

Til
Naturstyrelsen

Dokumenttype
Trafiksikkerhedsrevision

Dato
Juli 2025

NATURNATIONALPARK ALMINDINGEN, BORNHOLM

TRAFIKSIKKERHEDSREVISION – TRIN 1-3



Revision **01**
Dato **2025-07-07**

Udarbejdet af **LLJ**
Kontrolleret af
Godkendt af
Revision **00**
Beskrivelse **Trafiksikkerhedsrevision, trin 1-3**

INDHOLD

1.	Indledning	4
1.1	Det videre forløb	5
2.	Grundlag for revisionen	6
2.1	Manglende materiale	7
3.	Revisionskommentarer	8
4.	Generelle kommentarer	9
4.1	Problem: Oversigt fra sideveje	9
4.2	Bemærkning: Parkeringspladser	11
4.3	Bemærkning: Afmærkning	12
4.4	Bemærkning: Rabatarealer	12
5.	Specifikke kommentarer	14
5.1	Bemærkning: Tilladt hastighed på Chr. X Vej i Bisonparken	14
5.2	Bemærkning: Standsningsforbud ved travbanen	14
5.3	Bemærkning: Hareløkkerne – buslomme	15
5.4	Bemærkning: Hareløkkerne – vejlukning	16
5.5	Bemærkning: Hareløkkerne – østlige officielle adgang	17
5.6	Bemærkning: Hareløkkerne – handicapparkering	18
5.7	Bemærkning: Advarsel om bison	19
5.8	Bemærkning: Fodgængerpassage af Segenvej ved travbanen	19
5.9	Bemærkning: Tegning af Bastemose parkering	20
5.10	Bemærkning: Chr. X Vej – Rømersvej	21
5.11	Bemærkning: Chr. X Vej hastighed og bump	22
6.	Revisionsskema	25

1. INDLEDNING

En del af Almindingen på Bornholm er udpeget til kommende naturnationalpark. I henhold til BEK nr. 895 af 22/06/2023 - "Bekendtgørelse om trafiksikkerhedsrevision af naturnationalparker og andre områder" - skal der foretages revision af sådanne projekter. Nærværende rapport omfatter trin 1-3 (ide, skitse og detail frem mod etablering / anlæg). Da der ikke er tale om egentlige vejprojekter foreligger der ikke vejtekniske detailtegninger, men skitser, som arbejdet reelt kan udføres efter.

Området er angivet nedenfor. Området gennemskæres af Chr. X Vej, hvor der etableres færste i begge ender af strækningen.

Uddrag af oplysninger fra Naturstyrelsen:

Naturnationalpark Almindingen på ca. 1.200 ha ligger i den østlige del af Almindingen midt på Bornholm afgrænset af Almindings ydre stendige mod øst og syd og af landevejene Almindingsvej og Segenvej mod hhv. vest og nord. Chr. X's Vej passerer igennem naturnationalparken, og er det eneste sted inden for hegn, hvor motorkørsel er tilladt for offentligheden. På Chr. X's Vej vil der være europæisk bison, kronvildt og dåvildt samt råvildt, som kan passere vejen.

Trafiksikkerhedsrevisionen er omfattet af Bekendtgørelse om trafiksikkerhedsrevision af naturnationalparker BEK nr 895 af 22/06/2023.



1.1 **Det videre forløb**

Nærværende rapport er en trafiksikkerhedsrevision på trin 1-3 frem mod udførelse. Det anbefales, at der foretages en trin 4-revision umiddelbart efter anlæg. Der kan være forhold, der ikke er udført korrekt og der kan være forhold, der først efter udførelsen ses at udgøre et problem eller som kan optimeres.

På sidste side i denne rapport er vist et skema, hvor den projekterende/bygherren kan formulere sin stillingtagen til kommentarerne samt beskrive hvilke projektændringer, der foretages.

Derefter er det bygherrens ansvar at beslutte, hvilke kommentarer i denne rapport, der skal medføre projektændringer, og hvilke der ikke skal.

Når der foreligger en endelig beslutning vedr. alle kommentarerne i denne rapport, kan revisoren afslutte revisionen og underskrive sluterklæringen på sidste side.

2. GRUNDLAG FOR REVISIONEN

Trafiksikkerhedsrevisionen er udført efter retningslinjer og principper i Vejdirektoratets "Håndbog i Trafiksikkerhedsrevision", Vejdirektoratet 2024.

Vurdering af projektet er alene foretaget ud fra en trafiksikkerhedsmæssig synsvinkel. Formålet med en trafiksikkerhedsrevision er at påpege trafiksikkerhedsmæssige problematikker og bemærkninger. Det ligger derimod ikke inden for rammerne af en trafiksikkerhedsrevision at påpege positive trafiksikkerhedsmæssige forhold.

Revisionen er således f.eks. ikke en kontrol af, at projektet er udført i henhold til tegningsgrundlaget, men omfatter alene konkrete trafiksikkerhedsvurderinger af aktuelle forhold samt konstaterede afvigelser fra vejreglerne, hvis det kan have en vis sikkerhedsmæssig betydning.

<i>Revisionstrin:</i>	Trin 3
<i>Forudgående revision:</i>	Ikke udført – men der foreligger en generel screening udført af Atkins
<i>Trafiksikkerhedsrevisor:</i>	Lars Lykke Jensen
<i>Projekterende:</i>	Naturstyrelsen, Bornholm
<i>Vejmyndighed:</i>	Naturstyrelsen, Randbøl

Grundrundlag:

Mail, dateret 9. maj 2025, fra Cecilie Degnbol Christiansen, Naturstyrelsen Randbøl:

Naturnationalpark Almindingen

Jeg vedhæfter her link til projektbeskrivelsen.

<https://naturstyrelsen.dk/media/apanqwww/projektbeskrivelse-og-forvaltningsplan-almindingen-enderlig.pdf>

Kortoversigt findes i bunden af denne side:

<https://naturstyrelsen.dk/vildere-natur/naturnationalparker/naturnationalpark-almindingen>

Mail, dateret 28. Mj 2025, fra Georg Ask Marker, Naturstyrelsen, Aakirkeby, med følgende bilag:

 Bilag 1. Projektbeskrivelse_og_forvaltningsplan_NNP_Almindingen.pdf

 Bilag 2. Trafiksikkerhedsanalyse for Naturnationalpark Almindingen. Naturstyrelsen 15. september 2022.pdf

 Bilag 3. Hastighedsmålinger ChrXs vej.pdf

 Bilag 4.CRT rapport den imagemæssige og samfundsøkonomiske effekt af bison på Bornholm.pdf

 Notat om trafiksikkerhed i Naturnationalpark Alminingen_til HQ210525.docx

 Trafiksikkerhedsanalyse_Almindingen_enderlig.pdf

 Bilag A_1_Chr-X-Vej-Nord.pdf

 Bilag A_2_Chr-X Vej.pdf

 Bilag A_3_Chr. Xs Vej sydvest.pdf

 Bilag B_Hareløkkerne og travbane.pdf

 Bilag C_Bastemose-P.pdf

 Bilag D_Chr X Vej_Rømersvej.pdf

 Chr. X Vej december24-maj25.csv

 Chr. X Vej december24-maj25_diagram.pdf

-  Figur 1_ kort med veje _hegn og færste.png
-  Figur 3. P-pladser..png
-  Figur 7. Pudebump.png
-  Figur 13. Cykelveje.png
-  Figur 14. Oversigt over vandre og cykelruter.png

Mail dateret 7. juli 2025, fra Benjamin Bachmann Rasmussen, Naturstyrelsen, Aakirkeby, med følgende bilag:



Projektområdet blev besøgt tirsdag d. 1. juli 2025 (solskin).

Endeligt blev der efter besigtigelse d. 1. juli 2025 afholdt møde med Dorte Bugge Jensen og Benjamin Bachmann Rasmussen (begge Naturstyrelsen, Bornholm).

2.1 Manglende materiale

Intet

3. REVISIONSKOMMENTARER

En trafiksikkerhedsrevision er delt i generelle og specifikke kommentarer, som er underopdelt i "problemer" og "bemærkninger".

Generelle kommentarer beskriver forhold i større dele af projektet. Specifikke kommentarer beskriver forhold i projektet, som kun er gældende for enkelte dele af projektet.

Problemer omfatter trafiksikkerhedsmæssige forhold, som med større eller mindre ændringer vurderes at kunne forbedres, og som er i strid med gældende regler og vejledninger og/eller med trafiksikkerhedsmæssige erfaringer og vurderinger.

Bemærkninger omfatter øvrige forhold, som bør overvejes/revurderes i det videre projektforsløb, men som ikke umiddelbart kan påpeges at have væsentlig trafiksikkerhedsmæssig effekt på det foreliggende grundlag.

Under hvert problem eller bemærkning er indsat plads til, at den projekterende kan angive sit svar samt beskrive hvilke projektændringer, der foretages. Herefter vil revisor forholde sig til svaret, og bygherren kan angive sin beslutning om, hvilke kommentarer i denne rapport, der skal medføre projektændringer, og hvilke der ikke skal, se eksempel herunder:

Projekterendes svar:

Revisors svar:

Bygherres beslutning:

Når der foreligger en endelig beslutning vedrørende alle kommentarerne i denne rapport, kan revisoren afslutte revisionen ved underskrift af sluterklæringen på sidste side.

Nærværende rapport indeholder også enkelte angivelser af trafiksikkerhedsmæssigt uheldige eksisterende forhold, der er konstateret under besigtigelsen.

4. GENERELLE KOMMENTARER

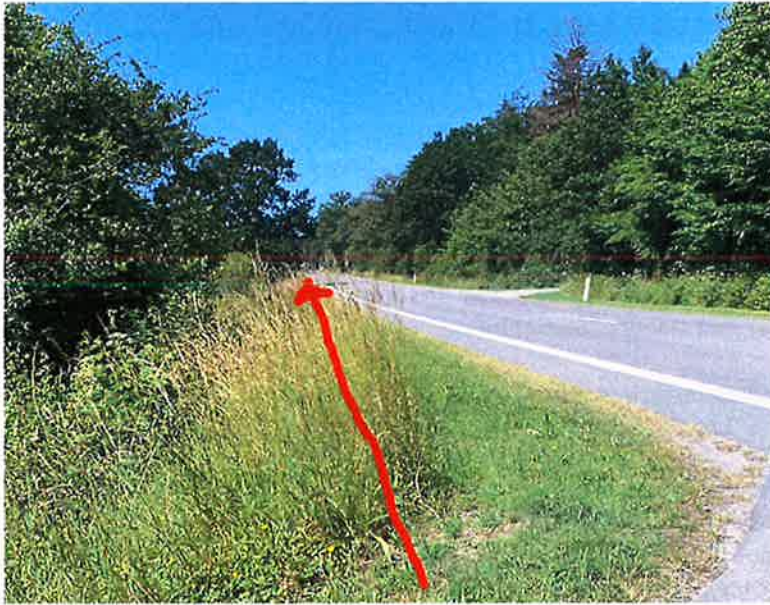
4.1 Problem: Oversigt fra sideveje

På besigtigelsen kunne konstateres, at oversigten fra sidevejene en del steder var begrænset og kan og bør optimeres. Den begrænsede oversigt skyldes primært beplantning / høj bevoksning i rabatterne. Når en primærbilist overses af en udkørende fra en sidevej, kan der opstå kritiske opbremsninger, bagendekollisioner eller tværkollisioner.

Oversigten skal måles i en højde på 1m fra et punkt 3m bag vigelinjen og X meter (Lpri) ned ad primærvejen. X afhænger af den tilladte hastighed:

Dimensionerende hastighed V_d (km/h)	100	95	90	85	80	75	70	65	60	55	50	45	40
Oversigtslængde L_{pri} (m)	206	193	180	168	156	144	133	122	112	102	92	83	74





Løsning:

Sikring af fornøden oversigt i henhold til ovenstående skema.

Projekterendes svar:

Bemærkningen drejer sig om udkørsler til veje, hvor Bornholms Regionskommune står for slåning af vejkanter og rabatter. Slåning af vejrabatter ligger uden for entreprisegrænsen og dermed uden for bygherres mandat.

NST BON vil være opmærksom på oversigtsforhold der kan være begrænsede af beplantning, da det ligger inden for enhedens ansvarsområde.

Revisors svar:

OK

Bygherres beslutning:

Projekterende (NST BON), som også repræsenterer Bygherre (NST RAN) vil på baggrund af den endelige revisorerklæring kontakte Bornholms Regionskommunes Vejvirksomhed og gøre opmærksom på anbefalingen.

Det vil desuden blive vurderet i forbindelse med en TSR trin 4.

Anbefalingen kan ligeledes indgå i det fremadrettede samarbejde med kommunen og i evaluering af effekten og konsekvenserne af de gennemføre trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger.

4.2 Bemærkning: Parkeringspladser

Alle parkeringspladser – eksisterende og nye – bør varsles med E33 "Parkeringsplads" med afstandsangivelse samt med E33 ved adgangen til selve pladsen. Forvarslingen skal sikre, at bilisten er forberedt på den kommende mulighed og kan tilpasse sin kørsel derefter. Dette reducerer også risikoen for bagendekollisioner.



Alle ikke varslede adgange til naturnationalparken kan så betragtes som arbejdsveje uden ønske om offentlig adgang.

Generelt bør det sikres, at der er gode og jævne adgangsforhold, så ind- og udkørsel ikke bliver generet af huller i sidevejen mv. som kan distrahere bilisten fra den øvrige færdsel, medføre pludselige stop eller retningsændringer mv.

Hældningen fra på en sidevej – eller fra en parkeringsplads – mod offentlig vej bør på de nærmeste 20m ikke overstige 25 o/oo (2,5 cm pr. meter). Dette for at sikre, at en bilist nemt kan komme foretage sin manøvre og ikke have vanskeligt ved at sætte i gang efter stop. Derfor bør vejadgange med større hældninger flyttes eller nedlægges.



Stejl rampe

Anbefaling:

Bør skiltes for tilladt trafik.

Projekterendes svar:

Anbefalingen ligger uden for entreprisegrænsen og dermed uden for bygherres mandat.

Revisors svar:

OK

Bygherres beslutning:

Projekterende (NST BON), som også repræsenterer Bygherre (NST RAN) vil på baggrund af den endelige revisorerklæring kontakte Bornholms Regionskommunes Vejvirkksomhed og gøre opmærksom på anbefalingen.

Det vil desuden blive vurderet i forbindelse med en TSR trin 4.

Anbefalingen kan ligeledes indgå i det fremadrettede samarbejde med kommunen og i evaluering af effekten og konsekvenserne af de gennemføre trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger.

4.3 **Bemærkning: Afmærkning**

Skilte og striber (på kørebanen) skal udføres i henhold til vejreglernes angivelse (størrelse, præcis placering, refleksion mv.).

Anbefaling:

Arbejdet bør udføres af entreprenør, der har erfaring med dette.

Projekterendes svar:

Arbejdet udføres i henhold til vejreglernes angivelse.

Revisors svar:

OK

Bygherres beslutning:

Anbefalinger tages til efterretning.

4.4 **Bemærkning: Rabatarealer**

Generelt bør de grønne rabatter langs kørebanen ind mod naturområder friholdes for træer og buske i en vis afstand af flere årsager.

Træer er påkørselsfarlige og der bør være en afstand fra køresporskanten og til en fast genstand på 6m ved 80 km/t, 5m ved 70 km/t og 2m ved 40 km/t.

Desuden vil en fri rabat øge muligheden for at en bilist kan erkende et dyr på med retning mod kørebanen.

Anbefaling:

Rabatterne bør i videst muligt omfang friholdes for beplantning, højt græs, større sten mv.

Projekterendes svar:

Rabatarealer *ind mod* naturnationalparken tolker projekterende som rabatarealer ved de trafikerede veje Segenvej, Almindingsvej samt de lettere trafikerede landeveje Dyndevej og Nydamsvej. Pleje af rabatter her er uden for entreprisegrænsen og dermed uden for bygherres mandat.

Det anbefales, at rabatterne i videst muligt omfang friholdes for beplantning, højt græs og større sten mv, da træerne kan udgøre påkørselsfare og det samme gælder for passerende vildt. Rabatterne her slås af kommunens Vejvirksomhed, hvilket holder græsvegetation og ny træopvæst nede.

NST BON vil være opmærksom på oversigtsforhold der kan være begrænsede af beplantning omkring, inden for enhedens ansvarsområde.

I området inden for naturnationalparken er der hastighedsbegrænsning på 40 km/t. Projekterende vurderer, at der i langt overvejende grad ikke står faste genstande mindre end to meter fra vejen. Rabatterne slås i dag for højt græs og opvækst, og denne praksis fortsætter.

Revisors svar:

OK – det gælder som anført også Chr. X Vej gennem området (*ind mod naturområder*)

Bygherres beslutning:

Anbefalinger imødekommes i det omfang det vurderes muligt inden for entreprisegrænsen.

Projekterende (NST BON), som også repræsenterer Bygherre (NST RAN) vil på baggrund af den endelige revisorerklæring kontakte Bornholms Regionskommunes Vejvirksomhed og gøre opmærksom på anbefalingen.

Det vil desuden blive vurderet i forbindelse med en TSR trin 4.

Anbefalingen kan ligeledes indgå i det fremadrettede samarbejde med kommunen og i evaluering af effekten og konsekvenserne af de gennemføre trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger.

5. SPECIFIKKE KOMMENTARER

5.1 Bemærkning: Tilladt hastighed på Chr. X Vej i Bisonparken

Der er skiltet en hastighed på 5 km/t. Dette er en urealistisk lav og ikke tilladt hastighed for biler og bør ændres til en rimelig hastighed.

Stk. 2. Uden for tættere bebygget område kan en lavere hastighedsgrænse end den generelle fastsættes ned til 30 km i timen for vejstrækninger ved strand, skov eller andre rekreative områder med sæsonpræget gennemkørsel. En sådan hastighedsgrænse kan begrænses til de måneder af året, hvor der er behov herfor.

Uddrag af BEK nr 3 af 03/01/2022

Anbefaling:

Hvis ikke omdannelsen til naturnationalpark er nært forestående, bør den skiltede hastighed på C55 ændres til f.eks. 30 eller 40 km/t. På private fællesveje skal skiltet hastighed ske i dialog mellem politi og vejmyndigheden (kommunen).

Projekterendes svar:

Anbefalingen tages til efterretning.

Revisors svar:

OK

Bygherres beslutning:

Anbefalinger tages til efterretning.

5.2 Bemærkning: Standsningsforbud ved travbanen

Udleveret projektplan angiver skiltning med C61 (standsningsforbud) på strækningen mellem travbanen og Hareløkkerne. Men på stedet er opsat C61 med undertavle der angiver, at standsningsforbuddet kun gælder i rabatten.

Det skal angives med undertavlerne UC60 (pile) hvor restriktionerne er gældende og hvor de op-hører.

Anbefaling:

Hvis ikke omdannelsen til naturnationalpark er nært forestående, bør den skiltede hastighed på C55 ændres til f.eks. 30 eller 40 km/t. På private fællesveje skal skiltet hastighed ske i dialog mellem politi og vejmyndigheden (kommunen).

Projekterendes svar:

Anbefalingen ligger uden for entreprisgrænsen og dermed uden for bygherres mandat.

Revisors svar:

OK

Bygherres beslutning:

Projekterende (NST BON), som også repræsenterer Bygherre (NST RAN) vil på baggrund af den endelige revisorerklæring kontakte og gøre Bornholms Regionskommunes Vejvirksomhed opmærksom på anbefalingen.

Anbefalingen kan ligeledes indgå i det fremadrettede samarbejde med kommunen og i evaluering af effekten og konsekvenserne af de gennemføre trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger.

5.3 Bemærkning: Hareløkkerne – buslomme

Eksisterende buslomme er uheldigt placeret og en holdende bus tager oversigten fra en bilist fra p-arealerne.



Det blev under besigtigelsen konstateret, at busserne (skolebusser?) holdt længe i lommen og dækkede for oversigten. Det bør undgås.

Anbefaling:

Buslommen bør søges trukket længere mod syd, så oversigten forbedres.

Projekterendes svar:

Indretning af Segenvej, herunder placering af buslommen ligger uden for entreprisegrænsen og dermed uden for bygherres mandat.

Revisors svar:

OK

Bygherres beslutning:

Projekterende (NST BON), som også repræsenterer Bygherre (NST RAN) vil på baggrund af den endelige revisorerklæring kontakte Bornholms Regionskommunes Vejvirksomhed og gøre opmærksom på anbefalingen.

Det vil desuden blive vurderet i forbindelse med en TSR trin 4.

Anbefalingen kan ligeledes indgå i det fremadrettede samarbejde med kommunen og i evaluering af effekten og konsekvenserne af de gennemføre trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger.

5.4 Bemærkning: Hareløkkerne – vejlukning

Det skal sikres, at eksisterende skilte nedtages / flyttes, når eksisterende adgang nedlægges.



Lukningen bør ske fysisk med jordvold eller spærrebom – f.eks. O45 (lodret rød-hvid markering – og sådan, at bilister, der er vant til at anvende denne indkørsel ikke uforvarende kommer til at foretage indsving til gene for øvrig trafik og med uhensigtsmæssige bakkemanøvrer til følge.

Anbefaling:

Visuel tydelig lukning af adgange, der ønskes nedlagt.

Projekterendes svar:

Bemærkningen er taget til efterretning og der arbejdes med en tydeligere lukning af adgangen.

Revisors svar:

OK

Bygherres beslutning:

Anbefalinger imødekommes og projekterende (NST BON), arbejder med tydeligere lukning af adgangen.

5.5 Bemærkning: Hareløkkerne – østlige officielle adgang

Flere af adgangene er temmelig smalle og kan kun afvikle trafik i én retning ad gangen. Det er næppe det store problem, når der er travløb, hvor alle trafikanter (stort set) bevæger sig i samme retning. Men hvis der forekommer øvrige dage med meget trafik til og fra Hareløkkerne og der er samtidig ind- og udkørsel, synes her at være en fremkommelighedsudfordring. Dette kan medføre gene for trafikken på Segenvej og uhensigtsmæssige bakkemanøvrer med uheld til følge.



Samme sted gives adgang til både østlig og vestlig del af p-arealerne.



Ved intens trafik væk fra p-arealerne kan der ske "låsning", så et indkørende køretøj til p-arealerne ikke kan komme frem og der ske tilbagestuvning til Segenvej. Og ved udkørsel skal der "forhandles" om fremkørsel, hvis der kommer trafik fra begge p-arealer samtidig. Og oversigten mellem de to p-arealer er væsentligt reduceret grundet beplantning.

Anbefaling:

Bør holdes under observation. Eventuelt kan adgangen til p-pladsen ensrettes, så udkørsel sker, hvor der er begrænset hældning op mod Segenvej. Alternativt udvides de interne veje.

Eventuelt beskæres beplantningen for at skabe bedre oversigt.

Projekterendes svar:

Anbefalingen vil indgå i det fremadrettede samarbejde med kommunen.

Revisors svar:

OK

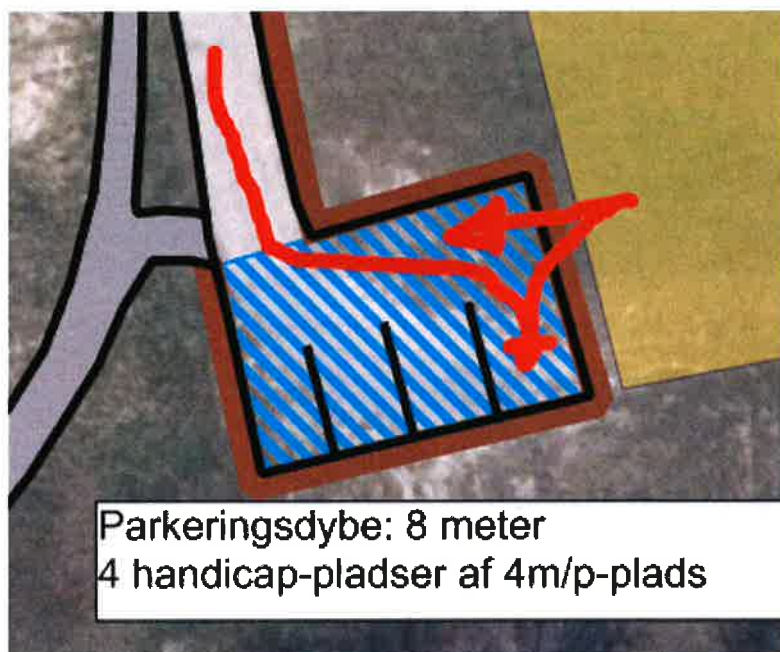
Bygherres beslutning:

Anbefalinger tages til efterretning og vil blive vurderet i samarbejde med kommunen og ifm. TSR trin 4.

Anbefalingen kan ligeledes indgå i det fremadrettede samarbejde med kommunen og i evaluering af effekten og konsekvenserne af de gennemføre trafikssikkerhedsmæssige foranstaltninger.

5.6 Bemærkning: Hareløkkerne – handicaparkering

Den fremlagte skitse for projektet angiver, at handicapbiler skal bakke ud af området, da der ikke er tilstrækkeligt manøvreareal (hvis ikke omkringliggende terræn er jævnt og kørefast).



Anbefaling:

Der bør sikres manøvreareal – også med fyldt p-plads.

Projekterendes svar:

Anbefalingen er taget til efterretning og p-pladsen indrettes, så der sikres manøvreareal også når alle pladser er benyttet.

Revisors svar:

OK

Bygherres beslutning:

Anbefalinger imødekommes. Projekterende (NST BON) vil sørge for at p-pladsen indrettes, så der sikres manøvreareal også når alle pladser er benyttet.

5.7 Bemærkning: Advarsel om bison

Der findes i Danmark ikke officiel advarselstavle med bison – men A26 angiver "dyrevildt" og A27 angiver "kreaturer". Hvorvidt denne kan modificeres til at vise en bison må afklares med politiet.

Anbefaling:

Opfølgning – måske der allerede foreligger en tilladelse.

Projekterendes svar:

Det afklares med Bornholms Politi, hvorvidt den tavle der er benyttet i "Bisonskoven" allerede er godkendt af Bornholms Politi i 2012.

Revisors svar:

OK

Bygherres beslutning:

Anbefaling om opfølgning imødekommes. Projekterende (NST BON) følger op med Bornholms Politi. Anbefalingen om advarselsskilte kan ligeledes indgå i det fremadrettede arbejde med skilteplanen.

5.8 Bemærkning: Fodgængerpassage af Segenvej ved travbanen

Når der afvikles travløb på travbanen vil der ske fodgængerpassage mellem parkeringsarealerne ved Hareløkkerne (syd for vejen) og travbanen (nord for vejen). Den tilladte hastighed er 70 km/t. På Segenvej er registreret med end 3.200 køretøjer på et juledøgn og gennemsnitshastigheden er næsten 71 km/t – dvs. mere end halvdelen af alle køretøjer kører hurtigere end den skilte og tilladte hastighed.

Ganske vist er hastigheden formentlig lavere, når der er trav og der afvikles en del trafik til og fra p-pladsen, men samtidig er der for en fodgænger mange konfliktsituationer, der skal vurderes på en kort strækning.

Anbefaling:

Revisor har ikke observeret lokaliteten mens der afvikles trav, men strækningen bør holdes under observation og der kan evt. skiltes med A99 "Anden fare" med undertavle "Travløb – krydsende fodgængere" eller lignende, i de korte perioder, der afvikles fodgængere. Alternativt kan der etableres en fodgængerstøttehelle (men kræver, at fodgængerne ledes / styres til denne) eller der kan ske manuel styring af trafikken med politi eller hjemmeværn.

Projekterendes svar:

Anbefalingen ligger uden for entreprisegrænsen og dermed uden for bygherres mandat.

Revisors svar:

OK

Bygherres beslutning:

Projekterende (NST BON), som også repræsenterer Bygherre (NST RAN) vil på baggrund af den endelige revisorerklæring kontakte Bornholms Regionskommunes Vejvirksomhed og gøre opmærksom på anbefalingen.

Anbefalingen kan ligeledes indgå i det fremadrettede samarbejde med kommunen og i evaluering af effekten og konsekvenserne af de gennemføre trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger.

5.9 Bemærkning: Tegning af Bastemose parkering

Tegningen angiver, at der allerede er opsat E33 ved adgangen til eksisterende plads. E33 "Parke-ring" er ikke opsat og pladsen kan nemt overses.



P-henvisning bør være tydeligere end de lave grønne skilte

Anbefaling:

E33 med undertavler opsættes. Der bør også ske forvarsling. Og dette gerne inden omdannelse til naturnationalpark.

Projekterendes svar:

Der opsættes den nævnte tavle E33 ifm. Bastemose p-pladsen. Skilt med forvarsling ligger uden for entreprisegrænsen og dermed uden for bygherres mandat.

Revisors svar:

OK

Bygherres beslutning:

E33 med undertavle opsættes ifm. Bastemose p-pladsen. På baggrund af den endelige revisorerklæring vil projekterende (NST BON), som også repræsenterer Bygherre (NST RAN), kontakte

Bornholms Regionskommunes Vejvirksomhed og gøre opmærksom på anbefalingen om skilt med forvarsel.

Anbefalingen kan ligeledes indgå i det fremadrettede samarbejde med kommunen og i evaluering af effekten og konsekvenserne af de gennemføre trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger.

5.10 **Bemærkning: Chr. X Vej – Rømersvej**

A21 (cyklister) skal have undertavlerne "Krydsende cyklister" og "20m" og opsættes 20 meter før konfliktpunktet – alternativt 50m.

Vigelinjen (S11 – hjtænder) bør rykkes så langt frem mod Chr. X Vej, at der sikres optimal oversigt fra Rømersvej mod Chr. X Vej. På Rømersvej vil kun være cyklister og gående samt erhvervskørsel (skovdrift). Men der bør alligevel sikres oversigt svarende til en sidevej – fra 3m bag vigelinjen (kan evt. på dette sted reduceres til 2,5m svarende til byområde) skal der kunne ses køretøjer 74m (teoretisk! – med omtrent denne længde) fra krydset.

For trafik fra Rømersvej – begge retninger mod Chr. X Vej – skal opsættes B11 (ubetinget vigepligt) og der KAN suppleres med V11 på kørebanen.



V11



B11

I dag er det vanskeligt at erkende den tværgående primærvej og "advarslen" er angivet på lav grøn tavle.



Anbefaling:

Supplement med B11, ubetinget vigepligt.

Projekterendes svar:

Der arbejdes med at justere placeringen af vigelinje og hjænder og skiltning, så der skabes bedst mulige skiltning og oversigtsforhold for cyklisterne.

Revisors svar:

OK

Bygherres beslutning:

Anbefalinger imødekommes. Projekterende (NST BON) arbejder med at justere placeringen af vigelinje og hjænder og skiltning.

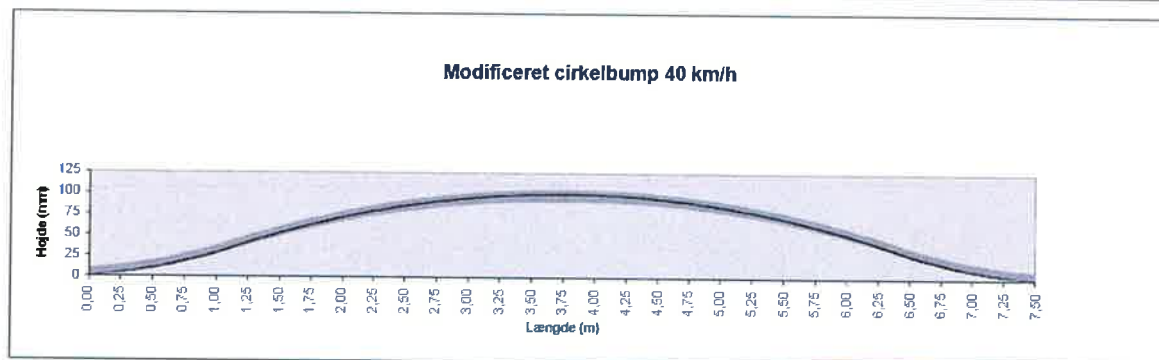
5.11 Bemærkning: Chr. X Vej hastighed og bump

Der skal skiltes med C55 – 40 km/t – mindst for hver 800m (begge retninger). Og normalt også efter hver sidevej – her er dog ingen sideveje, hvorfra der forekommer offentlig trafik (kun arbejdskørsel).

Den anbefalede afstand mellem fartdæmpere er 100-150m ved ønsket hastighed på 40 km/t. Det er dog af Naturstyrelsen angivet, at der påregnes ca. 200m mellem bumpene. Bumpene bør principielt udformes i henhold til vejreglerne, hvor der er angivet flere løsninger med trapezbump, cirkelbump og kombinationer med modificerede bump. Bumpene bør varsles med angivelse af antal.

Eksempel på 40km/t-bump:

Katalog	Typegodkendte fartdæmpere			 Vejdirektoratet	
Bumptype	Modificeret cirkelbump				
Ønsket hastighed	40 km/h	Passagehastighed tunge køretøjer	25 km/h	Bilag nr.	2-5



Bumplængde (m)	0,00	0,25	0,50	0,75	1,00	1,25	1,50	1,75	2,00	2,25	2,50	2,75	3,00	3,25	3,50	3,75
Bumphøjde (mm)	0	4	10	19	29	41	52	62	71	79	85	91	95	98	99	100
Pos. Tolerance for ikke-asfalt bump (mm)	+10	+10	+9	+9	+9	+8	+8	+8	+7	+7	+7	+6	+6	+6	+5	+5
Neg. Tolerance for ikke-asfalt bump (mm)	0	-1	-1	-2	-3	-3	-4	-5	-5	-6	-7	-7	-8	-9	-9	-10
Bumplængde (m)	3,75	4,00	4,25	4,50	4,75	5,00	5,25	5,50	5,75	6,00	6,25	6,50	6,75	7,00	7,25	7,50
Bumphøjde (mm)	100	99	98	95	91	85	79	71	62	52	41	29	19	10	4	0
Pos. Tolerance for ikke-asfalt bump (mm)	+5	+5	+6	+6	+6	+7	+7	+7	+8	+8	+8	+9	+9	+9	+10	+10
Neg. Tolerance for ikke-asfalt bump (mm)	-10	-9	-9	-8	-7	-7	-6	-5	-5	-4	-3	-3	-2	-1	-1	0

Anbefaling:

Supplering med C55 (40 km/t) og efterfølgende hastighedsmålinger. Viser disse før høj hastighed, bør det overvejes at supplere med flere bump i henhold til anbefalingerne og/eller politi-kontrol.

Projekterendes svar:

Bumpene udformes i henhold til vejreglerne.

Anbefalingen om suppling med C55, hastighedsmålinger og justering af bump er taget til efterretning og vil blive forelagt Bornholms politi ifm. en evt. revision af skilteplanen og politiets godkendelse af denne.

Revisors svar:

OK – det kunne også overvejes visuelt at sikre reduceret hastighed. F.eks. kan Chr. X Vej gives en anden overflade end sort slidlag. Sort asfalt (slidlaget / den synlige del) indikerer mulighed for høj hastighed og en jævn belægning. Det kunne overvejes at give Chr. X Vej en overfladebehandling (OB) med f.eks. brune sten eller en AB med farvede sten/skærver, der hurtig bliver til en smuk, fast overflade, der visuelt indikerer lav hastighed. Se nedenstående eksempel fra Mindeparken i Aarhus.



Bygherres beslutning:

Bumpene udformes i henhold til vejreglerne. Anbefalingerne om at mindske afstanden mellem bump tages til efterretning og vurderes løbende.

Anbefalingen om supplerende med C55, senere hastighedsmålinger og eventuelle justering af bump tages til efterretning og vil af projekterende (NST BON) blive forelagt Bornholms Regionskommune og Bornholms politi ifm. en evt. revision af skilte-planen.

Anbefalingen kan ligeledes indgå i det fremadrettede samarbejde med kommunen og i evaluering af effekten og konsekvenserne af de gennemføre trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger.

6. REVISIONSSKEMA

Projekt:	Naturnationalpark Almindingen
Revisionstrin:	1-3
Bygherre:	Naturstyrelsen RAN
Projekterende:	Naturstyrelsen BON
Revisor:	Lars Lykke Jensen, Rambøll
Dato:	2025-07-07

Virkning af revisionen (udfyldes af projekterende)

Evt. særskilt notat eller indskrivning i rapporten. Der opfordres til, at svar på revisionen skrives ind i dokumentet.

Forhold, hvor revisor ønsker bygherrebeslutning (bygherreerklæring):

Evt. bygherreerklæring (konklusion, dato, stempel og underskrift):

Trafiksikkerhedsrevisionen tages til efterretning.

11-07-2025

Dorte Bugge Jensen (NST BON)

Trafiksikkerhedsrevisionen tages til efterretning.

11-07-2025

Cecilie Degnbol Christiansen (NST RAN)

Slutklæring

Dato og underskrift (revisor):

Lars Lykke Jensen, 14. juli 2025



