen, borgermødet på rådhuset og gennem udsendte orienteringsbreve. Det er derfor værdifuldt for os at få jeres aktuelle tilbagemelding, så vi kan blive klogere på, hvordan tiltagene opleves i praksis.

Baggrund for fældningen

Fældningen er gennemført som led i et samlet trafiksikkerhedsprojekt og bygger på en konkret faglig vurdering af forholdene på strækningen.

På den aktuelle strækning stod træerne tæt placeret på stejle skråninger umiddelbart uden for kørebanen. Sammen med tæt beplantning på begge sider – flere steder også hen over vejprofilet – har det skabt en markant **tunneleffekt** og et meget lukket vejrum.

Vurderingen har derfor særligt haft fokus på:

- træer som **påkørselsfarlige genstande**
- den nødvendige sikkerhedszone langs vejen
- samspillet mellem kurver, længdefald og terræn

Hvad er en sikkerhedszone?

En sikkerhedszone er et frit område langs vejen uden faste genstande, hvor et køretøj har mulighed for at genvinde kontrol eller standse, hvis det kører af vejen.

Brede sikkerhedszoner reducerer både risikoen for uheld og alvoren af ulykker.

Størrelsen af sikkerhedszonen afhænger bl.a. af:

- hastighed
- vejens forløb (lige strækning eller kurve)
- samt terrænforhold, herunder grøfter og skråninger

På Mollerupvej er sikkerhedszonen som udgangspunkt:

- ca. **3 meter på lige strækninger**
- op til **4–5 meter i kurver**

Når der er grøfter og stejle skråninger, som på den aktuelle strækning, øges behovet for en større sikkerhedszone, da terrænet gør det vanskeligere at genvinde kontrollen over et køretøj ved en afkørsel.

Træerne stod netop på disse skråninger og inden for den nødvendige sikkerhedszone, hvor de tilsammen fungerede som en sammenhængende række af påkørselsfarlige genstande i et i forvejen kritisk sideareal.

Kombinationen af skråninger, grøfter og tætstående træer reducerer mulighederne for at genvinde kontrollen og medfører, at konsekvenserne af en afkørsel bliver væsentligt mere alvorlige.

Samtidig har tunneleffekten haft betydning for trafikanternes adfærd. Et lukket vejrum kan gøre det vanskeligere at aflæse vejens forløb – særligt i kurver og ved længdefald – og dermed forringe førernes mulighed for at tilpasse hastighed og placering i tide.

Samlet set har der derfor været tale om en uhensigtsmæssig kombination af:

- kurver og længdefald

- skråninger og grøfter
- samt tætstående træer

Fjernelsen af træerne vurderes på den baggrund at:

- reducere risikoen for alvorlige personskader ved afkørsel
- forbedre trafikanternes mulighed for at aflæse vejen
- og mindske den u hensigtsmæssige tunneleffekt

Vurdering af alternativer

Ved håndtering af træer i sikkerhedszonen er der som udgangspunkt tre mulige løsninger:

- fældning
- opsætning af autoværn
- eller væsentlig hastighedsnedsættelse

Muligheden for at sænke hastigheden yderligere har været undersøgt, bl.a. med baggrund i strækningens kurver, men har ikke kunnet godkendes af politiet.

Autoværn har ligeledes været vurderet. Vi har i den forbindelse tidligere udsendt et orienteringsbrev, hvor autoværnets betydning er beskrevet nærmere.

Selvom autoværn kan forbedre trafiksikkerheden i nogle situationer, vil det på denne strækning også medføre ulemper, da:

- der er mange lette trafikanter
- autoværn kan udgøre en risiko ved direkte påkørsel for cyklister
- det kan skabe en barriere og reducere oplevet tryghed og fremkommelighed

På den baggrund er fældning vurderet som den løsning, der samlet set giver **bedst trafiksikkerhed og tryghed – særligt for lette trafikanter**.

I forbindelse med projektet har Silkeborg Kommunes vejdriftsafdeling været tæt involveret i både vurdering og gennemførelse af tiltaget. Det er her, det konkrete omfang af fældning og beskæring er blevet fastlagt på baggrund af de faglige kriterier for trafiksikkerhed. Vejdriftsafdelingen har ligeledes foretaget vurderingen i forhold til Silkeborg Kommunes [Træstrategi](#), således at hensynet til både trafiksikkerhed, drift og de landskabelige forhold er indgået i den samlede beslutning.

En del af en samlet løsning

Det er vigtigt at understrege, at fældningen ikke står alene, men er én del af en samlet trafiksikkerhedsindsats på strækningen.

Der er desuden iværksat følgende tiltag:

- flytning af byzonetavler tættere på byen
- etablering af en portalløsning med opmærksomhedsskabende rødt felt
- advarselstavler for farlige kurver
- supplerende baggrundsafmærkning
- udvidelse af 50 km/t-zonen til at omfatte krydset ved Anedalsvej

Disse tiltag er **bestilt og forventes udført i nærmeste fremtid**.

Der er, som tidligere nævnt, tale om en samlet løsning, hvor flere virkemidler spiller sammen for at forbedre både trafiksikkerhed og trafikanternes adfærd på strækningen.

Samlet indsats – også på private arealer

Som en del af projektet er der også arbejdet med at forbedre forholdene langs strækningen generelt. Der er bl.a.:

- sendt beskæringsvarsler til grundejere
- anmodet om at flytte hegn og hække ind på egen matrikel

Når vi som kommune stiller krav til grundejere for at forbedre trafiksikkerheden, er det samtidig vigtigt, at vi selv lever op til de samme principper og gældende retningslinjer – altså “fejer for egen dør”.

Status og videre forløb

- Fældningen er afsluttet
- Der er ikke planlagt yderligere fældning på strækningen
- De øvrige trafiksikkerhedstiltag gennemføres i den kommende periode

Som en del af vores generelle arbejde med trafiksikkerhed følger vi løbende op på effekten af de tiltag, vi gennemfører. Formålet er at sikre, at de ønskede forbedringer i trafiksikkerhed og trafikanters adfærd opnås i praksis.

Vi vil derfor også følge udviklingen på Møllerupvej efter gennemførelsen af projektet. Såfremt der viser sig behov for justeringer eller supplerende tiltag, vil vi tage stilling til dette på baggrund af de erfaringer, der opnås.

Dialog fremadrettet

Vi tager jeres input omkring oplevelsen af processen og informationsniveauet alvorligt og vil gerne se på, hvordan vi fremadrettet kan styrke dialogen ved denne type projekter.

Vi stiller os meget gerne til rådighed for et møde, hvis I ønsker en nærmere gennemgang eller drøftelse.

Tak igen for jeres engagement i udviklingen af Laven.

Venlig hilsen

Lene Uhre Stæhr

Civilingeniør

Teknik- og miljø