



Lejre Kommune

19-04-2024
NOTAT

Trafiksikkerhed i Kirke Sonnerup

Sammenfatning af forslag samt anlægsoverslag

LINQ

LINQ Trafikrådgivning ApS
Egebækvej 98, DK-2850 Nærum
www.linqtrafik.dk

1

Sammenfatning og oplæg til projekt

Udfordringer

I dialog med beboere i "Foreningen Vores Landsbyer - Kirke Sonnerup, Vintre Møller, Ordrup, Englerup" er det valgt at fokusere på busstoppesteder i Kirke Sonnerup samt krydset Elverdamsvej/Englerupvej.

De væsentligste udfordringer er:

- Utryghed ved at benytte stoppesteder, hvor der ikke er et afgrænset areal for ventende passagerer
- Begrænset oversigt for krydsende fodgængere til og fra stoppesteder
- Høj fart forbi stoppestederne og gennem Kirke Sonnerup generelt
- Utrygt og svært at krydse Elverdamsvej på grund af høj fart og til tider tæt trafik

Herudover har beboerne påpeget en særlig udfordring på Englerupvej i en smal passage syd for Sonnerup Gade. Denne lokalitet er behandlet på et overordnet niveau, og input til videre bearbejdelse fremgår af tegningen af busstoppestedet ved Sonnerup Gade.

Hastighedsmålinger viser, at der bliver kørt for hurtigt på den åbne strækning af Ordrupvej mellem Englerupvej og Snebærvej. På strækninger med randbebyggelse er der relativt få overskridelser af hastighedsbegrænsningen.

Forslag til forbedringer

Med udgangspunkt i de konstaterede udfordringer er følgende forbedringer foreslået:

- Forbedret krydsningsmulighed for bløde trafikanter ved stoppestedet ved Sonnerup Gade samt tilpasning af krydset Englerupvej/Sonnerup Gade, hvor oversigten bliver forbedret, og farten ved sving bliver holdt nede
- Forbedrede adgangsforhold til stoppestedet ved Ordrupvej/Englerupvej samt forbedret mulighed for ophold ved stoppestedet
- Forbedret mulighed for ophold ved stoppesteder på Ordrupvej ved Elverdamsvej
- Forbedret krydsningsmulighed på Elverdamsvej ved Englerupvej/Englerup Gade
- Oplæg til samlet hastighedszone med 40 km/t på Englerupvej, Ordrupvej, Sonnerup Gade og enkelte mindre sideveje.

Herudover er der givet input til forbedring af svinget på Englerupvej syd for Sonnerup Gade, hvor store køretøjer har svært ved at passere hinanden.

Forslagene er illustreret på Tegning 1-6, der er vedlagt som separate bilag.

Alle forslag skal bearbejdes yderligere inden eventuel udførelse. Forslagene kræver politisk bevilling samt politiets samtykke og eventuelt dialog med øvrige myndigheder og interessenter (fx busselskab). Tiltag i det skarpe sving kan desuden kræve dispensation fra Vejdirektoratet. Beslutning om tiltag på Elverdamsvej hører under Vejdirektoratet.

2

Englerupvej ved Sonnerup Gade

Baggrund

Ved busstoppestedet på Englerupvej ved Sonnerup Gade er det uklart, hvor bløde trafikanter skal krydse Englerupvej. Desuden er oversigten begrænset ved krydsning fra syd mod nord på grund af vejens forløb.

Herudover kan der forekomme høj fart, når biler svinger til og fra Sonnerup Gade. Det skyldes, at krydset er afgrænset ved hjælp af afmærkning. Således forekommer det, at biler kører hen over afmærkningen. Det kan blandt andet skabe utryghed for passagerer, som venter ved stoppestedet nord for vejen.

Forslag til forbedring

Det er foreslået at forlænge det nuværende fortov, så fodgængere ledes hen til punktet, hvor oversigten er bedst. Samtidig beskyttes fodgængernes areal med steler. Det er dog nødvendigt at give plads til, at en bus fra syd kan komme ind i lommen ved stoppestedet.

Syd for Englerupvej bliver der etableret en passage i rabatten, som leder fodgængere til punktet, hvor oversigten er bedst. Et fodgængerfelt er ikke foreslået, da bilisters oversigt (stopsigt) hertil ikke er tilstrækkelig. To bump vil holde bilernes fart nede.

Selve krydset med Sonnerup Gade bliver tilpasset, så Sonnerup Gade bliver sluttet mere vinkelret på Englerupvej. Det giver bilisterne bedre mulighed for at orientere sig til begge sider, fordi de holder vinkelret på Englerupvej. Steler eller kantsten langs Englerupvej kan overvejes for at forhindre kørsel uden for det afmærkede vejareal. Forud for disse ændringer skal det sikres, at containerne på asfaltarealet fortsat kan betjenes på sikker vis. Endvidere kan steler langs bagkanten af den nye spærreflade i nogen grad forhindre genvejskørsel bag om krydset. Grønne bede på den private grund kan også overvejes.

I den smalle passage syd for krydset, hvor store køretøjer har svært ved at passere hinanden, kan det overvejes at udvide vejen ved at inddrage en del af skillerabatten. Det medfører dog, at skillerabatten bliver smallere end tilladt (mindre end 1 meter), og løsningen skal derfor projekteres nærmere i dialog med relevante myndigheder. For at beskytte stitrafikanterne er der lagt op til steler eller kantpæle med kort indbyrdes afstand, som sikrer, at motorkøretøjer ikke trækker ind over stien.



Se også separat Tegning 1.

3 Ordrupvej ved Skolevang

Baggrund

Ved busstoppestedet nord for Ordrupvej ved Skolevang er der intet fortov. Derfor vælger nogle at krydse Ordrupvej uden for midterhellen. Dermed har nogle bilister ikke fokus på de krydsende fodgængere.

Endvidere er der ingen belægning ved selve stoppestedssenderen (hvor passagerer skal stå, inden de stiger på bussen). Da der heller ikke er belysning af selve stoppestedet, har bilister svært ved at få øje på ventende buspassagerer, som står meget tæt ved vejen.

Forslag til forbedring

Der er lagt op til at etablere et fortov langs nordsiden af Ordrupvej mellem midterhellen og busstoppestedet samt ud for stoppestedssenderen. Det leder fodgængerne naturligt via midterhellen, ligesom de ikke skal gå på vejen eller stå på vejen ved stoppestedet. Endelig bliver der etableret en ny lysmast, så stoppestedet er oplyst.

Et bump vest for stoppestedet vil sikre lav fart fra den facadeløse strækning. Et bump øst for stoppestedet er mindre relevant i forhold til stoppestedet. Bumpet er dog relevant i forhold til at holde farten nede gennem hele byzonen – især hvis der indføres 40 km/t.

Et oplæg til indførelse af 40 km/t gennem hele byzonen er vist på Tegning 4. Hertil bemærkes, at politiet måske vil kræve yderligere bump end vist på tegningen.

Bilister på den facadeløse del af Ordrupvej vil formentligt vurdere, at 40 km/t er for langsomt i forhold til vejen og omgivelserne. Det er derfor vigtigt, at fartdæmpende foranstaltninger på denne del er effektive. Hvis der ikke bliver indført 40 km/t og fysisk fartdæmpning på denne del, kan der i stedet opsættes skilte med "Husk 50 km/t".

Det ser ud til, at venstresvingende store køretøjer fra Englerupvej (nord) har svært ved at passere uden om midterhellen på Englerupvej øst for krydset. Ved hjælp af en kørekurve er det vurderet, at hellen kan tilpasses, så store køretøjer kan passere udenom. Dette kan gøres uden at forringe krydsningsmuligheden for bløde trafikanter via midterhellen.



Se også separat Tegning 2.

Ordrupvej ved Elverdamsvej

Baggrund

Ved busstoppestederne på Ordrupvej ved Elverdamsvej er der meget begrænset plads til ventende passagerer. Nord for vejen må passagerne stå i den ujævne græsabat eller på sidevejen. Syd for vejen kan passagerer stå på asfalten med risiko for at blive påkørt af biler. Her er bilernes vognbane ind mod byen i øvrigt uklart afgrænset, idet asfaltkanten leder direkte ind i buskuret.

Forslag til forbedring

Det er foreslået at etablere grus i rabatten omkring stoppestedstanderen nord for vejen. Endvidere er der lagt op til at etablere nogle få steler, som afgrænser passagerernes areal.

Grus og steler gør det tydeligere for bilister, at der kan forekomme fodgængere i rabatten. Steler forhindrer samtidig, at bilister fra sidevejen kører ind over grusarealet, ligesom bilister på Ordrupvej vil holde afstand til steler og grusareal. Dermed bliver det mere trygt for ventende passagerer, om end arealet til rådighed er småt.

Syd for vejen kan en hvid kantlinje markere vognbanen og dermed signalere til bilisterne, at de skal holde sig på deres egen venstre side af linjen. Det giver plads til ventende passagerer bag ved linjen. I øvrigt leder kantlinjen samtidig bilisterne uden om buskuret i modsætning til i dag.

Steler langs kantlinjen minimerer risikoen for, at biler trækker ud over linjen. Desuden gør stelerne bilisterne mere bevidste om kantlinjen. Den præcise placering af steler skal afgøres i forhold til dørene på en holdende bus.

Udover de nævnte tiltag kan vejbelysning ved busstoppestederne eller oplyste busskure overvejes.



Se også separat Tegning 6.

5

Elverdamsvej ved Englerupvej/Englerup Gade

Baggrund

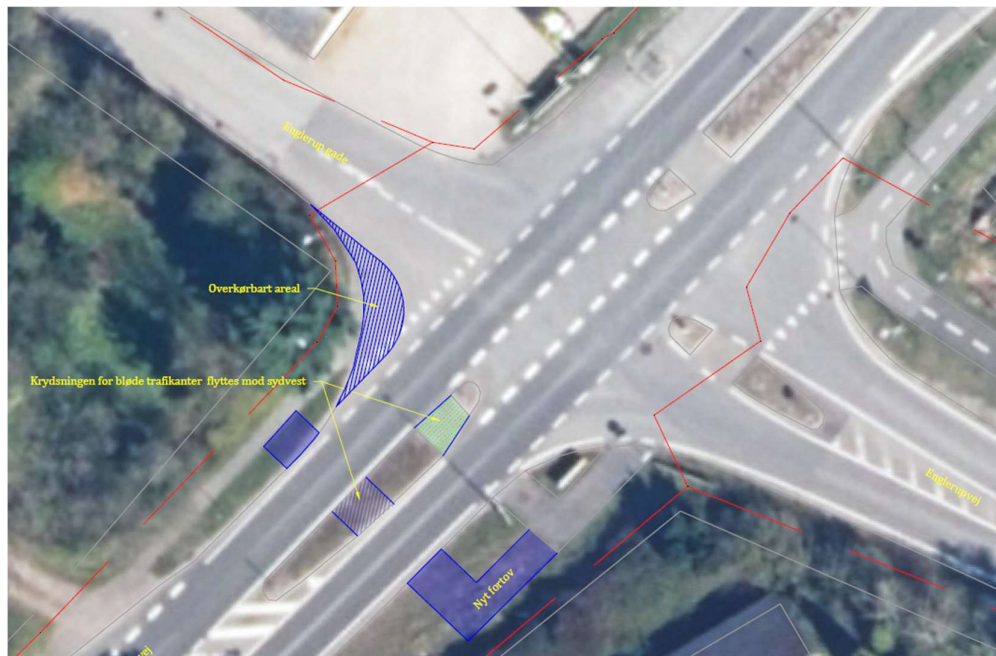
Krydsende bløde trafikanter – heriblandt skolebørn – oplever utryghed ved at krydse Elverdamsvej ved Englerupvej og Englerup Gade. Det skyldes især bilernes høje fart på Elverdamsvej samt den til tider tætte trafik. Der kører desuden relativt mange store køretøjer på Elverdamsvej.

Ventende bløde trafikanter på Englerup Gade er nødt til at stå på vejen, inden de krydser Elverdamsvej. Da der samtidig er en høj (privat) hæk, har højresvingende bilister fra Englerup Gade meget kort tid til at nå at få øje på en ventende blød trafikant. Dette bliver forstærket af, at højresvingende bilister typisk vil orientere sig mest mod venstre, da de skal finde et hul i biltrafikken, der kommer fra venstre.

Forslag til forbedring

For at sikre lav fart ved sving fra Englerup Gade er der lagt op til et overkørbart areal med brosten. Det holder farten nede på svingende biler, idet personbiler vil køre uden om arealet. En spærreflade kan overvejes i stedet, men det er vurderet, at dette vil have langt mindre effekt, idet personbilister kan være fristet til at holde oven på spærrefladen.

Samtidig er der lagt op til at flytte krydsningspunktet syd for sidevejene, således at bløde trafikanter kan stå sikkert, når de venter på mulighed for at krydse Elverdamsvej. Udover de viste tiltag kan der opstilles en fartviser – enten permanent eller midlertidigt.



Se også separat Tegning 3. Vejdirektoratet er vejmyndighed på Elverdamsvej, og eventuelle tiltag i krydset skal afklares med Vejdirektoratet.

6

Anlægsoverslag

Anlægsoverslag for de nævnte tiltag er baseret på erfaringspriser og indeholder skønnede udgifter til jordarbejder, afvandingsarbejder, belægningsarbejder, gadeinventar, belysning samt op til 25% til uforudseelige udgifter.

Udgifter til eventuelle omlægninger af eksisterende ledninger/kabler er forudsat afholdt af ledningsejerne i henhold til "gæsteprincippet" i Vejloven.

Anlægsoverslag kan præciseres, når der foreligger detaljerede projekter. Det bemærkes, at fx forurening, blød bund og arealerhvervelse kan have stor betydning for de endelige omkostninger. Disse forhold er ikke indregnet, med mindre det er nævnt specifikt.

Anslåede entreprenørudgifter er vist nedenfor.

Delprojekter	Kr. ekskl. moms
Englerupvej ved Sonnerup Gade (Tegning 1)	250.000
Ordrupvej ved Skolevang (Tegning 2)	330.000
Elverdamsvej ved Englerupvej (Tegning 3)	200.000
Hastighedszone med 40 km/t (Tegning 4)	70.000
Ordrupvej ved Elverdamsvej (Tegning 6)	75.000
Rådgivning	160.000
SUM	1.085.000

Overslag over entreprenørudgifter. Udgifter til hastighedszone (tegning 4) omfatter skiltning samt ét nyt bump, som ikke fremgår af Tegning 1 og 2. Det vestligste bump på Tegning 4 er således ikke indregnet, da der i dag er to eksisterende bump i samme område.

Bemærkninger

Belysning er kun indregnet, hvor dette er en forudsætning for de øvrige foreslåede tiltag. Andre steder – fx ved busstoppestederne på Ordrupvej ved Elverdamsvej – er belysning relevant. Det bør overvejes at tillægge et yderligere beløb til belysning – fx 100.000 kr., hvilket fx svarer til 2-3 lysmaster og gravning. Dermed bliver summen **ca. 1,2 mio. kr.**

I overslaget er der regnet med, at alle delprojekter bliver udført i sammenhæng. Udførelse af hvert delprojekt enkeltvist medfører formentligt en øget omkostning.

Overslaget for samlet skiltning af hastighedszone samt et nyt bump, som ikke indgår i de øvrige delprojekter, er anslået at kunne udføres for yderligere 70.000 kr. ekskl. moms. Heri er ikke indregnet det vestligste bump på Tegning 4, da der i samme område er to eksisterende bump. Det er dog uklart, hvilken hastighed de eksisterende bump er dimensioneret til.

Rådgivning omfatter projektering og udbudsmateriale samt om nødvendigt opmåling af få lokaliteter. Byggeledelse og fagtilsyn er ikke inkluderet.