

UDKAST



Høje Taastrup Kommune

NOTAT
10. maj 2022
CM/MLM/PSA

Trafiksikkerhedsprojekter 2022

Tingstedvej



Indhold

1	Indledning.....	3
2	Beskrivelse af lokaliteten	4
3	Beskrivelse af den trafikale problemstilling	6
4	Besigtigelse og registrering	6
5	Uheld.....	8
6	Analyse.....	8
7	Forslag til løsning.....	11
7.1	Løsningsforslag 1.....	11
7.2	Løsningsforslag 2.....	13
7.3	Løsningsforslag 3.....	15
8	Anbefalet løsning	17
9	Prisoverslag.....	17

1

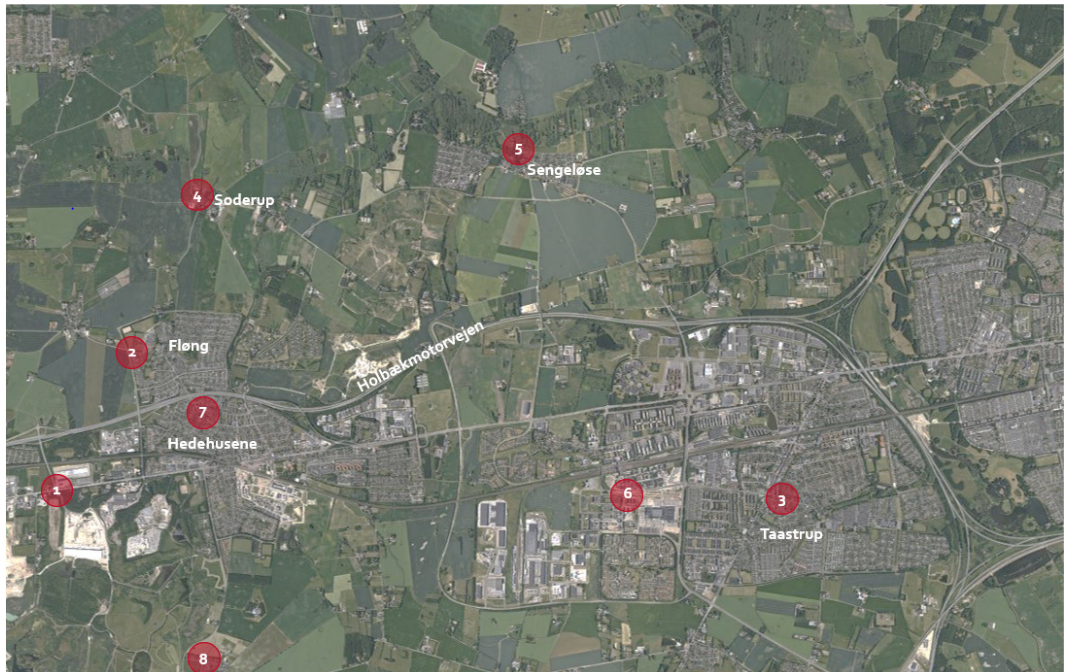
Indledning

I Høje Taastrup Kommune har politikerne været på en trafikfaglig rundtur i kommunen, med henblik på at udpege lokaliteter, hvor der er udfordringer med trafiksikkerheden.

Følgende lokaliteter er blevet udpeget:

1. Signalanlægget Hedelandsvej/Hovedgaden
2. Krydset Fløng Byvej/Vesterled
3. Krydset Østerparken/Skolevej
4. Strækning på Soderupvej i Soderup
5. Strækning på Cathrinebergvej
6. Signalanlægget Høje Taastrup Boulevard/Bornholms allé
7. Hedevej ud for Fløng Købmand
8. Tingstedvej i Reerslev

Nærværende notat omhandler lokalitet 8. Tingstedvej i Reerslev.



Figur 1. Projektlokaliteter.

2

Beskrivelse af lokaliteten

Tingstedvej er 'hovedgaden' igennem Reerslev og er en to-sporet vej med hastighedsgrænse på 50 km/t. På strækningen igennem byen er der etableret en anbefalet 40 km/t zone, med fartdæmpere undervejs. Fartdæmpere er en blanding af bump og forsætninger.

I den nordlige ende er der en anbefalet 30 km/t zone ved byporten.

Der er fortov i den østlige side igennem hele byen, mens det vestlige fortov starter og stopper et stykke inde i byen. Der ingen cykelsti- eller bane på strækningen.



Figur 2. Foto fra Tingstedvej hvor der kan ses en af forsætningerne på strækningen.

3 Beskrivelse af den trafikale problemstilling

Der har tidligere været foreslået at etablere en 2 minus vej på strækningen for at tilgodese cyklisterne (jf. trafiknotat Tingstedvej – Reerslev By, *Vurdering af etablering af 2 minus 1 vej, Via Trafik*).

Der skal undersøges om det stadig er en trafiksikkerhedsmæssig god løsning eller der er andre bedre løsninger.

Derudover skal krydset i den sydlige ende af Tingstedvej, hvor vejen svinger ud til Brandhøjgårdsvej, belyses nærmere i forhold til trafiksikkerhed og tryghed.

4 Besigtigelse og registrering

Tirsdag den 3. maj 2022 blev der foretaget videoregistreringer og observationer i tidsrummet kl. 06.00 – 09.00 og igen kl. 15.00 – 18.00 i 90 grader svinget på Tingstedvej i den sydlige ende hvor vejen drejer ud til Brandhøjgårdsvej.

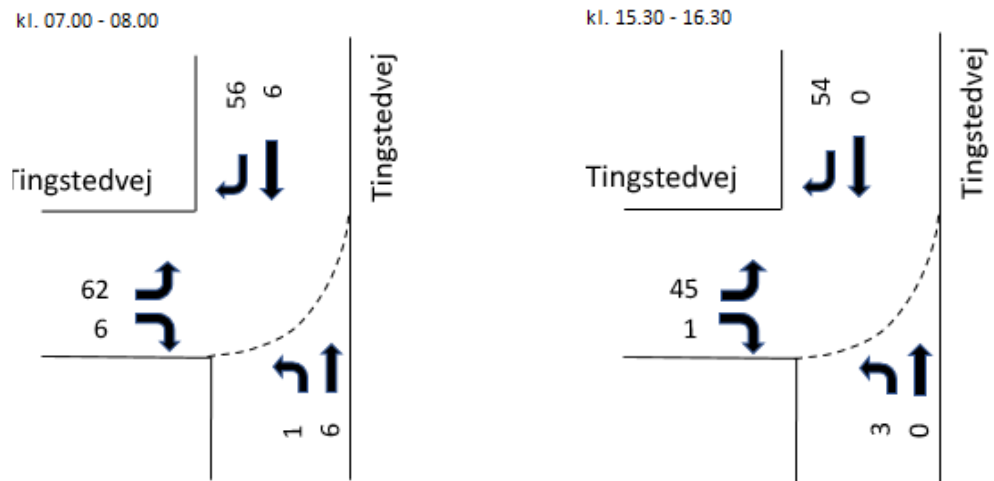


Figur 4. Svinget i den sydlige ende af Tingstedvej, hvor den drejer ud til Brandhøjgårdsvej. Her blev der foretaget videoregistreringer torsdag den 3. maj 2022.

Trafikken er registreret med videokameraer og de enkelte trafikstrømme opgjort, både hvad angår biler og cykler.

Trafikregistreringen viser, at morgenspidstimen er fra kl. 07.00 – 08.00 og eftermiddagsspidstimen er fra kl. 15.30 – 16.30.

I nedenstående figur ses den samlede trafik i morgen- og eftermiddagsspidstimen for biltrafikken.



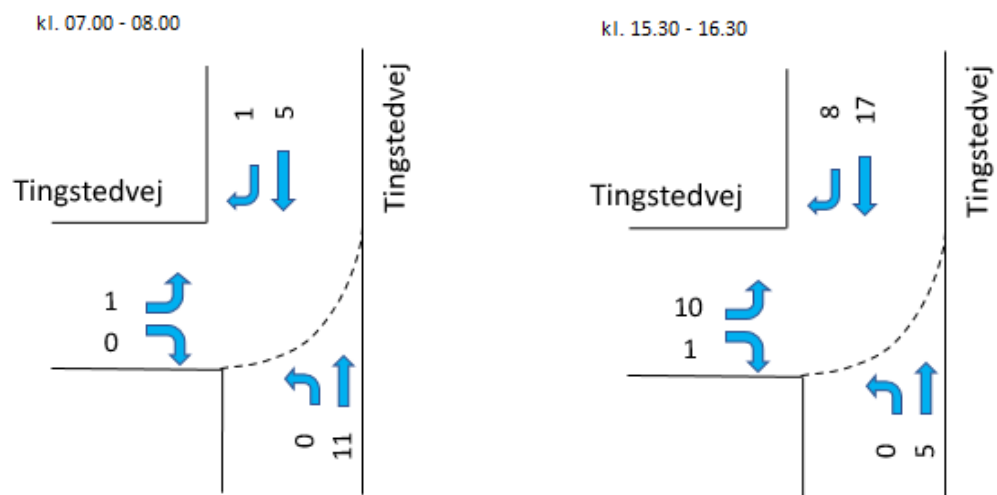
Figur 5. Trafikmængder for biltrafikken i morgen- og eftermiddagsspidstimen. Morgenspidstimer fra kl. 7.00-8.00 og eftermiddagsspidstimer fra kl. 15.30-16.30.

Det bemærkes, at den største trafikmængde er de venstre- og højresvingende, som naturligt følger vejens forløb til og fra Reerslev fra Brandhøjgårdsvej.

Det gælder for både morgen og eftermiddag, men det bemærkes derudover, at der er trafik til og fra den sydlige vejgren i morgenspidstimen.

Den samlede indkørende trafik i krydset er ca. 150 motorkøretøjer i morgenspidstimen og ca. 100 motorkøretøjer i eftermiddagsspidstimen.

Cykeltrafikken er opgjort i næste figur.



Figur 6. Trafikmængder for cykeltrafikken i morgen- og eftermiddagsspidstimen. Morgenspidstimer fra kl. 7.00-8.00 og eftermiddagsspidstimer fra kl. 15.30-16.30.

Her er det værd at bemærke de relativt store nord-sydgående trafikstrømme. Specielt fra nord mod syd, med 5 cykler i morgenspidstimen og 17 cykler i eftermiddagsspidstimen.

Det betyder, at cykler skal forsætte ligeud, samtidig med mange svingende biler, i et vejforløb som er udformet til at dreje ud til Brandhøjgårdsvej. Dette er u hensigtsmæssigt og kan skabe farlige situationer, hvis bilisterne eller cyklisterne er uopmærksomme.

5

Uheld

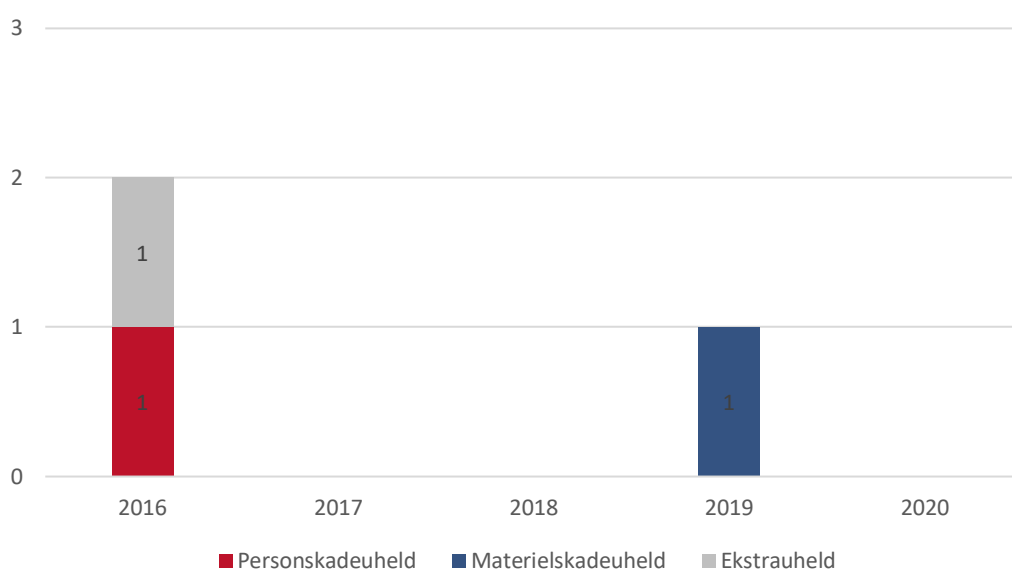
Der er blevet udtrukket uheld for perioden 2016 – 2020 på Tingstedvej i Reerslev.

Her ses det, at der er blevet registreret 3 uheld i perioden, et ekstrauehld, et materielskadeuehld og et personskadeuehld.

Personskadeuehldet er en soloulykke i den nordlige ende ved Brandhøjgårdsvej, hvor trafikanten mistede herredømmet over køretøjet.

Materielskadeuehldet er en trafikant fra en sidevej der kører ud på Tingstedvej, frem for ubetinget vigepligt og påkører derved en trafikant på Tingstedvej.

Ekstrauehldet er en påkørsel af en container på Tingstedvej.



Figur 7. Uheld på Tingstedvej i perioden 2016 - 2020.

6

Analyse

I det tidligere notat, "Trafiknotat Tingstedvej – Reerslev By, Vurdering af etablering af 2 minus 1 vej, Via Trafik" gennemgås hele Tingstedvej grundigt i forhold til at etablere en 2 minus 1 vej.

Der er både fordele og ulemper ved at etablere 2 minus 1 vej på Tingstedvej igennem Reerslev. En kort opsummering er, at det vil forbedre trygheden, men ikke trafiksikkerheden. Det er der flere grunde til.

I konklusionen fra det tidligere notat står følgende:

Etablering af en 2 minus 1 vej på Tingstedvej vil forbedre trygheden og den trafikale oplevelse for de lette trafikanter.

Etablering af 2 minus 1 vurderes dog ikke at forbedre trafiksikkerheden på delstrækningen i forhold til dagens situation. Dette blandt andet som følge af de mange små sideveje, parkerede biler på delstrækningen, beplantning nær oversigtslinjer mv.

Den eksisterende trafikale situation med en to-sporet vej kan i stedet for forbedres ved etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger som bump/hævede flader i stedet for de eksisterende sideheller, der primært virker, når der er modkørende bilister.

Det konkluderes i trafiknotatet, at skal trafiksikkerheden forbedres, frarådes det at etableres 2 minus 1 vej, men det derimod vil forbedre trygheden.

Vejens forløb, mange bygninger, beplantning mv. gør, at oversigtsforholdene på flere dele af strækningen ikke opfylder kravet om 110 m mødesigt ved 50 km/t. Dårlige oversigtsforhold, bør enten løses med lavere hastighed, bedre oversigt, eller ændrede kørselsmønstre (fx ensretning).

Det vurderes urealistisk at ændre kørselsmønstre og der er måske enkelte steder, hvor oversigten kan forbedres, men samlet set vil omfanget være stort.

De mange sideveje understøtter derudover et behov for lav hastighed på Tingstedvej.

Der er allerede i dag etableret flere forskellige fartdæmpere på strækningen, herunder bump/hævet flade og indsnævring. Indsnævring virker når der også er modkørende trafik, som får bilisterne til at nedsætte hastigheden, fordi de skal holde tilbage for hinanden. Når der ikke er modkørende trafik, er virkningen af indsnævring begrænset.

Udformningen af de eksisterende indsnævring er utrygge for cyklister, når der samtidig kører en bil igennem.



Figur 8. Eksempel på utryg situation for cyklister igennem indsnævringerne.

I krydset i den sydlige ende af Tingstedvej ses en vis mængde cykeltrafik der kører fra nord tilsyd. Vejens forløb hvor svinget ud til Brandhøjgårdsvej er den naturlige rute, kan give u hensigtsmæssige situationer når cyklisterne skal lige over. Cyklisterne skal placere sig i et sving og risikerer at blive klemt af biler der kører rundt i svinget.

Der er gode oversigtsforhold i svinget, så trafikanter har gode vilkår for at se hinanden.



Figur 9. Situation med sydgående cyklist der skal igennem svinget lige over, samtidig med en venstresvingende bilist.

I videomaterialet ses generelt meget få situationer, hvor der er uhensigtsmæssig adfærd. Specielt for skolebørn kan krydset virke utrygt og bilister kan komme med høj fart rundt i svinget. Det gælder specielt for den sydgående strøm af cyklister og biler.

Det er et stort kryds, hvor den naturlige vigepligt er vendt og placeret på den sydlige vejgren. I et kryds som dette, vil den naturlige vigepligt være på sidevejen, altså vejgrene fra Brandhøjgårdsvej. Men med de få trafikmængder der benytter den sydlige vejgren, vurderes dette som grunden til den nuværende vigepligt.

7 Forslag til løsning

7.1 Løsningsforslag 1

Løsningsforslag 1 bygger på at forstærke den 40 km/t hastighedszone (de blå tavler) på Tingstedvej.

Det betyder, at der skal suppleres med fartdæmpere på strækningen. Der er relativt få uheld og allerede flere fartdæmpere, men der er nogle strækninger, hvor der er langt mellem fartdæmpere og hvor hastigheden kan stige.

Ved en hastighedszone på 40 km/t anbefales en afstand mellem fartdæmpere på 100 - 150 m.

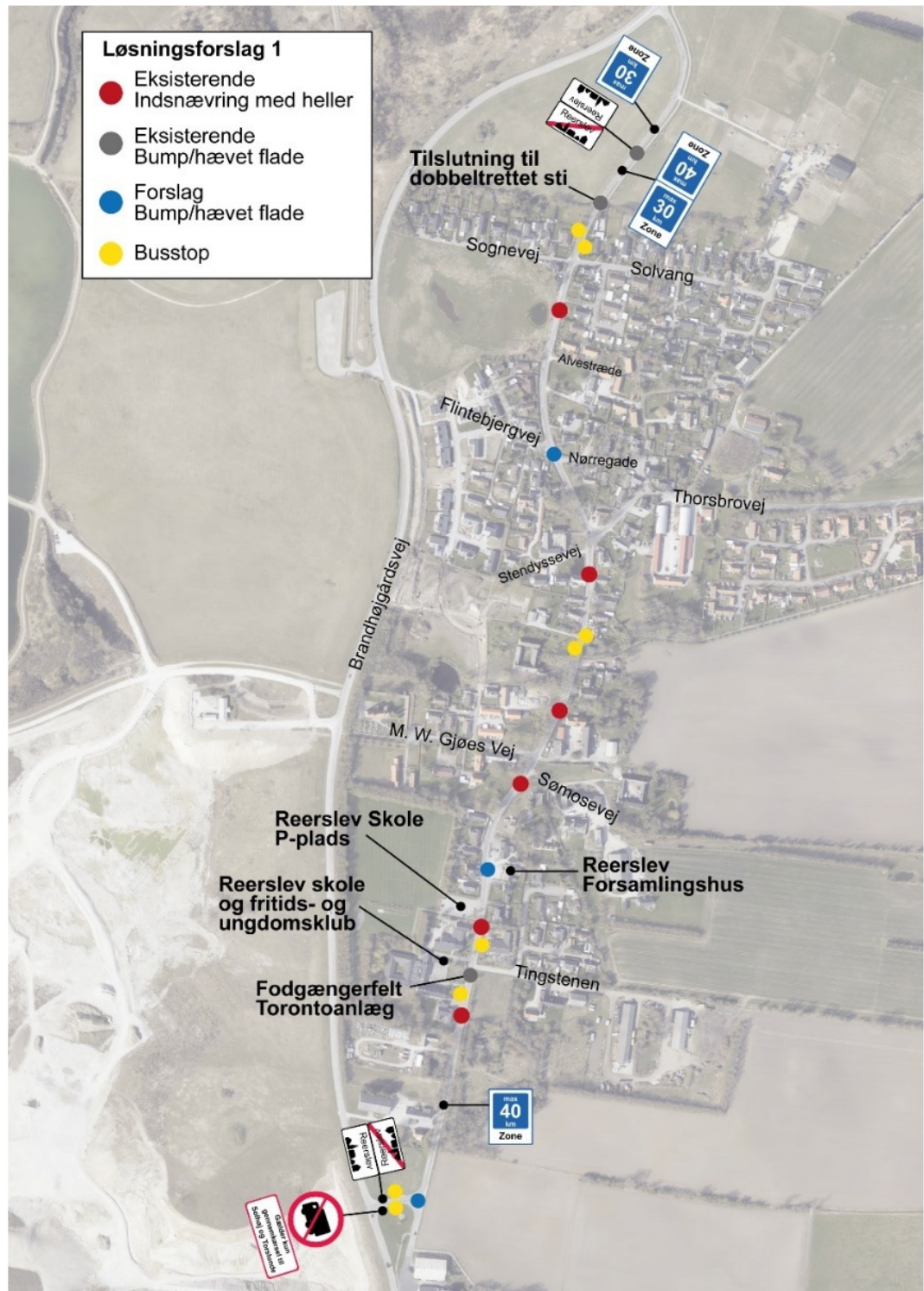
Afstandene mellem fartdæmpere i dag er varierende, men det vurderes at der er behov for at supplere med yderligere. På de strækninger hvor der er længere afstand, foreslås det at etablere fartdæmpere.

Fartdæmpere skal styrke den allerede etablerede hastighedszone og være med til at sikre en lave hastighed på Tingstedvej, som skal forbedre tryghed og sikkerhed, både for lette trafikanter og sidevejstrafikanter.

Løsningen indeholder to hævede flader og et bump. En hævet flade i krydset ved Flintebjergvej og et bump ved Reerslev forsamlingshus. Derudover en hævet flade i svinget tæt på Brandhøjgårdsvej.

Selvom der ikke ønskes bump/hævet flader, bør det alligevel overvejes. Specielt hævede flader i kryds vil forbedre forholdene for sidevejstrafikanterne, idet hastigheden vil være lavere i selve krydset.

Alternativ kan de to fartdæmpere inde i byen være indsnævringer, men i det sydlige kryds bør det være en hævet flade uanset hvilket løsningsforslag.



Figur 10. Løsningsforslag 1. Bevarelse af eksisterende hastighedszone, hvor der suppleres med tre fartdæmpere. To på strækningen i byen og en hævet flade i det sydlige kryds.

7.2

Løsningsforslag 2

Løsningsforslag 2 bygger på etablering af 2 minus 1 vej med fartdæmpere undervejs på strækningen.

En 2 minus 1 vej skal forbedre trygheden på strækningen. En mere detaljeret beskrivelse af 2 minus 1 vej, henvises til det tidligere trafiknotat.

Skal der etableres en 2 minus 1 vej på strækningen, skal der etableres en 40 km/t hastighedszone (røde tavler E68.4). Derudover skal oversigtsforholdene langs matriklen overfor Thorsbrovej forbedres ved at fjerne beplantning/træer.

Strækningen som krydser Solvang skal undersøges nærmere for om oversigtsforholdene overholder kravene for stopsigt på 39 m ved 40 km/t. Er dette ikke tilfældet kan denne del af strækningen skiltes med yderligere lavere hastighed på den delstrækning, fx 30 km/t anbefalet hastighedszone.

Udover afmærkning af 2 minus 1 vejen anbefales det at supplere med fartdæmpere undervejs. Det bør være fartdæmpere som ikke skaber utryghed hos cyklisterne, se eksempel på nedenstående billede.



Figur 11. Eksempel på 2 minus 1 vej med fartdæmpere. Gammel Hareskovvej i Hareskovby.

På Gammel Hareskovvej i Hareskovby er etableret en 2 minus 1 vej med fartdæmpere på strækningen, hvor cyklisterne kan cykle uden om.

I forhold til strækningens længde og en hastighedszone på 40 km/t, bør der etableres 8 indsnævring som fartdæmpere undervejs på strækningen. Derudover bør der, som i løsningsforslag 1, etableres en hævet flade i det sydligste kryds.

I dag er det muligt at parkere flere steder på Tingstedvej. Ved etablering af 2 minus 1 vej, bliver det ikke muligt at parkere på strækningen. For at løsningen skal fungere, skal der opsættes parkeringsforbud på hele strækningen. Det bør overvejes om det er realistisk at opretholde parkeringsforbud på hele Tingstedvej.

Etablering af en 2 minus 1 vej på Tingstedvej vil forbedre trygheden og den trafikale oplevelse for de lette trafikanter. Etablering af 2 minus 1 vurderes dog ikke at forbedre trafiksikkerheden på delstrækningen i forhold til dagens situation. Dette blandt andet som følge af de mange små sideveje, parkerede biler på delstrækningen, beplantning nær oversigtslinjer mv.

7.3

Løsningsforslag 3

Det tredje løsningsforslag er en udvidelse af den nordlige 30 km/t hastighedszone, til at dække hele Tingstedvej.

Forslaget bygger hovedsageligt på at forbedre trafiksikkerheden, men også trygheden. Der er et ønske om ikke at etablere bump på strækningen, men skal trafiksikkerheden forbedres, bør det være en løsning der er med i overvejelserne.

Ved en hastighedszone på 30 km/t anbefales en afstand mellem fartdæmpere på 75 m. Selv ved en hastighedszone på 40 km/t, er der steder på strækningen, hvor der ikke er mødesigt ved denne hastighed. Det skal en hastighedszone på 30 km/t medvirke til at forbedre.

Løsningsforslag 3 indeholder desuden en fjernelse af de eksisterende indsnævring, som ændres til bump/hævet flader, afhængigt af om det er på strækning eller i kryds.

Som ved løsningsforslag 1, skal fartdæmperne være med til at sikre en lave hastighed på Tingstedvej, som skal forbedre tryghed og sikkerhed, både for lette trafikanter og sidevejstrafikanter.

Løsningen indeholder 5 hævede flader og 4 bump. Disse er placeret strategisk ved kryds og sving og vil derfor nogen steder afvige fra anbefalingen om afstanden på 75 m.



Figur 13. Løsningsforslag 3. 30 km/t anbefalet hastighedszone med hævede flader og bump på strækningen.

8 Anbefalet løsning

Der sker relativt få uheld på strækningen, og der er allerede i dag etableret flere fartdæmpere.

I løsningsforslag 1 vil etablering af supplerende fartdæmpere sænke hastigheden på de strækninger, hvor der er lang afstand mellem de eksisterende. Det vurderes at være begrænset, hvor meget det vil forbedre trygheden på hele strækningen. Det vil primært være på strækningerne hvor de etableres.

En 2 minus 1 vej vil forbedre trygheden på strækningen og til dels trafiksikkerheden, hvis der suppleres med fartdæmpere. Der er erfaringer fra andre byer i kommunen, hvor 2 minus 1 vej fungerer efter hensigten.

Kigges der kun på at forbedre trafiksikkerheden, bør løsningsforslag 3 etableres med en 30 km/t hastighedszone og bump/hævet flader. Selvom der er et ønske om ikke at etablere bump, bør det overvejes alligevel, da det er en meget effektiv foranstaltning. s

9 Prisoverslag

Der er beregnet på de tre løsningsforslag.

Løsningsforslag 1 indeholder:

- Etablering af 3 supplerende fartdæmpere

Her vurderes de samlede udgifter til **ca. 0,5 mio. kr.**

Løsningsforslag 2 indeholder:

- Fjernelse af eksisterende fartdæmpere
- Etablering af 8 nye fartdæmpere (indsnævringer)
- En hævet flade i det sydlige kryds
- Etablering af 2 minus 1 vej

Her vurderes de samlede udgifter til **ca. 0,6 mio. kr.**

Løsningsforslag 3 indeholder:

- Fjernelse af eksisterende fartdæmpere
- Etablering af 9 nye fartdæmpere (4 bump og 5 hævede flader)
- Skiltning af 30 km/t hastighedszone

Her vurderes de samlede udgifter til **ca. 1,2 mio. kr.**

Prisoverslaget er baseret på de viste skitser i dette notat, og må derfor forventes at være med en vis usikkerhed. Priserne indeholder rådgivning mv. og er derfor det samlede budgettal.