

Teknisk notat

Roskilde Kommune
Evaluering af helleanlæg i Herringløse

23. marts 2015
Vores reference: 22.2257.02

Version 2

Udarbejdet : Jesper Lillelund

Kontrolleret : Stig V. Jeppesen

1 BAGGRUND OG FORMÅL

Roskilde Kommune har i 2014 etableret et nyt helleanlæg på Østrupvej i Herringløse. Helleanlægget fungerer som en indsnævring til et kørespor og formålet med anlægget er primært at beskytte fodgængere på det smalle fortov i vestlig side af vejen, samt virke hastighedsdæmpende på biltrafikken. Desuden forbedrer hellen udkørselsforholdene fra ejendommen umiddelbart vest for anlægget.

Helleanlægget blev taget i brug i november 2014, men der har allerede været flere klager over anlægget fra bilisterne og fra beboerne omkring anlægget. Klagerne lyder primært på, at anlægget er placeret et sted hvor oversigtsforholdene er dårlige for trafikanterne og at anlægget skaber kø på Østrupvej om morgenen. Endvidere opleves at bilisterne ikke respekterer deres vigepligt, hvilket har resulteret i 3 (uregistrerede) uheld.

Roskilde Kommune har bedt Grontmij om at foretage en trafiksikkerhedsmæssig vurdering af anlægget samt opstille forslag til eventuelle forbedringer.

2 UDFORMNING

Østrupvej er nord-syd gående og hellen er placeret i vejens vestlige side, således at bilister fra nord, har vigepligt for bilister fra syd.

Helleanlægget er udformet som en indsnævring til et kørespor over en strækning på 11m. Der er "bag om" hellen i dens vestlige side etableret en såkaldt cykelsluse, som cyklister fra nord kan benytte, så de ikke skal flette med bilisterne forbi hellen.

Planen på næste side viser hvordan projektet var tænkt udført.



Figur 1. Plan for udførelse af helleanlægget

Som det kan ses på planen, var det oprindeligt meningen af anlægget skulle forvarsles med advarselstavler (A43.2 og A43.3) indsnævring af kørebanen, men disse tavler er aldrig blevet opsat. Ifølge Vejreglerne må A43 ikke bruges til advarsel om reducere af kørespor. Her skal bruges E16-tavler.

Ved byzonetavlen nord for helleanlægget er der i dag et fartbump. Bumpet er placeret ca. 35 m syd for byzonetavlen. Fra bumpet er der ca. 150 m frem til det nye helleanlæg.

På Herringløse Bygade er der i dag en anbefalet 40 km/t hastighedszone. Zonen afsluttes ca. 80 m syd for det nye helleanlæg.

Kørselsretningen forbi helleanlægget er tydeliggjort ved blå piltavler (D15.2 og D15.3).

3

BESIGTIGELSE

Helleanlægget blev besøgt onsdag d. 25. februar 2015 mellem kl. 7.30 og 8.15. I forbindelse med besøget var det tydeligt at se, at hovedtrafikretningen om morgenen går mod syd. Der blev observeret korte kødannelser på op til 5 biler, men generelt blev trafikken afviklet uden problemer og uden unødigt forsinkelse for bilisterne.

Det forventes at hovedtrafikstrømmen om eftermiddagen går mod nord, om end trafikken nok vil være lidt mere ligeligt fordelt.



Figur 2. Helleanlægget set fra nord

Da hellen er placeret i vejens vestlige side, er det trafikken mod syd der har vigepligt for bilister der kører mod nord. Bilister fra nord kan observere ca. 55 m frem mod syd, når de holder umiddelbart nord for helleanlægget.

Under besøget blev der observeret et par situationer, hvor bilister fra nord ikke overholdt deres vigepligt og således konfliktede med bilister fra syd.



Figur 3. Oversigtsforhold fra nord mod syd



Figur 4. Oversigt fra syd mod nord (ca. 40 m før helleanlægget)

4

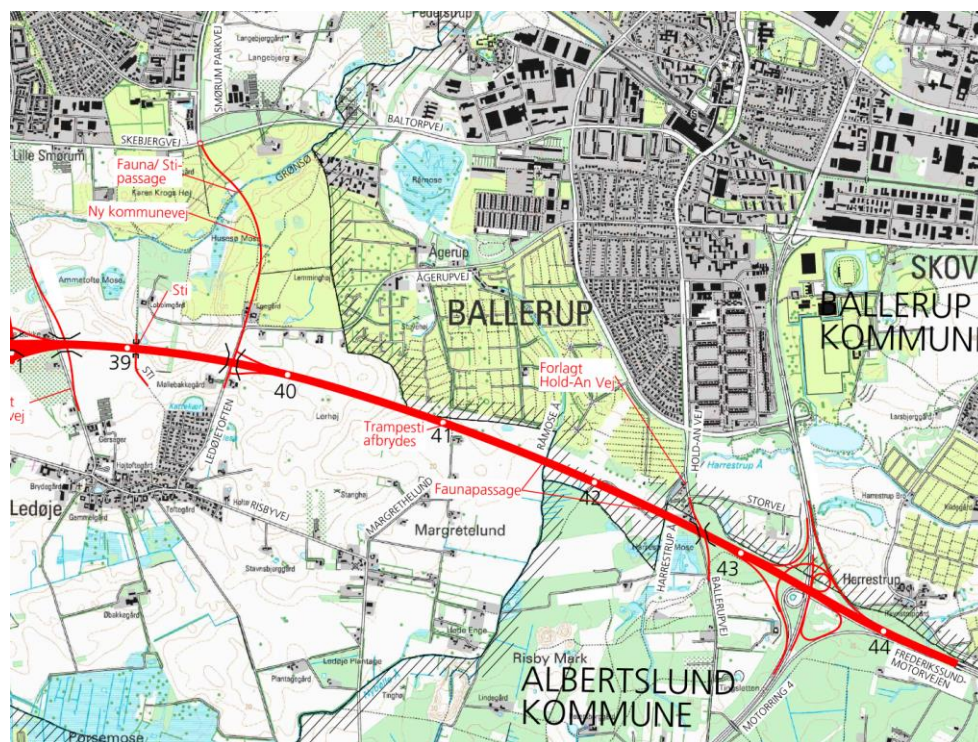
VURDERING AF HELLEANLÆGGETS FUNKTION

Vejreglerne anbefaler generelt kun at man etablerer indsnævring til et kørespor på veje med en hastighedsbegrænsning på 40 km/t eller derunder, samt med en trafikintensitet mindre end ca. 300 biler i timen.

På det aktuelle sted er der i dag en hastighedsbegrænsning på 50 km/t. Årsdøgntrafikken er i marts 2014 talt til ca. 2.500 biler og en hverdagsdøgntrafik på ca. 3.100 biler.

Spidstimen ligger i tidsrummet kl. 7 til 8 med 511 biler. Retningsfordelingen er yderst markant, da 450 biler kører mod syd, mens kun 61 kører mod nord. Denne retningsfordeling dækker efter alt at dømme over at der er tale om pendlertrafik til København.

I forbindelse med den planlagte åbning af den næste etape af Frederikssundmotorvejen senere i 2015, vil bilister kunne komme til og fra motorvejen ved Ledøje. Se plan herunder.



Figur 5. Oversigt over planlagt Frederikssundmotorvej med tilslutningsanlæg ved Ledøje

Det forventes at denne mulighed, vil reducere trafikmængden igennem Herringløse, da en del af trafikken vil søge mod den nye motorvejsstrækning. Det er svært at vurdere hvor meget trafik der bliver flyttet, men der er mulighed for at den sydgående trafik forbi helleanlægget om morgenen vil blive reduceret væsentligt.

Østrupvejs linjeføring er generelt kurvet og bilister fra nord, som kører ind i byen, har af den årsag dårlige oversigtsforhold fremefter og altså også mod helleanlægget. Bilisterne fra nord kommer fra en 60 km/t zone og passerer et bump umiddelbart efter byzonetavlen. Det vurderes dog at bumpet er meget "fladt" og at det ikke i tilstrækkelig grad dæmper bilernes hastighed ind i byen.

Bilisterne fra nord overholder i nogen grad ikke deres vigepligt. Dette kan skyldes modvilje men også at det kan være uklart for dem, at de har vigepligt, selvom det burde være klart, eftersom hellen jo er placeret i den ene side af vejen. Dette kan givetvis skyldes de begrænsede oversigtsforhold på stedet. Helleanlægget er ikke forvarslet og der er heller ikke tavler der angiver hvem der har vigepligt i dag.

5 FORSLAG TIL FORBEDRING AF ANLÆGGET

5.1 Anbefalet 40 km/t hastighedszone

Der er i dag en anbefalet 40 km/t hastighedszone (E53/E54) på Herringløse Bygade umiddelbart syd for lokaliteten. Østrupvej adskiller sig ikke væsentligt fra Herringløse Bygade i udformning og linjeføring og vil uden videre kunne inddrages i denne zone, forudsat at politiet kan godkende det. Her skal tages i betragtning, at helleanlægget i sig selv er fartdæmper i vejreglernes forstand. Derved vil anbefalingen om maks. 40 km/t ved indsnævring til et kørespor være overholdt.

5.2 Lokal hastighedszone (40 km/t)

Vejnettet i Herringløse er generelt kurvet og præget af smalle tværprofiler uden eller med smalle fortove. På Herringløse Bygade er der generelt anbefalet 40 km/t zone (E53/E54) på strækningen fra øst for Brøndbakken til vest for Østrupvej.

Det vurderes at etablering af en lokal hastighedszone med en egentlig hastighedsbegrænsning på 40 km/t (E68.4/E69.1) på både Herringløse Bygade og Østrupvej kan nedsætte hastigheden for den gennemkørende trafik mere effektivt, end en anbefalet hastighedszone. Også her forudsættes politiets godkendelse.

5.3 Forvarsling

Helleanlægget er ikke forvarslet, hvilket kan være uhensigtsmæssigt når der skelnes til vejens forløb og oversigtsforholdene omkring lokaliteten. En mulighed er, at forvarsele med oplysningstavle (E16.4.01/E16.4.03) asymmetrisk indsnævring med modkørende. Denne tavle vurderes at være meget præcis i denne specifikke situation.

5.4 Tydeliggørelse af vigepligt

Det opleves på stedet at bilister fra nord ikke overholder deres vigepligt. Det vurderes at en fastlæggelse af vigepligten vil kunne hjælpe med til at "lovbryderne" respekterer vigepligten. For at tydeliggøre vigepligten kan der opsættes vigepligtstavler (B18/B19) på stedet.

5.5 Opgradering af bump

Det eksisterende bump syd for byzonetavlen på Østrupvej opleves blødt og giver ikke den nødvendige hastighedsdæmpning af biltrafikken ind i byen. For at nedsætte bilisternes hastighed ind i byen og dermed skærpe deres opmærksomhed, kan det være en mulighed at opgradere bumpet til et modificeret cirkelbump jf. vejreglernes godkendte typebump.

6**ANBEFALING**

Selvom trafikmængden i dag er i overkanten af, hvad man anbefaler ved etablering af indsnævring til et kørespor, så vurderes det sandsynligt at trafikmængden på vejen vil blive reduceret væsentligt, når den næste etape af Frederikssundmotorvejen åbnes for trafik senere i 2015. Det vurderes derfor ikke hensigtsmæssigt at fjerne hellen på nuværende tidspunkt, men i stedet forbedre forholdene lokalt.

Det vurderes at forvarsling og tydeliggørelse af vigepligten svarende til afsnit 5.3 og 5.4 indledningsvis vil være bedste løsning.

Hvis det viser sig at problemerne ikke afhjælpes, kan anbefalet/lokal hastighedsbegrænsning, svarende til afsnit 5.1 eller 5.2, på strækningen overvejes. Dette afhænger dog af politiets indstilling.