

Titel	Oplægsholder(e)	Tema
DDI nummer to – hvad er nyt	Ditte Bøgh Asaa (Vejdirektoratet) & Vivi Moth(Vejdirektoratet)	Anlæg Biodiversitet Råstoffer/genanvendelse

Ved tilslutningsanlæg nr. 61, Taulov er der rigtig meget trafik. Ikke kun på motorvejen, men i høj grad også på Skærbækvej, som er den vej man anvender, når man kører til og fra motorvejen ved TSA61. Ramperne er tilsluttet i to rundkørsler, og trafikmængden er så høj, at trafikken slanger sig fra den ene til den anden rundkørsel. I myldretiden lukker det hele til – ingen kan komme ind eller ud af rundkørslerne. Så begynder køen at strække sig ned ad ramperne, med det resultat, at den frakørende trafik holder i nødsporet på motorvejen. Og så sker der mange og alvorlige uheld på motorvejen.

Der har været kig på flere løsningsmodeller for denne gordiske knude – og er landet på at fremkommelighedsproblematikken bedst løses ved at ombygge TSA 61 til et dynamisk ruderanlæg. I et dynamisk ruderanlæg flyttes trafikken over i modsatte kørespor, for at fjerne konflikt-punkter, og dermed sikre en væsentligt højere kapacitet. Det er et anlæg man kender flere steder i især USA, men kun et enkelt sted i Danmark, ved TSA 52 i Odense. Og anlægget har fået kaldenavnet DDI som er lånt fra netop USA-Diverging Diamond Interchange.

Nu er dette DDI nummer 2 i Danmark så under udførelse.

Oplægget vil komme ind på hvordan et DDI fungerer, men især hvordan anlægget ved Taulov adskiller sig fra det første anlæg ved Odense – fokus vil være på hvad der er nyt og hvordan vi har løst det.

Vejdirektoratet er pt i gang med at udarbejde en vejregel for projektering af DDI-anlæg. Vi berører ikke vejregelarbejdet i oplægget, men det er dermed på vej, at andre end Vejdirektoratet kan udføre DDI-anlæg i Danmark, baseret på de erfaringer vi har høstet.

Og hvordan adskiller anlæg nr. to sig så fra nr. ét?

- På det nye anlæg (TSA61) har vi cyklister igennem anlægget, det er der ikke på den første (TSA52). Der er derfor ingen forudgående erfaringer heller ikke fra USA, hvor vi ellers henter størstedelen af erfaringerne fra. Vi fremlægger hvordan vi har løst det.
- På TSA52 er der sat blændskærme op, pga. af asymmetrisk lys- det har vi fravalgt på TSA61 – hvorfor?
- Vi har valgt at anvende en højere skiltet hastighed (50 km/h) igennem anlægget, end i TSA52 (40 km/h) – hvorfor? Og hvad har det haft af konsekvenser?

Selv om der er tale om et trafikalt knudepunkt, har det været muligt at indtænke biodiversitet ifm. projektet. For at understøtte at et DDI-anlæg skal være selvforklarende bliver der nogle meget store og høje helleanlæg, og det er svært for driften at komme derind og slå græs. Så med en græs/blomsterblanding, sået i genanvendte opbrudte vejkassematerialer i hellerne, der kun skal slås 1-2 gange/år, minimeres driften, materialer genanvendes og minimerer dermed råstof-forbruget, og biodiversiteten øges.

Samtidig har vi valgt at beholde al mulden i anlægsområdet, og genindbygger mulden i vold-anlæg der som primær funktion understøtter det at en DDI skal være selvforklarende, og voldene dermed kan lede trafikken i den rigtige retning – samtidig kan vi anvende muld-voldene til at skabe mere biodiversitet, og undgår at bortkøre en masse overskudsmuld.