

Rudersdal Kommune

Dronninggårds Allé, Parcelvej og Vejlesøvej
Forslag til øget tryghed og trafiksikkerhed



Opsummering af vurdering

Baggrund

Beboerne på Dronninggårds Allé, Parcelvej og Vejlesøvej oplever høj fart og mange biler. I dette notat er de trafikale forhold vurderet med udgangspunkt i en besigtigelse af vejene i området samt en række målinger af trafikmængde og fart.

På baggrund af vurderingen samt input fra beboere er der opstillet fire forslag til tiltag på vejene. Der er desuden foreslået en løsning til videre bearbejdning.

De tre nævnte veje er behandlet samlet, da tiltag på én af vejene kan medføre flytning af trafik til de øvrige veje.

Vejlesøvej løber både i øst-vestgående retning og i nord-sydgående retning. I dette notat er der - med mindre andet er nævnt - tale om strækningen, der løber øst-vest.

Overordnede lokalveje

De tre veje er klassificeret som overordnede lokalveje. For sådanne veje i kommunen gælder:

Overordnede lokalveje er bindeled mellem trafikveje og lokalveje. De overordnede lokalveje skal sikre en rimelig fremkommelighed, men samtidig skal det være trygt og sikkert for alle trafikantgrupper at benytte vejene. På de overordnede lokalveje kan der blive etableret fartdæmpende foranstaltninger, hvis 15 % af bilisterne overskrider den tilladte hastighed med 20 %, eller hvis der er mange bløde trafikanter.

Det er vurderet, at vejene i dag sikrer en rimelig fremkommelighed. Samtidig er det vurderet, at farten er høj og kan medføre utryghed.

Farten er høj

Farten er høj, men mindre end 15% overskrider den tilladte hastighed med 20%. Der er fællestier langs Dronninggårds Allé og fortovej/rabat langs de øvrige veje.

Det er vurderet, at fysisk fartdæmpning vil medvirke til øget tryghed og trafiksikkerhed. I dette notat er der derfor foreslået tiltag, som kan dæmpe farten på de tre veje.

Trafikmængden svarer til vejklassen

Overordnede lokalveje forbinder trafikveje og lokalveje, og der skal være en rimelig fremkommelighed. Vejene skal kunne betjene beboere i området, samt beboere i Virum med ærinde i Holte eller længere mod nord.

Med udgangspunkt i den talte trafik er det vurderet, at en stor del af trafikken på Dronninggårds Allé, Parcelvej og Vejlesøvej (mellem Parcelvej og Grønnevej) udgøres af beboere eller folk med andet ærinde på disse veje.

En anden relativt stor del af trafikken formodes at være beboere i Virum, som fx skal til Holte Midtpunkt, Holte Station eller videre mod nord ad Kongevejen. Det må forventes, at sådanne ture i høj grad sker via Dronninggårds Allé, Parcelvej og Vejlesøvej. Dog bør turene foregå med passende lav fart.

Gennemkørende trafik er begrænset

Det kan ikke udelukkes, at enkelte benytter Dronninggårds Allé og Vejlesøvej til gennemkørsel for at undgå kø på Kongevejen. Det er vurderet, at omfanget af sådanne ture er meget begrænset.

Forslag til tiltag

Samlet forslag for de tre veje

På baggrund af vurderingen af de trafikale forhold - herunder trafikmængder og hastighed - er det vurderet at være hensigtsmæssigt at etablere følgende tiltag:

- Dronninggårds Allé: 4-5 bump
- Parcelvej: 1-2 bump samt eventuelt 2 minus 1 vej
- Vejlesøvej: 2-3 bump samt hævet flade ved Grønnevej

Forslaget er nærmere beskrevet i Forslag B.

Rækkefølge for udførelse

Tiltag på Dronninggårds Allé og Vejlesøvej bør så vidt muligt etableres samtidig (dog lidt forskudt, så den ene vej kan benyttes, mens der er anlægsarbejde på den anden). Det forhindrer, at tiltag på én vej flytter trafikken over på den anden vej.

Tiltag på Parcelvej bør som udgangspunkt etableres samtidig med de øvrige veje. Om nødvendigt kan tiltag her dog etableres på et andet tidspunkt.

Eventuel inddeling i etaper

Det kan overvejes at inddele projektet i to etaper. I en første etape kan udvalgte tiltag etableres, hvorefter der bliver udført nye trafik- og hastighedsmålninger.

Hvis de nye målninger viser for høj fart, kan de resterende foreslåede tiltag etableres.

En første etape kan fx bestå af fire bump på Dronninggårds Allé, et bump på Parcelvej og to bump på Vejlesøvej.

Etaperne fremgår af figuren i Forslag B.

Overvejelser om vejindsnævninger

Muligheden for indsnævninger til ét spor er også undersøgt. Ved vejindsnævninger til ét spor anbefales en hastighedsgrænse på 40 km/t, hvilket stiller krav om flere tiltag end ved 50 km/t. Desuden bør der ikke køre mere end 300 biler i de mest trafikerede timer.

Der skal være tilstrækkelig oversigt fra begge sider til, at bilister kan nå at se hinanden og bremse i tide. Især på Vejlesøvej, hvor der er flere kurver og bakker, begrænser dette muligheden for vejindsnævninger. Af samme årsag bør 2 minus 1 vej ikke afmærkes på Vejlesøvej.

Vejindsnævninger virker primært, når der er trafik fra begge sider. I perioder med lav trafik virker vejindsnævninger ikke nødvendigvis, og meget høje hastigheder, fx i aftentimerne, bliver næppe fjernet.

På alle tre veje viser målingerne, at nogle af de højeste hastigheder forekommer i perioder med begrænset trafik - både midt på dagen og i aften-/nattetimerne.

Da vejindsnævninger ikke fjerner de højeste hastigheder, og da oversigten nogle steder begrænser muligheden for vejindsnævninger, er det foreslået ikke at gå videre med dette tiltag. Hertil kommer, at trafikken i enkelte timer af døgnet på både Dronninggårds Allé og Vejlesøvej er højere end anbefalet ved vejindsnævninger (300 biler).

Overvejelser om vejlukning

En vejlukning er overvejet, da det er foreslået af en beboer. En vejlukning vil imidlertid medføre u hensigtsmæssig omvejskørsel til gene for en del lokale beboere. Samtidig vil det flytte u hensigtsmæssigt meget trafik til de øvrige vurderede veje.

BESLUTTET af Kommunalbestyrelsen September 2019

Forslag B: Modificerede cirkelbump

En hævet flade er relativt omkostningstung at etablere. Samme effekt på farten kan opnås ved hjælp af bump, som er væsentligt billigere. For samme omkostning kan der således etableres bump med lavere indbyrdes afstand og dermed bedre samlet effekt.

Forslag B omfatter:

Dronninggårds Allé: 4-5 bump

Parcelvej: 1-2 bump samt eventuelt afmærkning af 2 minus 1 vej.

Vejlesøvej: 2-3 bump samt hævet flade ved Grønnevej

Den indbyrdes afstand mellem foranstaltningerne bliver ca. 250 meter. En hastighedsgrænse på 40 km/t kan overvejes på Vejlesøvej og eventuelt Parcelvej.

Forslaget kan eventuelt inddeles i to etaper, hvor anden etape kun etableres, såfremt nye

målinger viser, at farten fortsat er høj.

Fordele:

- Farten bliver holdt nede løbende. Farten bliver dermed jævn, da det er svært at opnå høj fart mellem bumpene.
- Sammen med de eksisterende hævede flader og midterhellen på Parcelvej skabes gode muligheder for, at bløde trafikanter kan krydse vejen med passende mellemrum.

Ulemper:

- Modificerede cirkelbump kan give gener for busdriften. Bumpene er dog nævnt som mulighed i Movias udgivelse "Bussen på vej".

