



Allerød
Kommune

Allerød Kommune

Projektkatalog for trafiksikkerhed, tryghed og fremkommelighed



Indholdsfortegnelse

Indledning	Side 3	<u>OMBYGNING</u>	
		23 Banevang og Frederiksborgvej	Side 52
<u>SKILTNING OG AFMÆRKNING</u>		24 Allerød Stationsvej	Side 54
1 Nymøllevej / Slangerupvej	Side 5	25 Kongevejen	Side 56
2 Nymøllevej/Sortemosevej/Banevang	Side 7	26 Kongevejen/Sandholmgårdsvej	Side 58
3 Gl. Kollerødvej	Side 9	27 Kollerødvej / Hillerødvej	Side 60
4 Krogenlundvej	Side 11	28 Gl. Lyngvej / Kollerødvej	Side 62
5 Røglevej vest for motorvejen	Side 13	29 Nymøllevej / Rådhusvej	Side 64
		30 Nymøllevej / Farremosen	Side 66
<u>FARTDÆMPNING OG MINDRE TILTAG</u>		31 Knud Rasmussens Vej	Side 68
6 Lyngvej v. Knud Rasmussens Vej	Side 16	32 Slangerupvej/Engledsvej	Side 70
7 Lystrupvej/Vejrmøllevej	Side 18	<u>STIER OG STIFORBEDRINGER</u>	
8 Vejrmøllevej	Side 20	33 Enghave Parkvej/Frederiksborgvej	Side 73
9 Ørnevang	Side 22	34 Farremosen	Side 75
10 Hammersholt Byvej (nord)	Side 24	35 Uggeløse Bygade	Side 77
11 Mosegårdsvej	Side 26	36 Nymøllevej nord for Sortemosevej	Side 79
12 Sortemosevej ved ATP	Side 28	<u>ØVRIGE TILTAG</u>	
13 Blovst. Teglværksvej/Sortemosevej	Side 30	37 Kongevejen / Høveltevej	Side 82
14 Blovstrød Allé / Sandholmgårdsvej	Side 32	38 Blovstrød Skole	Side 84
15 Nymøllevej	Side 34	39 Stier på flere strækninger	Side 86
<u>RUNDKØRSEL - OPSTRAMNING</u>			
16 Frederiksborgvej/Enghave Parkvej	Side 37		
17 Banevang / Tokkekøbvej	Side 39		
18 Banevang / Amtsvej	Side 41		
19 Banevang / Frederiksborgvej	Side 43		
20 Kongevejen / Kirkeltevej	Side 45		
21 Allerød Stationsvej / Amtsvej	Side 47		
22 Kollerødvej / Rønneholt Parkvej	Side 49		

Indledning

Dette projektkatalog er udarbejdet i forlængelse af Allerød Kommunes Trafik- og Mobilitetshandlingsplan. Kataloget omfatter primært anlægsprojekter inden for trafiksikkerhed, tryghed og fremkommelighed. Desuden indgår enkelte projekter inden for grøn mobilitet. Projekter for de øvrige temaer i handlingsplanen for Trafik og Mobilitet skal findes i særskilte projektdokumenter.

Handlingsplan og projektkatalog tager afsæt i kommunens Trafik- og Mobilitetspolitik. I handlingsplanen er en række projekter udvalgt til forventet udførelse i perioden 2021-2024. I dette projektkatalog er en lang række projektforslag, som endnu ikke er prioriteret. Allerød Kommune vil år for år foretage en prioritering af kommende anlægsprojekter.

Læsevejledning

Projektkataloget indeholder en række konkrete forslag til forbedringer. For hvert forslag er følgende beskrevet:

- Baggrund og udfordring
- Forslag til forbedringer
- Øvrige overvejelser om mulige løsninger
- Illustration af forslaget
- Forventede effekter
- Groft skønnet overslag for omkostninger

Hvert projektforslag er beskrevet på to sider, bestående af en side med beskrivelse og en Resume-side med data, illustration og forventet effekt.

Idet projektforslagene primært har til formål at bedre trafiksikkerhed, tryghed og fremkommelighed for cykler og biler, er effekterne især rettet mod dette. Vurderingen af forventede effekter omfatter imidlertid også de øvrige temaer i Trafik- og Mobilitetspolitikken.

Anlægsomkostninger

De groft skønnede anlægsomkostninger er baseret på generelle erfaringsværdier. De indeholder ca. 20% uforudseelige udgifter samt omkostninger til rådgivning, hvor dette er relevant. Overslagene skal præciseres løbende.

Datagrundlag

Vurderingerne i dette katalog er baseret på:

- Politiregistrerede uheld 2015-2019
- Trafik- og hastighedsmålinger, udført i udvalgte snit
- Input fra borgere
- Besigtigelse af stederne
- Supplerende oplysninger om foreliggende planer og analyser mv.

Input fra borgerne

Næsten 1.000 borgere har svaret på et spørgeskema om trafikale forhold i kommunen. Svarene fra borgerne har givet mange nyttige input, fx til vurdering af trafiksikkerhed og tryghed samt forslag til forbedringer for især bløde trafikanter.

Herudover har kommunen modtaget henvendelser fra borgere om utrygge steder i trafikken. Disse henvendelser er taget i betragtning ved opstilling af forslag til forbedringer af de steder, som indgår i dette projektkatalog.

Det videre forløb

De fleste forslag til forbedringer skal projekteres mere detaljeret, ligesom dialog med politi og andre eventuelle myndigheder ofte er nødvendig. Herudover skal Kommunalbestyrelsen bevilge midler til hvert enkelt projekt.

I enkelte projektforslag er det desuden relevant at udføre yderligere undersøgelser. Det kan fx være nye trafikmålinger eller analyse af trafikanternes adfærd. I disse tilfælde er behov for yderligere undersøgelser noteret i boksen i øverste højre hjørne på Resume-siden.

De seks hovedtemaer i Allerød Kommunes Trafik- og Mobilitetspolitik:

- Trafiksikkerhed og tryghed
- Grøn Mobilitet
- Kollektiv trafik
- Fremkommelighed
- Støj
- Byrum

SKILTNING OG AFMÆRKNING

1 Nymøllevej / Slangstrupvej

Baggrund

Fire af de syv registrerede uheld på fem år skyldes rødkørsel. Det tyder på, at farten frem mod krydset er høj. Det er også muligt, at signalets sikkerhedstider er for kort.

Herudover er der sket to venstresvingsuheld samt en bagendekollision, hvor høj fart også kan spille en rolle. En hastighedsmåling bekræfter, at der bliver kørt for hurtigt.

Krydset er ikke behandlet i kommunens fremkommelighedsanalyse, men da trafikmængden i krydset er høj, bør tiltag i krydset ikke reducere kapaciteten for meget.

Projektforslag

Formålet er at mindske risikoen for især rødkørsel i krydset. Som det første er det foreslået at undersøge, om der er tilstrækkelig sikkerhedstid - hvis ikke, skal sikkerhedstiden øges.

Det er desuden foreslået at flytte den eksisterende forvarslings af signalet (A19-tavler), så tavlerne står 150-250 m før krydset. I dag står tavlerne så tæt ved krydset, at advarslen kommer for sent for bilisterne.

Det er foreslået at indarbejde en forlængelse af grøntiden, som træder i kraft, når der bliver detekteret biler med høj fart frem mod krydset. Dermed minimeres situationerne, hvor signalet skifter til rødt, samtidig med at hurtigtkørende biler ikke kan nå at standse.

I forbindelse med ændringer i krydset kan det

overvejes at supplere afmærkningen i krydset, således at venstresvingende bilister fra sideretningerne får bedre mulighed for at placere sig korrekt ude midt i krydsområdet.

Det kan afklares med politiet, om det er muligt at nedsætte hastighedsbegrænsningen til 60 km/t frem mod krydset.

Øvrige overvejelser

Optimalt set bør trafiksikkerheden forbedres ved at dæmpe bilernes fart frem mod krydset. Da der er tale om større trafikveje i åbent land, kan de fleste fysiske fartdæmpere imidlertid ikke anvendes.

Det kan overvejes at opsætte en mobil fartviser og herefter vurdere fartviserens effekt på farten frem mod krydset. Hvis effekten er god, kan der opstilles en permanent fartviser.

En rundkørsel vil eliminere risikoen for rødkørsel samt venstresvingsuheld. Desuden sikres, at eventuelle uheld sker med lavere fart og dermed mindre risiko for personskade. Det er imidlertid vurderet, at antallet af personskader i krydset er relativt lavt, og at effekten af en rundkørsel ikke modsvarer anlægskostningerne. Hertil kommer, at især cyklister vil føle øget utryghed i en rundkørsel.

RESUME

Uheld: 7 på fem år.

Fart, 85%-fraktil: 83,7 km/t.

Nedsat fremkommelighed: Ja.

Formål med projektet:

Øget trafiksikkerhed og tryghed

Yderligere undersøgelser:

Sikkerhedstid i signalet



Eksisterende A19 tavler på Nymøllevej flyttes 200 m fra kryds og suppleres med undertavle "200 m". Bemærk at nord (Nymøllevej) vender mod højre.

Tiltag og forventede effekter

+ Positiv effekt

- Negativ effekt

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
A19 tavler flyttes 150-250 m før kryds + undertavle	+					
Sikkerhedstid undersøges og øges hvis relevant	++			-		
Forlænget grønt, eventuelt ved radardetektering	+			+		
Afmærkning i kryds (position ved sving)	+					

Anlægsomkostninger: 100.000 kr. ekskl. moms, heraf ca. 75.000 kr. til signalændringer.

2 Nymøllevej/Sortemosevej/Banevang

Baggrund

Der er registreret fem uheld i krydset i de seneste fem år. Uheldssituationerne er forskellige og tyder ikke på et entydigt uheldsbillede. Dog er fire af uheldene sket i 2017, hvor der i sommerperioden var vejarbejde i krydset. Det kan ikke konkluderes, at vejarbejdet nødvendigvis har været årsag til uheldene.

Analysen af fremkommelighed har vist, at der

er nedsat fremkommelighed for biler i krydset. Derfor er der i 2020 igangsat en optimering af signalprogrammerne med henblik på bedre trafikalt flow i krydset.

Døgntrafikken er 11.700 bilture på Banevang og ca. 9.000 på Nymøllevej.

Projektforslag

Formålet er at øge trafiksikkerheden. Dette skal især ske gennem signaloptimeringer samt skilte og afmærkning, da det er vurderet, at større ombygninger ikke giver en effekt på trafiksikkerheden, som svarer til omkostningerne.

Det er foreslået at flytte vejvisningstavlerne i det sydøstlige ben, da disse kan skygge for fodgængere, som er på vej ud i fodgængerfeltet.

I forbindelse med signaloptimeringen bør det undersøges, om sikkerhedstiderne er passende, og om der kan gives mere tid til venstresving fra Banevang. Herfra er oversigten forringet, når der samtidig er venstresvingende fra modsatte side. Det vil derfor være en fordel, at venstresvingende fra Banevang ople-

ver, at de har god tid til venstresvinget, så de ikke fristes til at tage chancer.

Afmærkningen i krydset bør generelt holdes opdateret. I den forbindelse kan det overvejes at forlænge ledelinjen fra Sortemosevej til Banevang, således at denne linje samtidig markerer stoppositionen for venstresvingende fra Banevang.

Øvrige overvejelser

Større tiltag til forbedring af trafiksikkerheden i krydset kan være bundet venstresving fra Banevang og/eller "slips" mellem venstresvingsbane og ligeudkørende. Det vil forbedre oversigten.

Det er også en mulighed at forlænge venstresvingsbanen på Banevang som foreslået i analysen af fremkommelighed.

Større tiltag bør afvente udviklingen i uheld i de kommende år. De registrerede uheld giver ikke et entydigt billede af årsagerne - og dermed heller ikke et grundlag for at forvente større forbedringer af trafiksikkerheden.

RESUME

Uheld: 5 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: 48,8 km/t. (V) og 79,9 (N)
 Nedsat fremkommelighed: Ja.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed og tryghed



Vejvisningstavler ved fodgængerfeltet nord for krydset kan skjule fodgængere.

Tiltag og forventede effekter

+ Positiv effekt

- Negativ effekt

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
Flytte vejvisningstavler	+					
Ændring af sikkerhedstider (hvis der er grundlag for det)	+		-	-		
Afmærkning af bedre stopposition for venstresvingende	+					

Anlægsomkostninger: 25.000 kr. ekskl. moms for skilte og afmærkning.

3 Gl. Kollerødvej

Baggrund

Gl. Kollerødvej mellem Kollerød Bygade og motorvejen er meget smal. Størstedelen af strækningen ligger uden for byzone, hvor det er tilladt at køre 80 km/t. En måling viser, at 15% kører mere end 73,5 km/t. Der er målt ca. 300 biler i døgnet.

Flere steder på strækningen er der træer tæt ved vejen. I byzonen nærmest Kollerød Byga-

de er vejen snoet, og oversigten fra de private overkørsler er forringet.

Borgere oplever utryghed på grund af farten og ønsker bump på vejen.

Projektforslag

Formålet er at holde farten nede og dermed mindske risikoen for tilskadekomst, hvis der sker et uheld.

Det er foreslået at sætte hastighedsgrænsen ned til 60 km/t på Gl. Kollerødvej uden for byzone. Samtidig kan der etableres en varslingslinje midt på vejen i både by- og landzone.

Desuden er det foreslået at etablere flere kantpæle langs vejen samt markere træer tæt ved kørebanen med kantafmærkningsplader (N42). Dette vil tydeliggøre vejens forløb - især i mørke - ligesom det vil skærpe opmærksomheden på de faste genstande.

Herudover kan det overvejes at etablere et bump i byzonen nærmest Kollerød Bygade.

Alle tiltag skal ses i forhold til, at trafikmængden er meget lav. Det er således vurderet, at større tiltag ikke svarer til effekten.

Øvrige overvejelser

Det er overvejet at etablere 2 minus 1 vej på strækningen. Uden for byzone er dette imidlertid ikke muligt, da vejen nogle steder er for smal til dette.

Ligeledes betyder vejens bredde, at almindelig midterafmærkning ikke er tilladt.

Til gengæld kan der etableres en varslingslinje midt på vejen. Det vil sige en lang streg med

kort mellemrum. Det vil tydeliggøre, at vejen er meget smal, når bilister møder modkørende eller overhaler bløde trafikanter.

RESUME

Uheld: 1 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: 73,5 km/t.
 Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed og tryghed



Kantpæle og kantafmærkningsplader kan tydeliggøre vejens forløb og de faste genstande tæt ved vejen.

Tiltag og forventede effekter

+ Positiv effekt

- Negativ effekt

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
60 km/t uden for byzone	+					
Kantpæle og kantafmærkningspladser	+					
Varslingslinje	+					

Anlægsomkostninger: 50.000 kr. ekskl. moms

4 Krogenlundvej

Baggrund

Krogenlundvej er smal og snoet, og der er store træer tæt ved vejen. Oversigten er begrænset, og bilister er nødt til at køre med relativt lav fart for at kunne nå at orientere sig.

Der er i perioder meget cykeltrafik på vejen.

Beboerne oplever gener fra hurtigt kørende tunge køretøjer. En hastighedsmålinger viser,

at 15% kører mere end 56,3 km/t. Farten er således høj i forhold til de fysiske rammer.

Der er for nylig etableret anbefalet 40 km/t og 50 km/t (E39-tavler), og der er ingen fysisk fartdæmpning.

Projektforslag

Formålet er at sikre lav fart, så bilister og cyklister kan nå at orientere sig om hinanden i tide.

Det er foreslået, at der etableres en varslingslinje midt på vejen. Dette vil tydeliggøre for bilisterne, at det er svært at passere modkørende, med mindre farten holdes nede, så man er parat til at trække ud i rabatten, når der er modkørende.

Det er også foreslået at supplere med flere kantpæle generelt, så vejens forløb med de mange kurver bliver gjort tydeligere. Samtidig kan større træer markeres med kantafmærkningsplader (N42) eller reflekser.

Desuden er det relevant at sanere rabatterne som en del af den løbende drift. Det kan fx omfatte en fræsning, så rabatterne ligger lidt

lavere end selve kørebanen. Det gør blandt andet afvandingen af vejen bedre.

Sanering af rabatterne bør også omfatte udlægning af fx grus i rabatten, så rabatten ikke bliver blød. En blød rabat gør det vanskeligt at manøvrere tilbage på vejen, hvis en bil utilsigtet kommer uden for kørebanen.

I krydset med Mørdrupvej kan vigepligten på Mørdrupvej tydeliggøres ved hjælp af vigepligtstavler (B11) samt et trekantsymbol på kørebanen forud for krydset.

Herudover kan det overvejes at etablere en overkørsel i chaussesten. Det bemærkes dog, at beboere tæt ved krydset kan blive generet af støjgener ved en overkørsel.

Øvrige overvejelser

Det kan overvejes at udvide det skarpe sving i Krogenlund, hvor oversigten er meget forringet. Udvidelsen kan omfatte en spærreflade eller et par rækker brosten. Det holder farten nede og sikrer, at bilisterne holder sig i deres egen side gennem svinget.

En udvidelse af svinget kræver en nærmere undersøgelse af matrikelgrænser. Det er skønnet, at der er plads til at udvide svinget med ca. 1 m inden for nuværende vejskel.

Det kan også overvejes at etablere rød belægning på udvalgte steder. Det er fx relevant i det skarpe sving eller på andre steder, hvor der kræves særlig opmærksomhed.

Da Krogenlundvej kræver kørsel med lav fart, kan det overvejes at etablere lokal hastighedsbegrænsning (C55-tavler) på 40 km/t og 50 km/t i stedet for de nuværende blå tavler. Samtidig kan der etableres bump, blandt andet ved golfbanen.

RESUME

Uheld: xx på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: 56,3 km/t.
 Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed og tryghed



Den smalle vej og faste genstande langs vejen gør det nødvendigt at køre med lav fart.

Tiltag og forventede effekter

+ *Positiv effekt*

- *Negativ effekt*

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
Varslingslinje, kantpæle og kantafmærkning	+					
Vigeplygtstavler og trekantsymbol på Mørdrupvej	+					
Rabatsanering (som del af løbende drift)	+	+				+

Anlægsomkostninger: 100.000 kr. ekskl. moms (rabatsanering indgår i driftsbudgettet)

5 Røglevej vest for motorvejen

Baggrund

Røglevej vest for motorvejen er meget smal, og oversigten er nogle steder begrænset. Der er anbefalet 60 km/t, og vejen ligger uden for byzone.

Der er blandt andet et skarpt sving på strækningen.

Beboere har henvendt sig, da de oplever utryghed ved at færdes på vejen som blød

trafikant. Desuden har der været henvendelse om trafikuheld.

Projektforslag

Formålet er at sikre lav fart, så bilister og bløde trafikanter kan nå at orientere sig om hinanden i tide.

Det er foreslået, at der etableres en varslingslinje midt på vejen. Dette vil tydeliggøre for bilisterne, at det er svært at passere modkørende, med mindre farten holdes nede, så man er parat til at trække ud i rabatten, når der er modkørende.

Det er også foreslået at supplere med flere kantpæle generelt, så vejens forløb med de mange kurver bliver gjort tydeligere. Samtidig kan større træer markeres med kantafmærkningsplader (N42) eller reflekser.

Desuden er det relevant at sanere rabatterne som en del af den løbende drift. Det kan fx omfatte en fræsning, så rabatterne ligger lidt

lavere end selve kørebanen. Det gør blandt andet afvandingen af vejen bedre.

Sanering af rabatterne bør også omfatte udlægning af fx grus i rabatten, så rabatten ikke bliver blød. En blød rabat gør det vanskeligt at manøvrere tilbage på vejen, hvis en bil utilsigtet kommer uden for kørebanen.

I det skarpe sving kan der opsættes baggrundsafmærkning eller en række tætstående kantpæle.

Øvrige overvejelser

Hvis de mindre tiltag, som er foreslået, ikke er tilstrækkeligt, kan en lavere hastighedsgrænse og fysisk fartdæmpning drøftes med politiet. Hvis det er muligt, kan der indføres 50 km/t (C55-tavler) samt bump med passende mellemrum.

RESUME

Uheld: 0 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: 72,3 km/t.
 Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:



Det skarpe sving på Røglevej.

Tiltag og forventede effekter

+ Positiv effekt

- Negativ effekt

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
Varslingslinje, kantpæle og kantafmærkning	+					
Rabatsanering (som del af løbende drift)	+	+				+

Anlægsomkostninger: 100.000 kr. ekskl. moms (rabatsanering indgår i driftsbudgettet)

FARTDÆMPNING OG MINDRE TILTAG

6 Lyngevej / Knud Rasmussens Vej

Baggrund

Borgere oplever, at bilerne på Lyngevej i retning mod Knud Rasmussens Vej kører med høj fart, selvom de er kommet ind i byzonen.

Høj fart giver udfordringer, fordi svinget ved Knud Rasmussens Vej er meget skarpt, og fordi der i perioder er mange krydsende bløde trafikanter i forbindelse med Idrætsvej, Lynges Skole og fritidsaktiviteterne ved skolen.

Det er vurderet, at Lyngevej - som er lang og lige - kan friste til høj fart på strækningen mellem Lillerød og Lynges. Selvom der er to byzonetavler på høje standere, er det muligt, at bilisterne overser overgangen til byzone - blandt andet fordi der ikke er megen randbebyggelse frem til Knud Rasmussens Vej.

Der foreligger ingen hastighedsmåling.

Projektforslag

Formålet er at dæmpe bilernes fart ved overgangen til byzonen og især inden bilerne ankommer til krydset med Idrætsvej og Knud Rasmussens Vej.

Det er foreslået at supplere byzonetavlerne med en ekstra lysmast. Det giver byporten en mere fremtrædende karakter og øger især synligheden i mørke.

Samtidig er det foreslået at etablere en rød belægning på tværs af kørebanen mellem de to byzonetavler. Af hensyn til de nærmeste naboer er det ikke foreslået at etablere brostensbånd på tværs af vejen.

Den forstærkede byport vil øge bilisternes opmærksomhed på byzonen og dæmpe deres fart.

Lidt øst for Idrætsvej er det foreslået at etablere et bump. Det vil effektivt sikre lav fart frem mod Idrætsvej og svinget ved Knud Rasmussens Vej.

Det kan desuden overvejes at etablere endnu et bump tættere ved byporten. Det er imidlertid vurderet, at byporten i sig selv vil have en fartdæmpende effekt, og at bumpet tættere ved svinget er tilstrækkeligt.

Det er herudover foreslået at markere det skarpe sving med advarselstavler (A41) og hastighedsangivelse på 30 km/t.

Øvrige overvejelser

Bump på Lyngesvej skal ses i sammenhæng med eventuelle tiltag på Knud Rasmussens Vej. Her er der fx forslag om at etablere en midterhelle.

RESUME

Uheld: 0 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: -
 Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed og tryghed



Bump og advarselstavler samt forstærkning af byport på Lyngvej.

Tiltag og forventede effekter

- + Positiv effekt
- Negativ effekt

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
Belysning og rød asfalt ved byport	+					+
Bump på Lyngvej	+				-	
Advarselstavler med hastighedsangivelse	(+)					

Anlægsomkostninger: 150.000 kr. ekskl. moms, heraf op til 50.000 til rød asfalt.

7 Lystrupvej / Vejrmøllevej

Baggrund

Allerød Kommune har modtaget henvendelser om høj fart på Lystrupvej, blandt andet på strækningen i byzone frem mod krydset med Vejrmøllevej. Byzonetavlen står ca. 100 m fra krydset.

Der er ikke udført fartmåling på Lystrupvej. På Vejrmøllevej kører 15% mere end 62,9 km/t. Hastighedsgrænsen er 50 km/t. Det er

vurderet, at Lystrupvej i nogen grad indbyder til høj fart, og at overgangen til byzone kunne være mere tydelig.

Der er registreret ét uheld på Lystrupvej i krydset med Sandkildevej.

Det bemærkes, at Lystrupvej er sluttet skævt til Vejrmøllevej, og at oversigten her er mangelfuld på grund af en bakke og et sving.

Projektforslag

Formålet er at dæmpe bilernes fart - først og fremmest inden for byzonen. Det er også relevant at dæmpe farten uden for byzonen og sikre, at vejens omgivelser ikke forværrer eventuelle uheld.

Det er foreslået at etablere en byport i forbindelse med den eksisterende byzonetavle. Byporten skal som udgangspunkt bestå af byzonetavler i begge sider af vejen på høje standarder.

Desuden kan der etableres en stele med refleks i hver side af vejen, som synliggør byporten på afstand. Det kan også overvejes at etablere en lysmast.

Herudover kan det overvejes at afmærke en byzonetavle på kørebanen ved hjælp af termoplast.

20-30 m efter byporten er det foreslået at etablere et bump. effektivt dæmpe farten frem mod krydset ved Vejrmøllevej. Ved bumpet etableres ny belysning.

Hvis bumpet udelades, vil byporten udgøre en visuel fartdæmper. Dette vil være tilstrækkeligt for nogle bilister, mens andre ikke vil sætte farten ned som følge af byporten.

Øvrige overvejelser

I krydset ved Vejrmøllevej er det overvejet at etablere en skillehelle på Lystrupvej. Hellen skal imidlertid være overkørbar for at gøre det muligt at svinge mellem Lystrupvej og den nordlige del af Vejrmøllevej.

Ved Sandkildevej er der registreret et uheld. Her kan de overkørbare arealer i krydset suppleres med afmærkning. Dermed vil hellerne fremstå mere tydelige i mørke og i gråvej.

I åbent land er der en del store træer, som står mindre end 6 m fra kørebanen og dermed udgør en fare ved påkørsel. I forhold til trafik-sikkerheden bør træerne fjernes eller eventuelt afskærmes med autoværn.

Da træerne imidlertid er flotte og giver området en særlig karakter, kan træerne i stedet markeres med reflekser eller kantafmærkningsplader.

RESUME

Uheld: 1 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: 62,9 km/t på Vejrmøllevej
 Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed og tryghed



Byport og bump på Lystrupvej.

Tiltag og forventede effekter

+ *Positiv effekt*

- *Negativ effekt*

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
Byport og bump med belysning	++			-		+
Fjerne faste genstande i sikkerhedszonen i åbent land	++					-
Evt. afmærkning i kryds med Sandkildevej	(+)					

Anlægsomkostninger: 150.000 kr. ekskl. moms, heraf op til 50.000 til rød asfalt.

8 Vejrmøllevej

Baggrund

På Vejrmøllevej har der været henvendelser om høj fart frem mod signalkrydset med Hillerødvej. Der er ikke registreret uheld ved krydset i de seneste fem år.

En måling viser, at 15% af trafikanterne kører mindst 63 km/t på Vejrmøllevej lidt længere væk fra krydset. Hastighedsbegrænsningen er 50 km/t, og det er vurderet, at hastigheden

er for høj - også tæt ved krydset med Hillerødvej.

Der er ingen højresvingsbane i krydset, og den brede kantbane slutter lidt før krydset. Disse forhold giver øget risiko for højresvingsuheld med cyklister.

Projektforslag

Formålet er at dæmpe bilernes fart på Vejrmøllevej frem mod krydset med Hillerødvej.

Det er foreslået at etablere et bump umiddelbart vest for Lynghøjvej. Det vil dæmpe bilernes fart, inden de når frem til krydset med Hillerødvej. Dermed øges trafiksikkerheden og trygheden.

Som udgangspunkt er der foreslået et bump i hele vejens bredde.

Hvis bump i hele vejens bredde er et problem for buschaufførerne på Vejrmøllevej, kan det i stedet undersøges nærmere, om pudebump kan være en løsning. Pudebump giver dog øgede driftsomkostningerne.

Uanset bumptype er der risiko for støjgener, når bumpet bliver passeret af anhængere med

løse genstande på ladet. Desuden vælger nogle bilister at bremse kort før bumpet, hvilket kan give motorstøj.

Øvrige overvejelser

I signalet ved Hillerødvej kan det overvejes at justere signalindstillingerne. Eksempelvis kan signalet indstilles til at skifte til rødt, når der detekteres bilister på Vejrmøllevej med for høj fart. Dermed er bilisterne tvunget til at standse, og lokalkendte vil lære at køre med passende lav fart frem mod krydset.

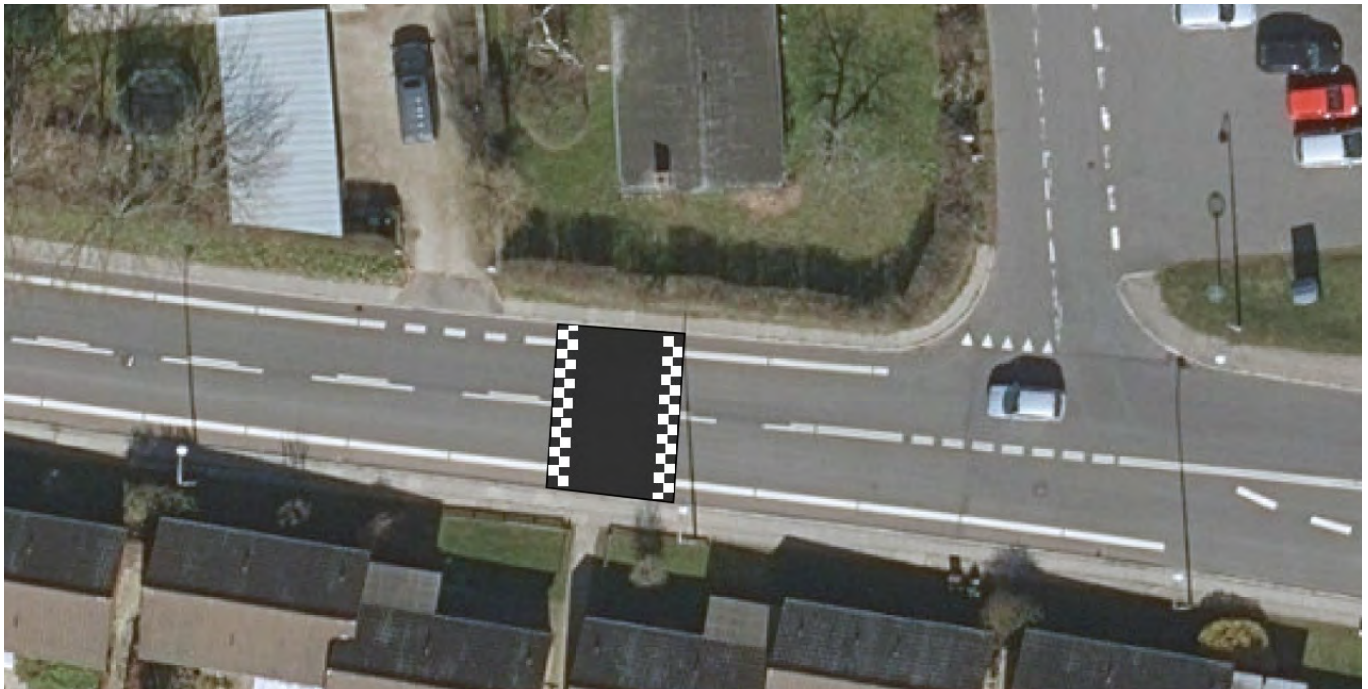
Det kan også overvejes at indstille signalet til at forlænge grøntiden, når der detekteres bili-

ster på Vejrmøllevej med høj fart. Dette vil ikke virke fartdæmpende, men vil mindske risikoen for rødkørsel som følge af den høje fart.

RESUME

Uheld: 0 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: 62,9 km/t.
 Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed og tryghed
 Lavere fart



Bump i hele vejens bredde.

Tiltag og forventede effekter

+ *Positiv effekt*

- *Negativ effekt*

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
Modificeret cirkelbump	+		(-)	-		

Anlægsomkostninger: 50.000 kr. ekskl. moms

9 Ørnevang

Baggrund

På Ørnevang oplever borgerne utryghed som følge af høj fart. Det gælder strækningen generelt og især ved Skovvang Børnehus.

Vejen er relativt facadeløs og kan friste til kørsel med høj fart. Der er målt 85%-fraktiler på 43,9 og 49,5 km/t. Hastighedsgrænsen er 50 km/t.

Ved den store P-plads umiddelbart syd for

svinget på Ørnevang svarer oversigten mod nord ikke til vejreglernes anbefalinger. Bilister ud fra P-pladsen har derfor vanskeligt ved at vurdere, hvornår det er sikkert at køre ud.

Projektforslag

Formålet er at dæmpe bilernes fart. Det vil øge trygheden blandt beboerne og ved børnehuset, ligesom det vil øge trafiksikkerheden ved udkørsel fra P-pladser langs vejen.

Det er foreslået at etablere 40 km/t (blå E53-tavler) på strækningen øst for Storkevang til syd for Skovvang Børnehus. For at sikre lav fart er det foreslået at etablere tre cirkelbump dimensioneret til 40 km/t.

Fartdæmpningen vil sikre lav fart gennem det skarpe sving og ved børnehuset.

Hvis oversigten ved P-pladsen syd for det skarpe sving skal stemme overens med anbefalingerne, bør hastigheden være 30 km/t. På denne baggrund kan det overvejes at etablere 30 km/t (blå E53-tavler) i stedet for 40 km/t.

Øvrige overvejelser

Det kan overvejes at udvide området med blå tavler til hele Ørnevang. Det vil virke mere naturligt for trafikanterne, at det blå skilt står ved begyndelsen af Ørnevang - det vil sige tæt ved Frederiksborgvej.

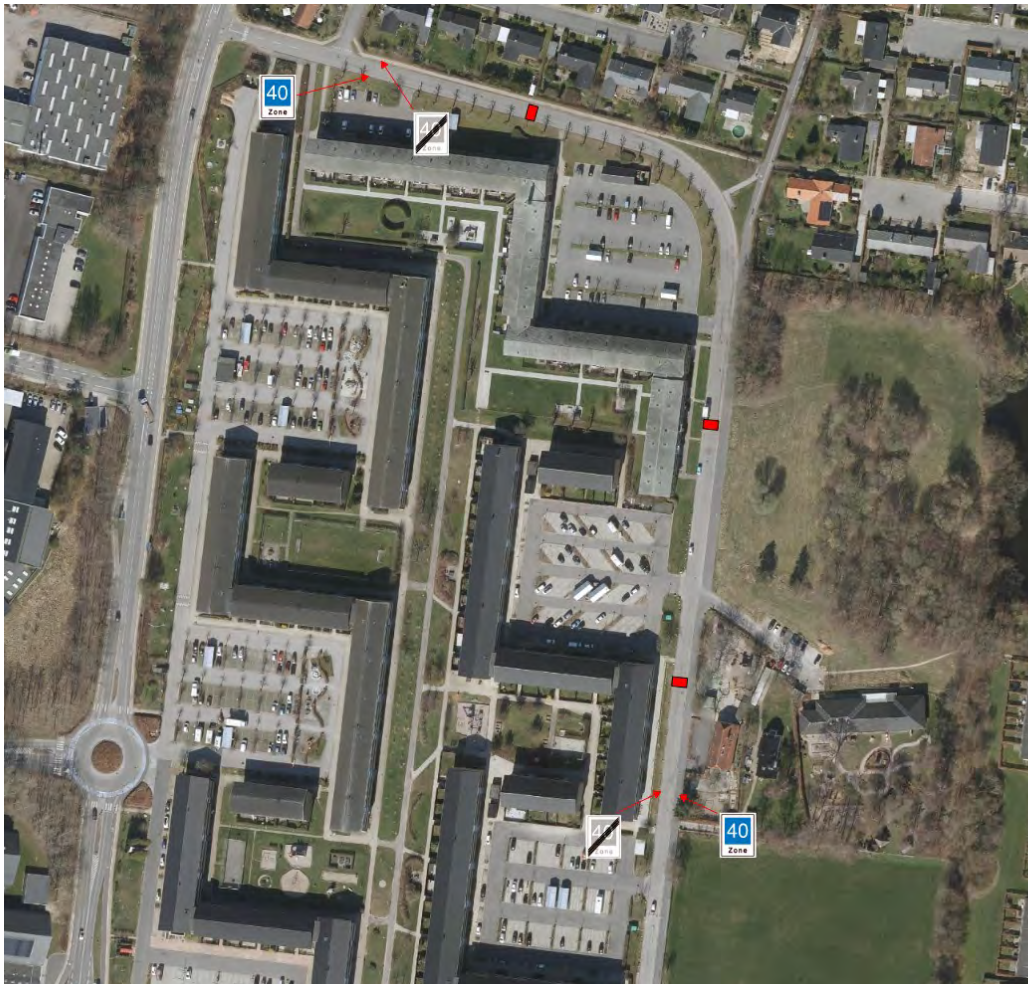
Det er vurderet, at der er behov for yderligere 1-2 bump, hvis hele Ørnevang skal indgå i området med 30 eller 40 km/t.

Det kan desuden overvejes at indlemme Storkevang i området fartdæmpning. Det er vurderet, at dette kræver yderligere ca. 3 bump.

RESUME

Uheld: 1 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: 43,9 og 49,5 km/t.
 Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed og tryghed



Anbefalet område med fartdæmpning (40 km/t) i form af tre cirkelformede bump.

Tiltag og forventede effekter

+ Positiv effekt

- Negativ effekt

	Byrum	Støj	Fremkomme- lighed	Kollektiv trafik	Grøn Mobilitet	Trafiksikkerhed og tryghed
3 bump		-			+	+
Anbefalet 40 km/t zone						+

Anlægsomkostninger: 175.000 kr. ekskl. moms

10 Hammersholt Byvej (nord)

Baggrund

På den nordlige del af Hammersholt Byvej oplever bløde trafikanter utryghed. Det skyldes, at vejen er smal, og at nogle biler kører med høj fart. I svinget umiddelbart inden for byzonen kan cyklister være i tvivl, om bilisterne når at se dem i tide.

Svinget samt en bakketop uden for byzonen begrænser oversigten og dermed muligheder-

ne for tiltag på vejen.

Der er målt en 85%-fraktil på 76,6 km/t uden for byzonen og 57,1 km/t i byzonen. Begge målinger indikerer, at farten er for høj. I 2020 er der planlagt udførelse af bump i byzonen.

Antallet af cyklister er højt i forhold til antallet af biler. Der er målt ca. 100 cyklister og ca. 500 biler.

Projektforslag

Formålet er at sikre bedre forhold for bløde trafikanter. Da mængden af biltrafik er relativt lav, kan de bløde trafikanters forhold både sikres ved hjælp af separate arealer og ved at dæmpe bilernes fart.

Det er foreslået at etablere en byport ved overgangen til byzonen. Sammen med de planlagte bump i byzonen vil det sikre, at bløde trafikanter ikke bliver overset i svinget vest for Valnøddevej.

Uden for byzone er det foreslået at indføre en hastighedsgrænse på 60 km/t.

Ved overkørsler kan beplantningen beskæres eller ryddes, således at oversigten bliver forbedret. Dette skal formentligt ske i dialog med grundejerne, da beplantningen står på private matrikler.

2 minus 1 vej kan overvejes på strækningen uden for byzone. Der er imidlertid ikke tilstrækkelig oversigt i svingene, hvilket gør effekten af en 2 minus 1 vej beskeden.

Separat sti langs vejen virker som et meget omkostningstungt tiltag i forhold til den lave mængde biltrafik.

Øvrige overvejelser

På grund af begrænset oversigt flere steder på strækningen er det ikke hensigtsmæssigt at etablere 2 minus 1 vej. Det kan i stedet overvejes at etablere en cykelsti mellem de to byzoner. Det er imidlertid et ret omkostningstungt tiltag i forhold til den beskeden mængde biler på strækningen.

Ved Børstingerød er der en kurve, som imidlertid ligger i Hillerød Kommune. Forbedringer

her bør ske i dialog med Hillerød Kommune.

En sti mellem de to byzoner kræver arealerhvervelse.

RESUME

Uheld: 0 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: 76,6 km/t.
 Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed og tryghed
 Bedre grøn mobilitet



Byport og to cirkelbump (50 km/t).

Tiltag og forventede effekter

+ Positiv effekt

- Negativ effekt

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
2 bump og byport	+	(+)		-		
Nedsat hastighedsgrænse til 60 km/t	+			-		
Beskæring af beplantning	+					+

Anlægsomkostninger: 200.000 kr. ekskl. moms, heraf op til 50.000 til rød asfalt.

11 Mosegårdsvej

Baggrund

På Mosegårdsvej oplever nogle borgere høj fart omkring overgangen til byzone og ved det meget skarpe sving nord for byzonetavlen.

Der er ingen fartmåling på strækningen.

Byzonetavlen kan være svær at se på afstand, da tavlen er placeret umiddelbart efter en kurve.

Det skarpe sving, der ligger ca. 100 m nord for byzonetavlen, er udformet, så det svarer til kørsel med 30-35 km/t gennem svinget.

Projektforslag

Formålet er at tydeliggøre overgangen til byzone og dermed dæmpe farten.

Det er foreslået at etablere en byport, bestående af byzonetavler og steler med reflekser i hver side. Det vil gøre det lettere at se byzonetavlen på afstand, ligesom stelerne vil give en fornemmelse af portvirkning med en smal vej.

Det kan overvejes at supplere med et bump lidt nord for Mosegårdsvej nr. 1 (i byzone). Inden beslutning om et bump, er det foreslået at en hastighedsmåling bliver udført. Det kan desuden overvejes at etablere byporten, før beslutningen om et bump bliver truffet.

Dermed kan det vurderes, om en byport uden fysisk fartdæmpning er tilstrækkelig til at holde farten nede.

På strækningen mellem Slingerupvej og byzonen kan det overvejes at indføre en hastighedsgrænse på 60 km/t. Det vil give en mere naturlig overgang til byzonen med mindre forskel i hastighedsniveauet.

Ved den eksisterende advarselstavle (højresving) er det foreslået at supplere med en undertavle (UA 41) med hastighedsangivelsen 30 km/t.

Øvrige overvejelser

Hvis en hastighedsmåling viser meget høj fart, kan det overvejes at flytte byzonetavlen længere mod syd. Det vil give mulighed for at placere et bump syd for Mosegårdsvej nr. 1 og dermed få farten ned i større afstand fra det skarpe sving.

Hvis der bliver etableret et eller flere bump på Mosegårdsvej, bør der samtidig etableres belysning. I så fald bør der også etableres belys-

ning ved byporten, således at både byport og bump er belyst på samme niveau.

RESUME

Uheld: 0 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: - km/t.
 Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed og tryghed
 Yderligere undersøgelser:
 Hastighedsmåling på Mosegårdsvej



Bump og byport samt hastighedsangivelse (UA41 30 km/t)

Tiltag og forventede effekter	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
+ Positiv effekt						
- Negativ effekt						
Byport	+					+
Hastighedsangivelse på 30 km/t i svinget (UA 41)	+					
Bump med belysning	+				-	
60 km/t uden for byzonen	+					

Anlægsomkostninger: 150.000 kr. ekskl. moms, heraf ca. 75.000 kr. til belysning/gravning)

12 Sortemosevej ved ATP

Baggrund

På Sortemosevej umiddelbart øst for Nymøllevej er der en krydsningshelle. Her skifter profilet fra enkeltrettede stier i hver side til en dobbeltrettet sti nord for Sortemosevej. Midterhellen udgør et godt krydsningspunkt for stitrafikanter i retning mod øst. Dog kan midterhellen virke smal, når der er mange krydsende stitrafikanter på samme tid (fx skolebørn).

Desuden er der ikke plads til mange ventende cyklister på samme tid syd for stikrydsningen.

Krydsende cyklister fra syd har svært ved at foretage 90 graders svinget videre ad den dobbeltrettede sti, uden at komme over i den forkerte side af stien.

Projektforslag

Formålet er at forbedre muligheden for, at bløde trafikanter kan krydse Sortemosevej ved ATP.

kan møde andre stitrafikanter fra modsatte retning på hellen.

Det er foreslået at udvide midterhellen samt afslutningen af stien syd for Sortemosevej. Det giver bedre plads til at stå i sikkerhed og vente på muligheden for at krydse Sortemosevej.

Herudover er det foreslået at ændre afmærkningen på den dobbeltrettede sti nord for vejen. Dermed bliver det lettere at foretage 90 graders svinget uden at genere andre cyklister. Desuden bliver det tilladt for venstresvingende fra øst at krydse vejen.

På selve midterhellen bliver der afmærket højtænder for trafik i begge retninger. Dermed bliver det mere tydeligt, at stitrafikanter

Øvrige overvejelser

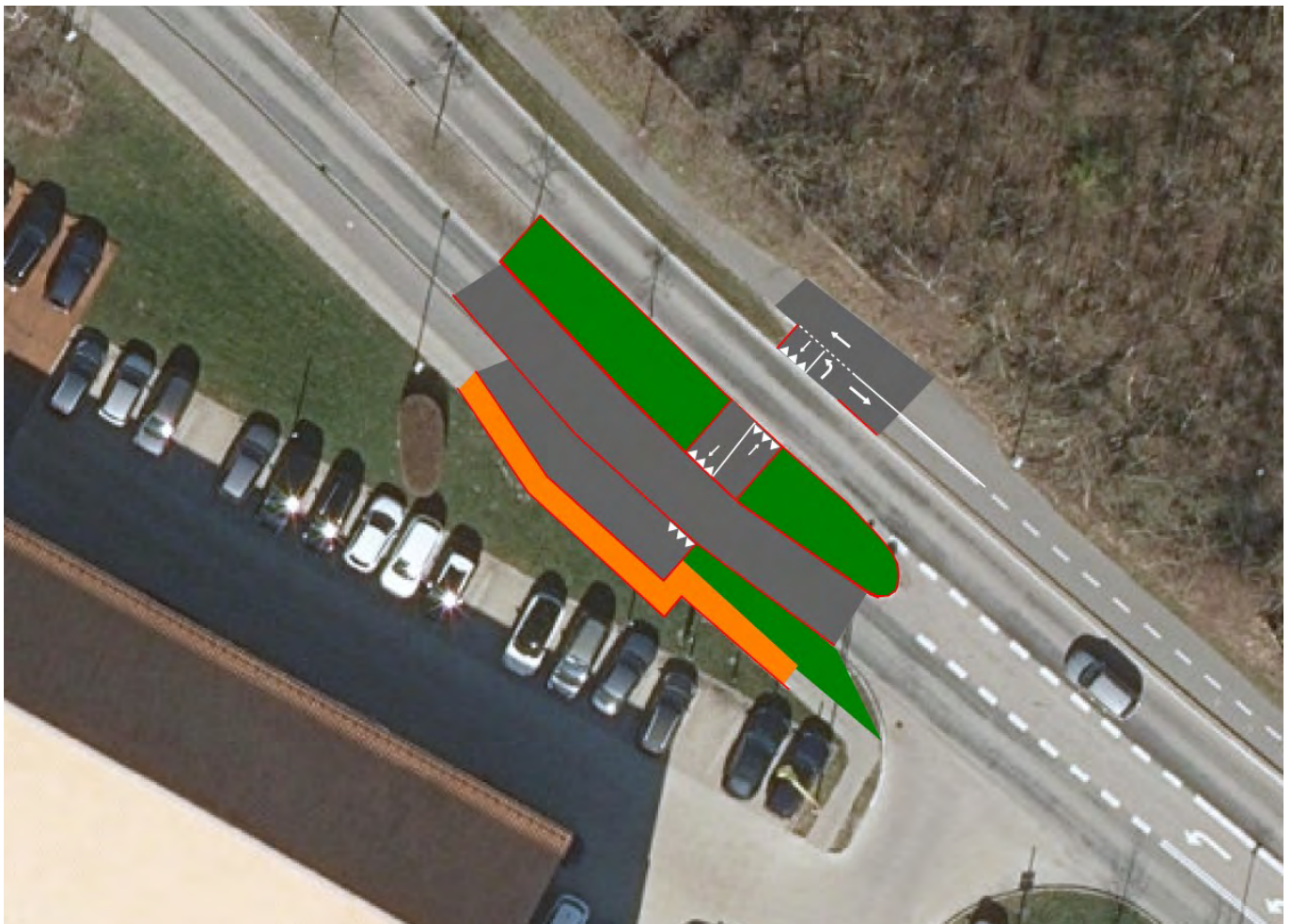
Det er nødvendigt at erhverve et mindre areal fra matriklen, hvor ATP ligger (syd for vejen).

ATP kan overveje at etablere en god stiforbindelse fra krydsningspunktet frem til deres cykelparkering. Dermed sikres, at cyklister ikke skal færdes mellem bilerne på virksomhedens P-plads.

RESUME

Uheld: 0 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: -
 Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:
 Øget grøn mobilitet
 Øget trafiksikkerhed og tryghed



Udvidelse af midterhellen og en ventelomme samt ændring af afmærkningen nord for vejen.

Tiltag og forventede effekter

+ *Positiv effekt*

- *Negativ effekt*

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
Udvidelse af midterhelle, ventelomme og afmærkning	+	++		+		

Anlægsomkostninger: 350.000 kr. ekskl. moms

13 Blovstrød Teglværksv./Sortemosevej

Baggrund

Blovstrød Teglværksvej skaber forbindelse fra flere nye boligområder og fritidsaktiviteter til Sortemosevej og videre til Lillerød. Der er blandt andet forbindelse til Allerød Privatskole på Sortemosevej.

I krydset Blovstrød Teglværksvej/Sortemosevej kan det imidlertid være vanskeligt for bløde trafikanter at krydse Sortemose-

vej. Der er i perioder meget trafik, ligesom farten kan være høj.

I 2020-21 er der planlagt udførelse af cykelsti langs Blovstrød Teglværksvej. Dette forventes at øge antallet af bløde trafikanter, der har behov for at krydse Sortemosevej.

Projektforslag

Formålet er at skabe en sikker og tryk krydsning af Sortemosevej.

Det er foreslået at etablere en midterhelle på Sortemosevej vest for krydset med Blovstrød Teglværksvej. Det giver mulighed for at krydse Sortemosevej i to omgange, én køreretning af gangen.

Samtidig skærper det bilisternes opmærksomhed på krydsningspunktet og krydset generelt.

For at skabe plads til midterhellen skal det østgående kørespor forlægges mod syd. Hvis der samtidig bliver etableret en midterhelle (eller spærreflade) øst for krydset, kan der markeres et midterfelt gennem krydset. Et sådant midterfelt kan benyttes af venstresvingende biler.

Som udgangspunkt er det foreslået at etablere midterhellen uden et fodgængerfelt. Det betyder, at fodgængerne har vigepligt for biltrafikken.

Krydsningspunktet skal være godt belyst. Derfor er det foreslået at etablere belysning syd for Sortemosevej, så hele vejkrydset er belyst på samme niveau.

Øvrige overvejelser

RESUME

Uheld: 0 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: 58,6 km/t.
 Nedsat fremkommelighed: Ja.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed og tryghed



Princip for midterheller på Sortemosevej, som kan benyttes af krydsende bløde trafikanter, og som samtidig giver et midterfelt til venstresvingende.

Tiltag og forventede effekter

+ Positiv effekt

- Negativ effekt

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
Midterheller	++	+				(+)

Anlægsomkostninger: 1 mio. kr. ekskl. moms for midterheller på begge sider af krydset.

14 Blovstrød Allé/Sandholmgårdsvej

Baggrund

På Sandholmgårdsvej ved Blovstrød Allé er hastighedsbegrænsningen 60 km/t. En måling viser, at 15% kører hurtigere end 65,8 km/t.

På grund af den høje fart føler nogle fodgængere sig utrygge, ligesom de kan være i tvivl om, hvornår det er sikkert at krydse vejen.

Fra Blovstrød Allé er oversigten i begge retninger begrænset af en kurve. Da Sandholm-

gårdsvej desuden ligger lavt, kan bilister fra Blovstrød Allé have svært ved at bedømme bilernes fart. Det er skønnet på stedet, at oversigten er ca. 100 m i begge retninger.

Bilister fra vest kan desuden have svært ved at se fodgængere, som står syd for fodgængerfeltet og er på vej ud i feltet.

Projektforslag

Formålet er at øge trafiksikkerheden og trygheden i krydset - især for krydsende fodgængere.

Det er foreslået at flytte byzonetavlen fra Blovstrød Allé til Sandholmgårdsvej øst for krydset. Dermed gælder en hastighedsbegrænsning på 50 km/t, hvilket er mere passende, når der er fodgængerfelt.

En lavere hastighedsbegrænsning vil samtidig mindske udfordringerne med begrænset oversigt for bilister på Blovstrød Allé. Det er skønnet på stedet, at oversigten fra Blovstrød Allé svarer til en hastighed på 50 km/t.

Herudover er det foreslået at etablere en midterhelle i fodgængerfeltet, således at fodgængere kan krydse vejen i to omgange, én køreretning af gangen. En midterhelle vil samtidig

skærpe bilisternes opmærksomhed og dæmpe farten lidt.

En midterhelle kræver en mindre arealerhvervelse samt flytning af en støttemur nord for krydset.

Som alternativ til en midterhelle kan der etableres en hævet flade i krydset. Det kræver, at hastighedsgrænsen bliver ændret til 50 km/t.

For at øge opmærksomheden på fodgængerfeltet, kan der etableres et Torontoanlæg med gule blink og ekstra belysning. Dette tiltag er især relevant, hvis hastighedsbegrænsningen ikke bliver ændret.

Hvis ikke hastighedsbegrænsningen bliver ændret, kan der opsættes fartvisere på Sandholmgårdsvej. De vil dæmpe bilernes fart.

Øvrige overvejelser

En hastighedsgrænse på 50 km/t har tidligere været drøftet med politiet. Der er behov for at undersøge oversigtsforhold, hastighedsniveau og trafikanternes adfærd nærmere med henblik på en fortsat dialog med politiet, som bygger på et mere nuanceret grundlag.

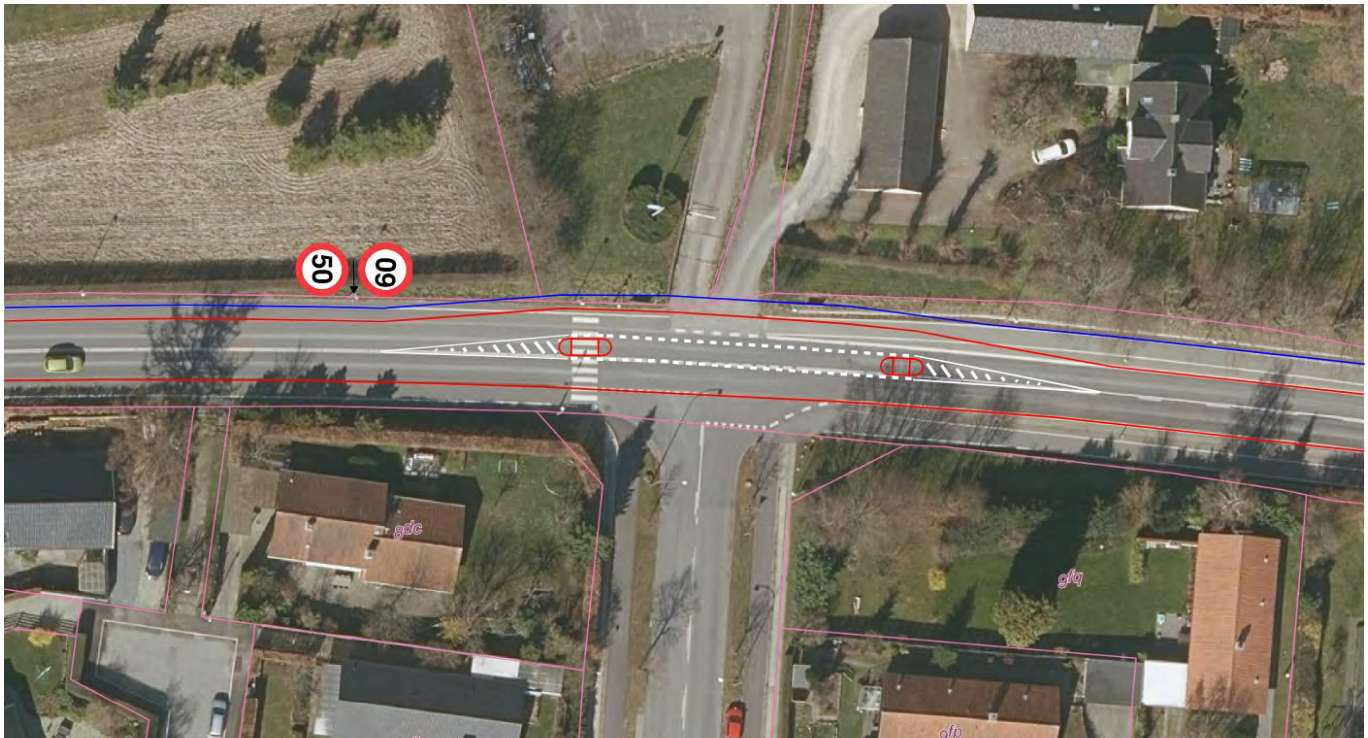
Hvis ikke hastighedsbegrænsningen bliver ændret til 50 km/t, kan det overvejes at fjerne fodgængerfeltet og erstatte det med en

midterhelle. Dermed bliver fodgængerne pålagt vigepligten. Det er vurderet at være den mest trafiksikre løsning i en situation, hvor hastighedsbegrænsningen ikke bliver ændret.

RESUME

Uheld: 0 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: 65,8 km/t.
 Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed og tryghed
 Yderligere undersøgelser:
 Hastighedsmåling, trafikantadfærd



Princip for krydsningshelle i fodgængerfelt.

Tiltag og forventede effekter

+ Positiv effekt

- Negativ effekt

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
Byzone, hastighedsgrænse 50 km/t	++	(+)				
Krydsningshelle	+	+				+
Torontoanlæg	+					

Anlægsomkostninger: 1,2 mio. kr. ekskl. moms (ændret støttemur medfører stor usikkerhed).

15 Nymøllevej

Baggrund

På en delstrækning på ca. 500 m på Nymøllevej øst for Hillerødmotorvejen er der registreret fem uheld de seneste fem år. Der er registreret tre bagendekollisioner, et solouheld og en påkørsel af et parkeret køretøj i en parkeringslomme.

Det er vurderet, at høj fart og uopmærksomhed er de væsentligste årsager til uheldene.

Det er en særlig udfordring, at der langs strækningen er skråninger og træer, som kan forværre konsekvensen af uheldene.

Strækningen er mindre end 500 m, og farten er relativt høj. I 2019 blev hastighedsgrænsen sat ned fra 80 km/t til 70 km/t.

Projektforslag

Formålet er at dæmpe bilernes fart og sikre, at de ikke kører væk fra vejen.

Det er foreslået at etablere fræsede rumlefler i kanterne af vejen. Dermed bliver bilister gjort tydeligt opmærksomme, hvis de er ved at køre væk fra vejen. Tiltaget er særligt relevant, fordi den asfalterede rabat er relativt smal, og det således er vanskeligt at rette bilen op, hvis den utilsigtet forlader vejen.

Som alternativ kan de eksisterende kantlinjer med rumleeffekt genopfriskes.

Det kan overvejes at etablere flere kantpæle, hvorved vejens forløb træder mere tydeligt frem.

Øvrige overvejelser

Det kan overvejes at udvide den asfalterede rabat og om muligt etablere egentlige brede kantbaner (mere end 80 cm). Dette vil samtidig forbedre forholdene for cyklister langs vejen.

Desuden er det relevant at sanere rabatterne som en del af den løbende drift. Det kan fx omfatte en fræsning, så rabatterne ligger lidt lavere end selve kørebanen. Det gør blandt

andet afvandingen af vejen bedre.

Sanering af rabatterne kan også omfatte udlægning af fx grus i rabatten, så rabatten ikke bliver blød. En blød rabat gør det vanskeligt at manøvrere tilbage på vejen, hvis en bil utilsigtet kommer uden for kørebanen.

Cykelstier langs Nymøllevej er relevante, men skal koordineres i en samlet plan for hovedstinet i Allerød Kommune.

RESUME

Uheld: 5 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: 78,5 km/t (marts, 2019).
 Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed
 Yderligere undersøgelser:
 Evaluering af effekt af 70 km/t



Nymøllevej set fra sydvest mod nordøst.

Tiltag og forventede effekter

+ Positiv effekt

- Negativ effekt

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
Fræse rumlefler i kanterne af vejen	+				-	
Kantpæle	+					

Anlægsomkostninger: 50.000 kr. ekskl. moms

RUNDKØRSEL - OPSTRAMNING

16 Frederiksborgvej/Enghave Parkvej

Baggrund

Borgere oplever, at bilister kører med høj fart gennem rundkørslen på Frederiksborgvej og Enghave Parkvej. En hastighedsmåling på Frederiksborgvej ca. 150 m syd for rundkørslen viser en gennemsnits fart på 49,9 km/t, og næsten halvdelen af bilisterne kører mere end hastighedsgrænsen.

Midterøen i rundkørslen er lav, og bilister kan

se henover rundkørslen. Desuden er cirkulationssporet bredt. Disse forhold giver mulighed for at køre gennem rundkørslen med høj fart.

Hertil kommer, at hellerne i tilfarterne er parallelle heller, som dermed ikke giver en for sætning af bilernes køreretning. En generel undersøgelse af rundkørsler har vist, at trekant heller dæmper farten bedre.

Projektforslag

Formålet er at dæmpe bilernes fart, når de kører gennem rundkørslen.

Det er foreslået at forhøje midterøen, så det ikke er muligt at kigge henover rundkørslen. Det dæmper erfaringsmæssigt bilernes fart, fordi de bliver mere opmærksomme på rundkørslen og samtidig er nødt til at være ekstra opmærksomme på, om der er cirkulerende trafik.

Det er desuden foreslået at udvide og hæve det overkørbare areal ved midterøen, så det ligger ca. 5 cm højere end asfalten i cirkulationsarealet.

Det giver et lidt smallere cirkulationsspor, og det bliver sværere at køre med høj fart i rundkørslen.

Der bør under alle omstændigheder etableres en hvid linje rundt om midterøen.

Efter evaluering af ovennævnte tiltag kan det overvejes at etablere pudebump i tilfarterne til rundkørslen. Det vil yderligere dæmpe bilernes fart.

Det kan overvejes at flytte busstoppestedet i det nordlige ben i rundkørslen. Stoppestedet forhindrer bagfrakommende i at køre ud i rundkørslen og kan derfor friste nogle til ulovlige overhalinger.

Det kan også overvejes at ændre hellerne i tilfarterne til trekant heller i stedet for parallelle heller. Trekant heller giver erfaringsmæssigt bedre trafiksikkerhed.

Øvrige overvejelser

I en anden rundkørsel har kommunen fået henvendelser om, at enkelte bilister kører imod færdselsretningen for at undgå at køre over et bump i tilfarten til rundkørslen. For at undgå dette kan det overvejes at etablere bump i frafarterne.

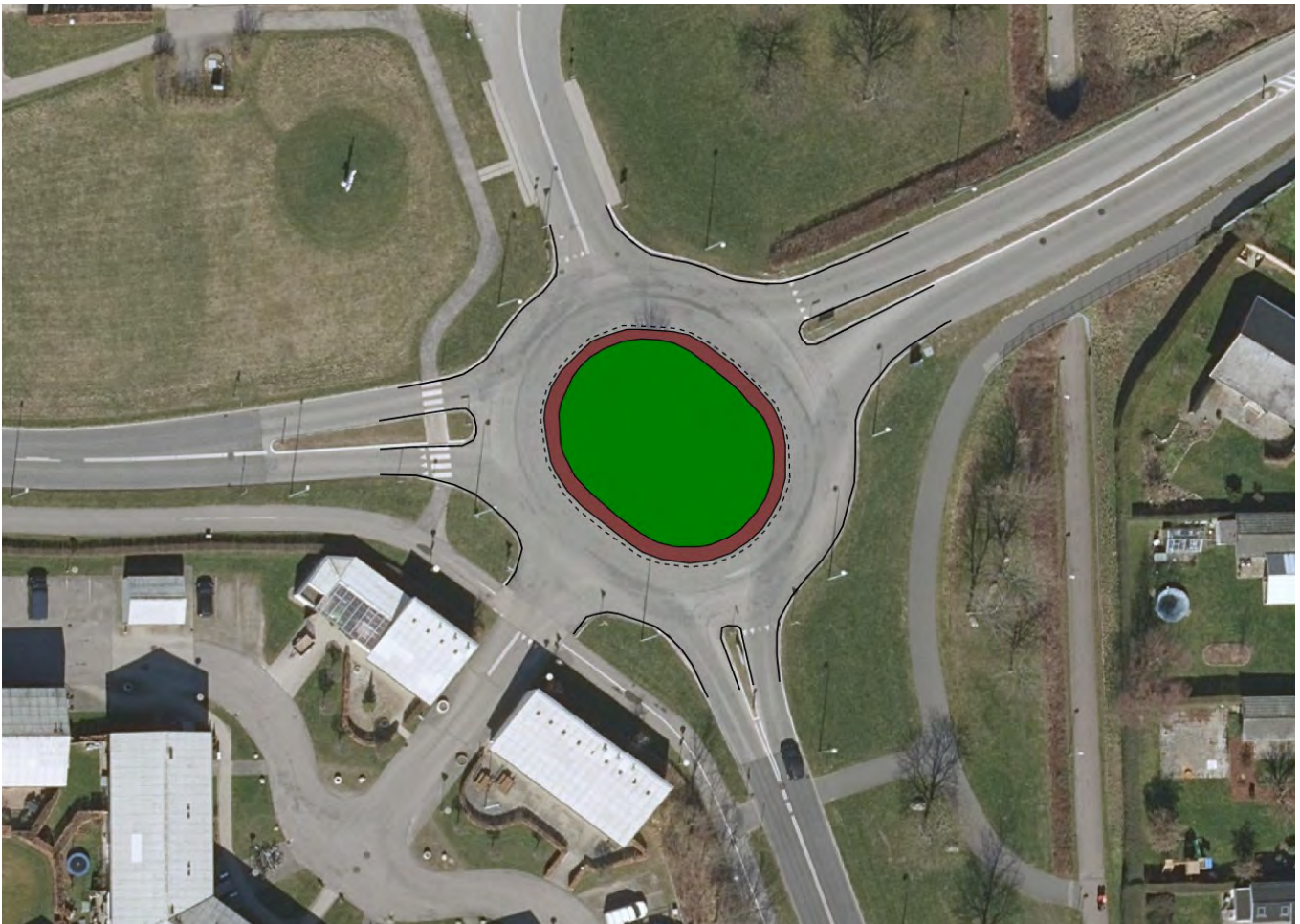
Bump vil blive overvejet, når effekterne af andre tiltag foreligger.

Det bør generelt overvejes, om de relativt små rundkørsler i byen bør ændres til signalreguleringer. Det er vurderet at kunne give bedre vilkår for bløde trafikanter - blandt andet fordi der kan etableres nogle bedre krydsningspunkter, ligesom de bløde trafikanter kan synliggøres bedre. Hertil kommer, at tætliggende signaler kan optimere trafikken bedre end tætliggende rundkørsler.

RESUME

Uheld: 0 på fem år.
 Fart, gennemsnit: 49,9 km/t
 (Frederiksborgvej syd for Havrevænget).
 Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed og tryghed
 Yderligere undersøgelser:
 Adfærd og fartmåling på Frederiksborgvej



Hævet midterø, afmærkning og udvidelse af overkørbart areal ved midterøen.

Tiltag og forventede effekter

+ Positiv effekt

- Negativ effekt

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkomme- lighed	Støj	Byrum
Hævet midterø, udvidet overkørbart areal, afmærkning	+					+

Anlægsomkostninger: 750.000 kr. ekskl. moms

17 Banevang / Tokkekøbvej

Baggrund

I rundkørslen ved Banevang/Tokkekøbvej er der registreret to cyklistuheld i den femårige analyseperiode. Siden uheldene er sket, har kommunen etableret bump i tilfarterne til rundkørslen. Der er ikke registreret uheld siden etableringen af bumpene.

Derimod har kommunen modtaget henvendelser om, at enkelte bilister kører ind i rund-

kørslen via frafarten for at undgå bumpene i tilfarten. Dette kan skabe farlige situationer og bør undgås.

Der er tidligere målt relativt høj fart på Banevang, men det er forventeligt, at bumpene har dæmpet farten tæt ved rundkørslen. Det er dog muligt, at nogle bilister sætter farten op efter passage af bumpet og dermed kører

Projektforslag

Formålet er at holde bilernes fart nede gennem rundkørslen og ud af rundkørslen. Det vil øge trafiksikkerheden og trygheden - ikke mindst for bløde trafikanter.

Rundkørsleens midterø er meget lille, og cirkulationssporet er derfor meget bredt. For ikke at friste bilister til høj fart gennem rundkørslen, er det foreslået at udvide det overkørbare areal i midterøen. Samtidig er det foreslået at hæve det overkørbare areal, så der bliver lidt større højdeforskel mellem asfalt og brosten.

Dette vil gøre cirkulationssporet smallere, og bilernes fart bliver holdt nede.

Det kan overvejes at etablere pudebump i frafarterne ved rundkørslen. Det vil forhindre, at bilister kører ind i rundkørslen via frafarterne. Bumpene bør ligge mindst 5 m fra kanten af

rundkørslen, da mindre afstand giver risiko for, at bilister har fokus på bumpet frem for cyklister og fodgængere i rundkørslen.

Inden der træffes beslutning om yderligere bump, er det anbefalet at afdække problemets omfang og trafikanternes adfærd nærmere.

Øvrige overvejelser

Forud for etablering af tiltag i rundkørslen er det foreslået at undersøge trafikanternes adfærd nærmere. Det kan gøres ved hjælp af observationer på stedet samt videoanalyse.

Det er også foreslået at udføre nye hastighedsmålinger. Målingerne vil dog ikke nødvendigvis kunne afdække bilernes fart i selve rundkørslen. Derfor er det foreslået at supplere med en analyse af trafikanternes ad-

færd.

RESUME

Uheld: 2 på fem år.

Fart, 85%-fraktil: 59,3 km/t.

Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:

Øget trafiksikkerhed og tryghed

Yderligere undersøgelser:

Analyse af trafikal adfærd



Det overkørbare areal etableres med 4-5 cm lysning og forhøjes mod midten. Suppleres med afmærkning rundt om det overkørbare areal.

Tiltag og forventede effekter	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
+ Positiv effekt						
- Negativ effekt						
Udvidet og hævet overkørbart areal (inkl. afmærkning)	+					(+)
Pudebump i frakørsler	+			-	(-)	

Anlægsomkostninger: 350.000 kr. ekskl. moms, heraf ca. 75.000 kr. til pudebump i frakørsler.

18 Banevang / Amtsvej

Baggrund

Der er registreret seks uheld i rundkørslen på de seneste fem år. Heraf involverer de fem af uheldene cirkulerende cykler eller knallerter, som er blevet påkørt af en bil, der er kørt frem for ubetinget vigepligt.

Flere af uheldene er sket med bløde trafikanter fra nord. Herfra går det ned ad bakke, og de bløde trafikanter kan komme med høj fart.

På Banevang er der målt relativt høj fart blandt biltrafikken.

For at dæmpe farten for indkørende biler blev der i 2018 etableret bump i tilfarterne. I 2019 er der registreret to uheld, som involverer en cykel og en knallert. Det tyder på, at der fortsat er udfordringer for cirkulerende cykler og knallerter i rundkørslen.

Projektforslag

Formålet er at sikre, at cykler og knallerter ikke bliver overset af biltrafikken. Det er en fordel, at bilernes fart er blevet dæmpet frem mod rundkørslen, men der er fortsat behov for at tydeliggøre cyklisterne eller dæmpe bilernes fart yderligere.

Da det tyder på, at cykler og knallerter fortsat bliver overset, når de cirkulerer i rundkørslen, er det foreslået at forstærke fartdæmpningen (eller erstatte rundkørslen med et signal).

Fartdæmpningen kan forstærkes ved at etablere hævede flader på fodgængerfeltet og cykelbanen i et eller flere ben. Som minimum bør der etableres hævet flade på Amtsvej vest for rundkørslen, da bilisterne her er udfordret af, at bløde trafikanter fra nord kan komme med meget høj fart.

Tilsvarende udformning findes på Trørødvej/Frydenlundsvej i Rudersdal Kommune samt Nybrovej/Lagergårdsvej i Gentofte Kommune.

Som en minimumsløsning kan selve midterøen forhøjes, så det ikke er muligt at se henover den. Hvis midterøen bliver forhøjet med jord, er det samtidig nødvendigt at etablere nye løg, så den nuværende beplantning i midterøen bliver bevaret. Det kan også overvejes at etablere anden beplantning.

Samtidig er det foreslået at hæve det overkørbare areal, som bilisterne ikke fristes til at køre henover det og dermed køre gennem rundkørslen med højere fart end tilsigtet. Der bør også afmærkes med en hvid linje rundt om det overkørbare areal.

Øvrige overvejelser

Det er vurderet, at den mest trafiksikre løsning er at etablere et signal. Dermed vil biler og cyklister fra forskellige retninger blive adskilt i tid, og uheld kan kun forekomme, hvis en af parterne kører over for rødt.

Især i denne meget trafikerede rundkørsel vil et signal give bedre trafiksikkerhed.

Et signal kan samordnes med det nærliggende signal ved Nymøllevej og derved optimere afviklingen. Hvis rundkørslen ved Allerød Stationsvej også ombygges til et signal, kan dette kryds også indgå i en samordning. Det er skønnet, at der samlet kan opnås bedre fremkommelighed ved at omdanne rundkørslen ved Banevang / Amtsvej til et signal, som bliver samordnet og optimeret.

RESUME

Uheld: 6 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: 34,4 - 48,8 km/t.
 Nedsat fremkommelighed: Ja.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed og tryghed



Midterøen forhøjes, og eksisterende beplantning fornyes. Det overkørbare areal etableres med 4-5 cm lysning og forhøjes mod midten. Suppleres med afmærkning rundt om det overkørbare areal.

Tiltag og forventede effekter

+ *Positiv effekt*

- *Negativ effekt*

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
Hævet flade i fodgængerfelt og cykelsti	+	+			(-)	
Forhøjet midterø med beplantning	+					+
Hævet overkørbart areal med lille kantstensopspring	+					
Afmærkning rundt om overkørbart areal	+					

Anlægsomkostninger: 500.000 kr. ekskl. moms, heraf ca. 100.000 kr. til hævet flade.

19 Banevang / Frederiksborgvej

Baggrund

Der er registreret to uheld i rundkørslen i de seneste fem år. Desuden har der været henvendelser fra flere cyklister om nærved-uheld. Herudover har der været henvendelser om høj fart på Banevang og den nord-syd gående del af Frederiksborgvej.

Der er talt 166 cyklister pr døgn i 2012.

En måling viser, at 15% af bilerne kører hurtigere end 49,2 km/t.

I den nordlige og sydlige tilfart giver midterhellerne ingen forsætning af kørebanen, idet hellerne er udført som parallelheller. Det kan friste nogle bilister til at køre med relativt høj fart frem til rundkørslen.

Projektforslag

Formålet er at dæmpe bilernes fart, inden de kører ind i rundkørslen. Dermed øges trafik-sikkerheden og trygheden - især for bløde trafikanter.

Det er foreslået at etablere pudebump i alle fire tilfarter til rundkørslen.

Når effekten af dette er vurderet, kan det overvejes at forhøje det overkørbare areal ved midterøen, så det ligger ca. 5 cm højere end asfalten i cirkulationsarealet.

Der bør desuden etableres en hvid linje rundt om midterøen.

I selve rundkørslen er der etableret heller mellem cykelbanen og kørebanen. Hellerne er relativt korte, men virker afskærmende for cyklister. Afhængigt af effekten af de øvrige

tiltag kan det overvejes at hæve cykelbanen, hvorved cyklisterne bliver mere synlige, mens de befinder sig bag hellerne. Det vil formentligt øge sandsynligheden for, at bilisterne får øje på cyklisterne.

Øvrige overvejelser

I en anden rundkørsel har kommunen fået henvendelser om, at enkelte bilister kører imod færdselsretningen for at undgå at køre over et bump i tilfarten til rundkørslen. For at undgå dette kan det overvejes at etablere bump i frafarterne.

Dette vil blive overvejet, når effekterne af de foreslåede tiltag foreligger.

Det bør generelt overvejes, om de relativt små rundkørsler i byen bør ændres til signalreguleringer. Det er vurderet at kunne give bedre vilkår for bløde trafikanter - blandt andet fordi der kan etableres nogle bedre krydsningspunkter, ligesom de bløde trafikanter kan synliggøres bedre. Hertil kommer, at tætliggende signaler kan optimere trafikken bedre end tætliggende rundkørsler.

RESUME

Uheld: 2 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: 49,2 km/t.
 Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed og tryghed
 Yderligere undersøgelser:
 Adfærdsstudier. Hastighedsmåling.



Pudebump i tilfarterne, dimensioneret til 50 km/t.

Tiltag og forventede effekter

+ *Positiv effekt*

- *Negativ effekt*

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
Pudebump i alle tilfarter	+				(-)	

Anlægsomkostninger: 70.000 kr. ekskl. moms

20 Kongevejen/Kirkeltevej

Baggrund

I rundkørslen på Kongevejen ved Kirkeltevej er der registreret 7 uheld på fem år. Fem af uheldene var solouheld i vådt føre. Desuden er tilfarterne på Kongevejen udformet, så der er gennemsyn henover midterøen, ligesom bilisterne kan køre ind i rundkørslen med høj fart. Målinger på Kongevejen viser, at 15% kører mere end 84,8 km/t.

Belægningen i rundkørslen er slidt, og det tyder på, at friktionen er nedsat.

Der færdes relativt mange cyklister langs Kongevejen, som har brug for at krydse veje- ne ved rundkørslen. Det kan være svært for cyklisterne at overskue biltrafikken, da der er to spor i sydgående retning, samtidig med at farten er høj.

Projektforslag

Formålet er at dæmpe bilernes fart og mind- ske risikoen for, at bilerne skrider ud.

Det er foreslået at udlægge nyt slidlag i rund- kørslen og på strækningerne op til rundkørs- len. Det er vurderet, at et nyt slidlag vil øge friktionen og mindske risikoen for, at biler skrider ud.

Det er også foreslået at udskifte det afmærke- de overkørbare areal ved midterøen til bro- sten og en kantsten med lille lysning.

Desuden er det foreslået at hæve dele af mid- terøen, så ligeudkørende bilister på Kongeve- jen ikke kan se henover midterøen. Som del af dette er det foreslået at etablere beplant- ning, som tydeligt bryder indtrykket af vej.

Herudover er det foreslået at ændre ha- stighedsbegrænsningen til 60 km/t på Konge- vejen på begge sider af rundkørslen. Desuden kan forvarslingen af rundkørslen forbedres ved at beskære beplantningen ved eksisteren- de skilte samt supplere med advarselstavlen A16.

Disse tiltag vil øge bilisternes opmærksomhed på rundkørslen. Samtidig bliver trygheden øget for bløde trafikanter, som får mere tid til at orientere sig ved krydsning af Kongevejen.

Øvrige overvejelser

Ved rundkørsler, hvor stitrafikanterne har ubetinget vigepligt, er der generelt anbefalet en hastighedsbegrænsning på højst 50 km/t. Det er dog vurderet, at en hastighedsbe- grænsning på 60 km/t er acceptabel frem mod rundkørslen, som ligger i åbent land.

Når effekten af de første tiltag er vurderet, kan det overvejes at supplere med fartvisere ("Din fart").

Det kan også overvejes at supplere midterøen med lavtsiddende lys (som ikke blænder). Det vil øge rundkørsleens synlighed på afstand, li- gesom midterøen vil fremstå tydeligere, når bilister kører ind i rundkørslen.

RESUME

Uheld: 7 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: 84,8 km/t.
 Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed og tryghed
 Lavere fart



Eksempel på overkørbare arealer i en rundkørsel (Allerød Stationsvej/Lilledal).

Tiltag og forventede effekter

+ Positiv effekt

- Negativ effekt

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
Nyt slidlag	++					
Højere midterø, især i form af beplantning	++					
Brosten og kantsten ved midterø	+					+
Øget forvarsling (skilte)	+					
Hastighedsbegrænsning på 60 km/t på Kongevejen	+				(-)	

Anlægsomkostninger: 750.000 kr. ekskl. moms, heraf ca. 100.000 kr. til beplantning/midterø.

21 Allerød Stationsvej / Amtsvej

Baggrund

Der er registreret fire uheld i rundkørslen ved Allerød Stationsvej og Amtsvej inden for de seneste fem år. Høj fart på vej ud af rundkørslen virker til at være en medvirkende faktor i flere af uheldene.

Der er etableret bump i tilfarterne, men det tyder på, at det ikke har tilstrækkelig effekt. En ny hastighedsmåling bør udføres, da sene-

ste måling (2012) er fra før pudebumpene.

Flere borgere har påpeget, at bilernes fart gennem rundkørslen er høj, og at nogle kører uden om bumpene. Desuden holder ikke alle biler tilbage for krydsende fodgængere.

Cirkulationssporet er relativt bredt og kan friste nogle bilister til høj fart i rundkørslen.

Projektforslag

Formålet er at dæmpe bilernes fart i rundkørslen. Dermed øges trafiksikkerheden og trygheden - især for bløde trafikanter.

Det bør overvejes at udvide og forhøje det overkørbare areal ved midterøen, så det ligger ca. 5 cm højere end asfalten i cirkulationsarealet. Samtidig giver det et lidt smallere cirkulationsspør, og det bliver sværere at køre med høj fart i rundkørslen.

Der bør under alle omstændigheder etableres en hvid linje rundt om midterøen.

Eventuelle tiltag skal koordineres med igangværende undersøgelser af muligheden for en cykelsti på Allerød Stationsvej. Desuden bør der udføres nye hastighedsmålinger for at afklare, om der fortsat er høj fart ved og i rundkørslen.

Øvrige overvejelser

I en anden rundkørsel har kommunen fået henvendelser om, at enkelte bilister kører imod færdselsretningen for at undgå at køre over et bump i tilfarten til rundkørslen. For at undgå dette kan det overvejes at etablere bump i frafarterne.

Dette vil blive overvejet, når effekterne af andre eventuelle tiltag foreligger.

Det bør generelt overvejes, om de relativt små rundkørsler i byen bør ændres til signalreguleringer. Det er vurderet at kunne give bedre vilkår for bløde trafikanter - blandt andet fordi der kan etableres nogle bedre krydsningspunkter, ligesom de bløde trafikanter kan synliggøres bedre. Hertil kommer, at tætliggende signaler kan optimere trafikken bedre end tætliggende rundkørsler.

RESUME

Uheld: 4 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: 38,9 km/t(n); 41,6 km/t(v)
 Nedsat fremkommelighed: Ja.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed og tryghed
 Yderligere undersøgelser:
 Adfærdsstudier. Hastighedsmåling.



Hævet og lettere udvidet midterareal

Tiltag og forventede effekter

+ Positiv effekt

- Negativ effekt

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
Forhøjelse af midterø og lettere udvidet midterareal	+					+

Anlægsomkostninger: 250.000 kr. ekskl. moms

22 Kollerødvej / Rønneholt Parkvej

Baggrund

Der er registreret ét uheld i de seneste fem år i rundkørslen. En cyklist er blevet påkørt af en bil.

Desuden oplever trafikanterne, at nogle biler kører med høj fart gennem rundkørslen, og at der opstår farlige situationer for cyklister.

Målinger af hastigheden viser, at der både nord og vest for rundkørslen bliver kørt rela-

tivt hurtigt. 85%-fraktilerne er henholdsvis 54,9 km/t (vest) og 59,6 km/t (nord).

Cirkulationssporet i rundkørslen er meget bredt. Desuden giver tilfarterne øst og syd for rundkørslen næsten ingen forsætning, før bilen ankommer til rundkørslen. Disse forhold frister nogle bilister til at køre med relativt høj fart frem til og i selve rundkørslen.

Projektforslag

Formålet er at dæmpe bilernes fart, inden de kører ind i rundkørslen. Dermed øges trafik-sikkerheden og trygheden - især for bløde trafikanter.

Det er foreslået at etablere pudebump i alle fire tilfarter til rundkørslen.

Når effekten af dette er vurderet, kan det overvejes at gøre cirkulationsarealet smallere ved at udvide det overkørbare areal ved midterøen. Det overkørbare areal kan desuden hæves, så det ligger ca. 5 cm højere end asfalten i cirkulationsarealet.

Der bør under alle omstændigheder etableres en hvid linje rundt om midterøen.

Herudover kan det overvejes at forsætte tilfarten på den østlige (og eventuelt den nordli-

ge) tilfart. På det østlige ben kan dette gøres ved at føre bilerne ud mod midten af vejen (hvor der i dag er spærreflade). Derved får den eksisterende helle ved rundkørslen større effekt, da den kommer til at fungere som en trekant helle, der forsætter bilernes kørselsretning.

Øvrige overvejelser

I en anden rundkørsel har kommunen fået henvendelser om, at enkelte bilister kører imod færdselsretningen for at undgå at køre over et bump i tilfarten til rundkørslen. For at undgå dette kan det overvejes at etablere bump i frafarterne.

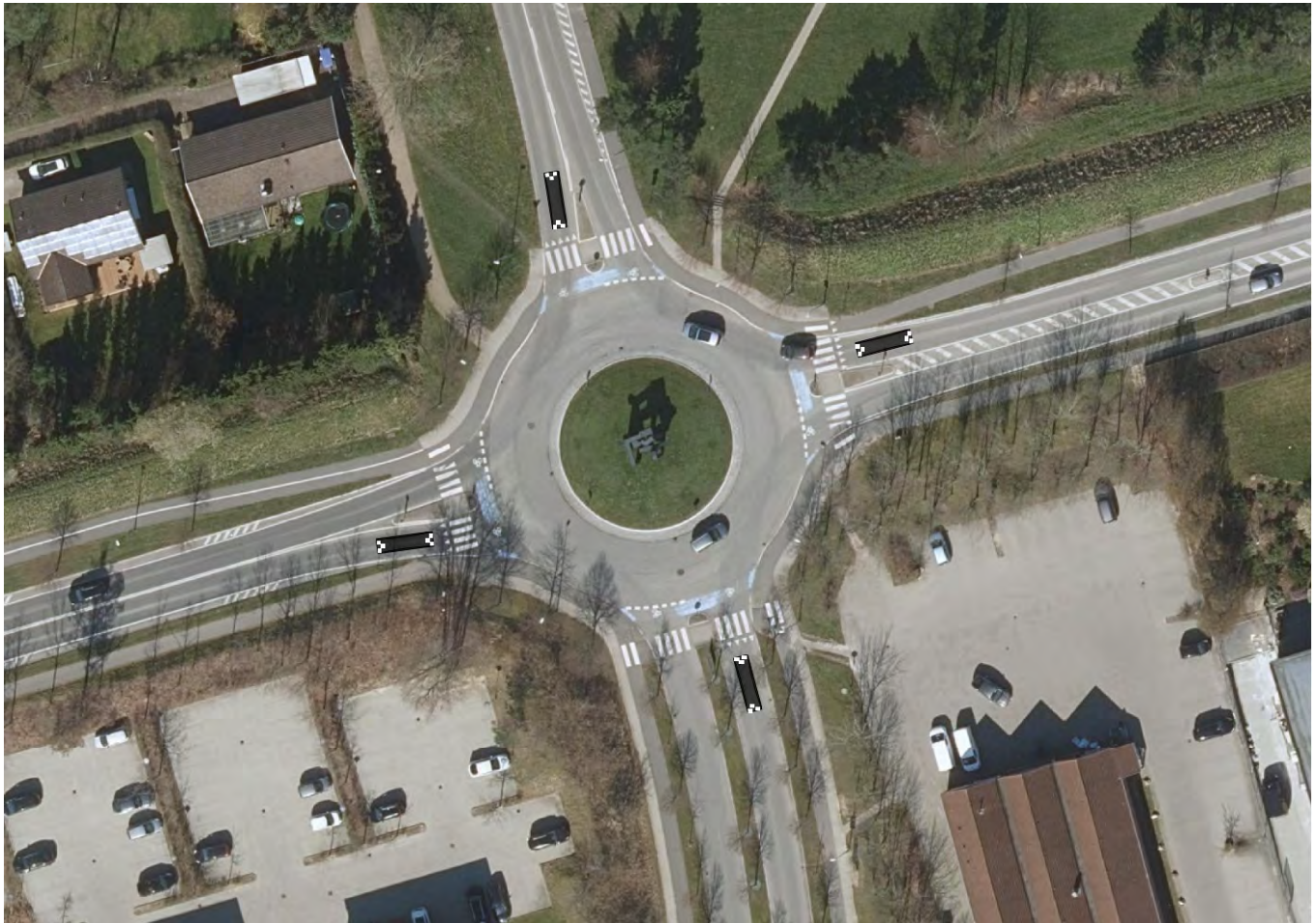
Dette vil blive overvejet, når effekterne af de foreslåede tiltag foreligger.

Det bør generelt overvejes, om de relativt små rundkørsler i byen bør ændres til signalreguleringer. Det er vurderet at kunne give bedre vilkår for bløde trafikanter - blandt andet fordi der kan etableres nogle bedre krydsningspunkter, ligesom de bløde trafikanter kan synliggøres bedre. Hertil kommer, at tætliggende signaler kan optimere trafikken bedre end tætliggende rundkørsler.

RESUME

Uheld: 1 på fem år. (cykel)
 Fart, 85%-fraktil: 54,9 (v) og 59,6(n) km/t.
 Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed og tryghed
 Yderligere undersøgelser:
 Adfærdsstudier. Hastighedsmåling.



Pudebump i tilfarterne, dimensioneret til 50 km/t.

Tiltag og forventede effekter

+ Positiv effekt

- Negativ effekt

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
Pudebump i alle tilfarter	+				(-)	
Eventuelt hævnig og udvidelse af overkørbart areal	+					+

Anlægsomkostninger: 480.000 kr. ekskl. moms, heraf 80.000 kr. til bump.

OMBYGNINGER

23 Banevang og Frederiksborgvej

Baggrund

På Banevang og Frederiksborgvej er der registreret i alt 13 uheld. De fleste af uheldene er dog registreret i rundkørslerne på strækningen. Det er vurderet, at høj fart er en medvirkende årsag i mange af uheldene. Kommunen har modtaget flere henvendelser om høj fart.

Banevang syd for Tokkekøbsvej passerer blandt andet Allerød Station, og der foregår

mange ting på denne delstrækning. Der er en del krydsende fodgængere og mange bløde trafikanter generelt. Det giver mange ting, som bilister skal være opmærksomme på.

Nord for Tokkekøbvej er der færre konflikt-punkter. Dog er der en del aktivitet ved Lille-rød Hallerne, og strækningen længst mod nord virker åben og indbyder til højere fart.

Projektforslag

Formålet er at øge trafiksikkerhed og tryghed ved at holde bilernes fart nede.

Nord for rundkørslen ved Banevang/Amtsvej er det foreslået at etablere pudebump (syd for overkørslen til den store P-plads ved stationen). Det vil sikre lav fart frem mod den centrale strækning ved stationen. Samtidig vil det sikre lav fart frem mod rundkørslen ved Amtsvej, hvor der er registreret flere uheld.

Denne del af Banevang indgår i et område med 40 km/t (blå E53). De nuværende heller består dog af hvide affasede betonkantsten, som ikke giver samme respekt som granitkantsten med en beskeden affasning. Derfor kan det overvejes at ændre hellerne som led i en samlet forskønnelse og trafiksanering af strækningen. Et sådant projekt kan også om-

fatte andre materialer end asfalt, fx i buslommerne og ved fodgængerfeltet.

Nord for rundkørslen ved Frederiksborgvej/Banevang er der markeret en midterrabat med smalle hvide striber. Det er foreslået at opstramme denne strækning visuelt ved hjælp af rød belægning i midterfeltet. Det ændrer ikke på den nuværende mulighed for at benytte midterfeltet ved venstresving.

Herudover er det foreslået at opsætte skilte med "Husk 50 km/t" samt lejlighedsvis eller permanente fartvisere. Dette vil hjælpe med at minde bilisterne om, at de kører i byzone, selvom der ikke er meget randbebyggelse.

Endelig kan der etableres kantlinjer. Det vil visuelt indsnævre kørebanerne, så bilister ikke bliver fristet til at køre med høj fart.

Øvrige overvejelser

Det kan overvejes at etablere flere bump på strækningen. Da der er stier langs begge sider af vejen - og da fremkommeligheden for biler og busser bør være rimelig - er det imidlertid vurderet, at flere bump primært bør etableres, hvis der konstateres flere uheld på de frie strækninger uden for rundkørslerne.

Undtaget fra dette er den sydlige delstrækning ved stationen, hvor der er blå tavler med

40 km/t. Her sker der mange ting inden for en kort strækning, og effektiv fartdæmpning her bør prioriteres.

RESUME

Uheld: 3 på fem år (strækning).
 Fart, 85%-fraktile: 49,2-59,9 km/t.
 Nedsat fremkommelighed: Ja.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed og tryghed



Strækningen ved Allerød Station kan forskønnes og trafiksaneres. Bemærk: Nord er til højre.

Tiltag og forventede effekter

+ Positiv effekt

- Negativ effekt

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
Bump og nye heller ved stationen	+	+		-	-	++
Rød belægning i midterfelt	+					+
Fartvisere "Husk 50 km/t" tavler	+					
Kantlinjer	+					(+)

Anlægsomkostninger: 2,4 mio. kr. ekskl. moms, heraf 1,7 mio. kr. ved stationen.

24 Allerød Stationsvej

Baggrund

På Allerød Stationsvej mellem Amtsvej og gågaden er der registreret fire uheld. De to af uheldene er påkørsler af fodgængere i fodgængerfelterne ved gågaden. I begge tilfælde har bilen kørt i sydgående retning.

Cyklister oplever utryghed på den sydlige del af Allerød Stationsvej, fordi der ikke er cykelsti her. Desuden er der ind-/udkørsler ved P-

plads, taxaholdeplads og en sidevej. Krydsende bløde trafikanter oplever også utryghed.

Generelt er der ønske om at forskønne Allerød Stationsvej og sikre bedre sammenhæng med både stationen og bymidten.

Et konkret forslag til forbedring af Allerød Stationsvej bliver udarbejdet i 2020.

Projektforslag

Formålet er at øge trafiksikkerheden og trygheden for de mange bløde trafikanter på langs og tværs af Allerød Stationsvej. Det er også formålet at forskønne byrummet.

I forhold til trafiksikkerhed og tryghed er første skridt at sikre en passende lav fart på Allerød Stationsvej. Det kan fx sikres ved hjælp af hævede flader, som samtidig giver god mulighed for at krydse vejen.

Cyklisternes forhold kan forbedres ved at etablere stier langs begge sider af vejens sydlige del. Det tilskynder til mere cykling og sikrer samtidig, at cyklister ikke bliver presset af biler på vejen og ved parkeringspladserne.

Det er foreslået, at forbedringer af trafiksikkerhed, tryghed og grøn mobilitet bliver tænkt ind i et samlet projekt for forskønnelse af Al-

lerød Stationsvej. Et forskønnelsesprojekt kan fx omfatte andre belægningsmaterialer end asfalt samt belysning, som giver byrummet en særlig karakter og samtidig øger trygheden.

Et andet led i en forskønnelse er at nedlægge nogle af fodgængerfelterne på strækningen og i stedet sikre fodgængernes forhold ved at holde bilernes fart nede. Eksempelvis kan de to tætliggende fodgængerfelter ved stationen kombineres til ét felt, som får en mere fremtrædende karakter.

Øvrige overvejelser

Hvis der etableres fartdæmpning mellem Amtsvej og gågaden, bør det overvejes at forlænge det nuværende område med 40 km/t frem til gågaden. Her begynder et område med 30 km/t. Det vil give et mere ensartet og forståeligt forløb, og fartdæmpningen kan dimensioneres til 40 km/t.

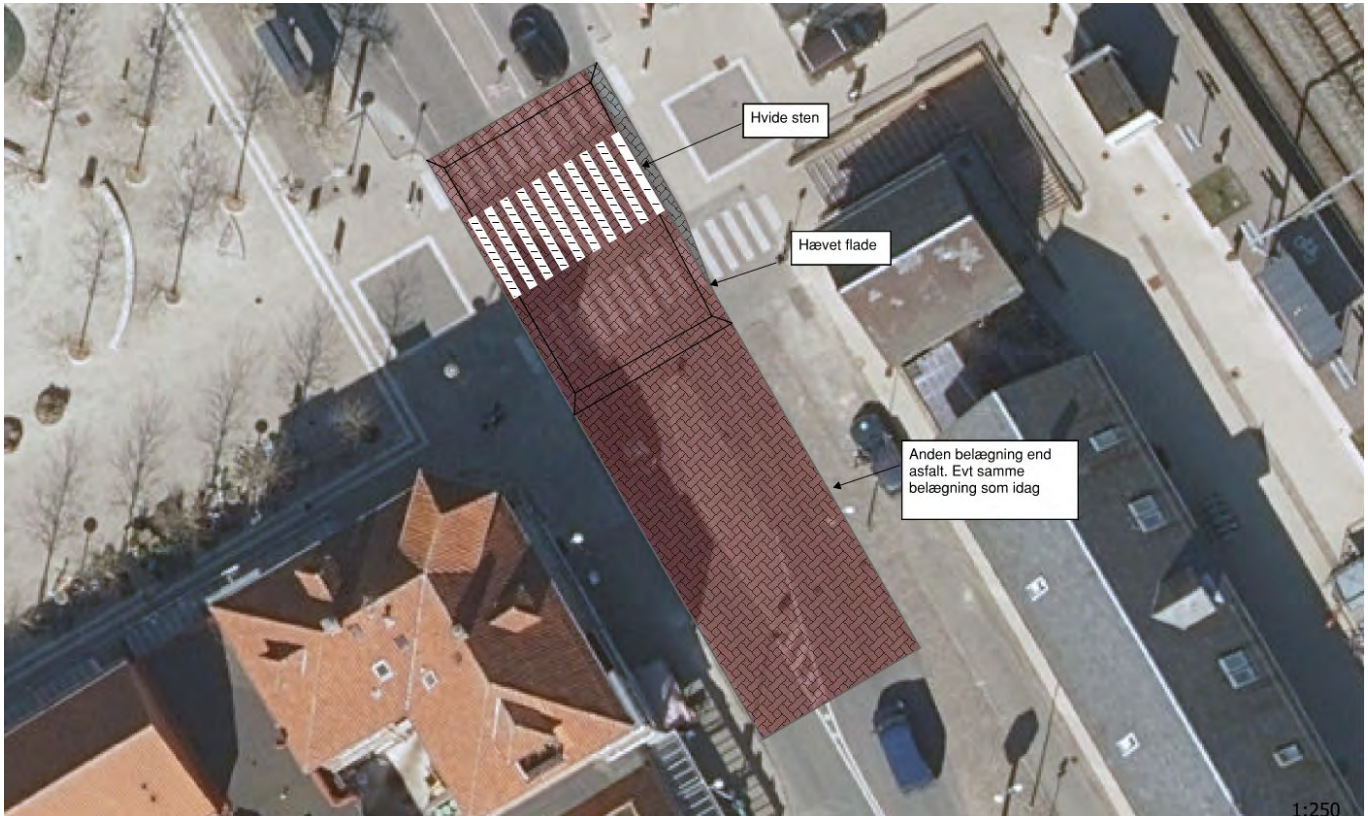
I dag er skiltning og afmærkning af fodgængerfelterne mangelfuld og nogle steder for-

kert. Felterne skal være mindst 4 m brede, og fodgængertavlerne skal være belyste.

RESUME

Uheld: 4 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: 38,9 km/t.
 Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed og tryghed
 Øget grøn mobilitet
 Bedre byrum



Eksempel på en hævet flade og centreret fodgængerfelt. Den afvigende belægning kan med fordel forlænges, så den omfatter Stationspassagen. Tiltag på Allerød Stationsvej bør tænkes ind i et samlet trafik- og byrumsprojekt for hele strækningen.

Tiltag og forventede effekter

+ Positiv effekt

- Negativ effekt

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
Fartdæmpning	++	+	-	-	-	+
Forbedret stiforbindelse (især for cyklister)	++	++		+		
Samlet forskønnelse af vejen	+	+		-	-	++

Anlægsomkostninger: - (fastlægges i takt med udvikling af et samlet projekt for vejen).

25 Kongevejen syd for Sortemosevej

Baggrund

På Kongevejen mellem Sortemosevej og Drabæk Huse er der registreret otte uheld på fem år. I fem uheld er cyklister blevet ramt af højresvingende biler. Fire af disse uheld er sket ved Circle K, og et er sket ved Rema 1000.

Det er vurderet, at skillehellerne mellem cykelsti og kørebane er medvirkende årsag til uheldene. I perioden 2009-16 - det vil sige før

skillehellerne blev etableret ved Circle K - registreret 0 uheld med cyklister. I denne periode var der en højresvingsbane i stedet for skillehelle ved Circle K.

Cyklisterne kommer med høj fart, da det går ned af bakke. Dette medvirker til at forværre forholdene, fordi cyklisterne kommer overraskende for bilisterne.

Projektforslag

Formålet er at øge trafiksikkerheden for cyklister ved overkørslerne.

Det er foreslået at fjerne skillerabatten mellem cykelsti og kørebane ved overkørslerne ved Circle K og Rema 1000. Det giver mulighed for at etablere en højresvingsbane.

Dermed kommer cyklister og bilister tættere på hinanden, hvilket skærper deres indbyrdes opmærksomhed. Desuden får bilister bedre tid til at orientere sig inden højresving, fordi de ikke bliver presset bagfra af ligeudkørende bilister.

Det kan også overvejes at etablere ekstra belysning ved overkørslerne.

Øvrige overvejelser

Det bemærkes, at sidehellerne er etableret som et led i en ændring af tværprofilet med henblik på at dæmpe farten på Kongevejen gennem Blovstrød. En højresvingsbane i stedet for sideheller kan give et mindre bymæssigt præg og friste nogle til at sætte farten op.

Det er vurderet, at en del af sidehellerne kan bevares, selvom der bliver etableret højresvingsbaner til Circle K og Rema 1000.

Det bemærkes i øvrigt, at blå cykelfelter er planlagt til udførelse i 2020 i begge overkørsler. Blå cykelfelter vil både passe med den nuværende udformning og med højresvingsbaner.

RESUME

Uheld: 8 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: 51,9 km/t.
 Nedsat fremkommelighed: Ja.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed og tryghed



*Nedlæggelse af skillerabat og etablering af højresvingsbane i stedet.
 Til venstre: Ved Rema 1000.
 Til højre: Ved Circle K.*

Tiltag og forventede effekter

- + *Positiv effekt*
- *Negativ effekt*

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
Højresvingsbane ind til Circle K	++			+		-
Fjerne helle ved Rema 1000s indkørsel	+			+		-

Anlægsomkostninger: 400.000 kr. ekskl. moms, fordelt ligeligt på de to svingbaner.

26 Kongevejen/Nymøllevej/ Sandholmgårdsvej

Baggrund

Krydset er meget trafikbelastet i myldretidene, hvilket især giver kø på sidevejene til Kongevejen. En analyse af fremkommeligheden i krydset har peget på, at grøntiden kan omfordeles, ligesom detekteringen kan gøres bedre.

Herudover er der registreret seks uheld i analyseperioden på fem år. Tre af uheldene er sket ved, at en venstresvingende har påkørt andre trafikanter, og to af uheldene er bagendekollisioner.

Projektforslag

Formålet er at forbedre fremkommeligheden. Desuden skal trafiksikkerheden så vidt muligt gøres bedre.

Det er foreslået at etablere detektering af trafikken ved hjælp af radar i stedet for spoler. Det gør detekteringen mere effektiv, og sidevejene kan få mere grøntid.

Af hensyn til trafiksikkerheden kan det overvejes at supplere signaloptimeringen med forbedring af venstresvinget i flere retninger. Eksempelvis kan ligeudstrømme på Kongevejen lukkes ned lidt tidligere, hvilket giver lidt mere tid til afvikling af venstresvinget - enten via en separat venstresvingsspil eller almindeligt grønt signal.

På det nordlige ben af Kongevejen er der skillerabat mellem vej og sti. Det øger erfaringsmæssigt risikoen for uheld mellem højresvingende biler og ligeudkørende cykler. Der er relativt mange af begge disse trafikanter i myldretidene.

Derfor er det foreslået at nedlægge denne skillerabat, således at cyklisterne bliver ført helt ud parallelt med bilerne på de sidste 20-30 m frem mod krydset. Det mindsker uheldsrisikoen, idet trafikanterne bliver mere opmærksomme på hinanden.

Afmærkningen i krydset bør under alle omstændigheder genopfriskes. I denne forbindelse er det foreslået at supplere med afmærkning af stopposition i krydset for venstresvingende fra Kongevejen og Nymøllevej.

Øvrige overvejelser

I det nordlige ben på Kongevejen kunne der etableres en separat højresvingbane. Det kræver udvidelse af den samlede bredde af det nordlige ben. En separat højresvingbane giver bedre trafiksikkerhed end forslaget om nedlæggelse af skillerabat. Da der ikke er registreret højresvinguheld, virker det dog som et meget omkostningstungt tiltag i forhold til den formodede effekt.

I forhold til venstresvinguheldene kunne se-

parate venstresvingfaser give endnu bedre trafiksikkerhed end de foreslåede tiltag. Udover omkostningerne vil det dog betyde mindre grøntid til de øvrige retninger i krydset. Derfor er et forslag om separate venstresvingfaser ikke hovedforslaget.

RESUME

Uheld: 6 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: 84,8 km/t.
 Nedsat fremkommelighed: Ja.

Formål med projektet:
 Øget fremkommelighed
 Øget trafiksikkerhed og tryghed



Princip for nedlæggelse af skillerabat, hvorved cykelstien bliver ført helt ud til kørebanelen.

Tiltag og forventede effekter

+: Positiv effekt

-: Negativ effekt

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
Radardetektering	+			++		
Mere grøntid til sidevejene	+			+		
Nedlæggelse af skillerabat	+					
Afmærkning af venstresvingendes position midt i krydset fra flere retninger	+					

Anlægsomkostninger: 300.000 kr. ekskl. moms, heraf halvdelen til signalforbedringer.

27 Kollerødvej / Hillerødvej

Baggrund

I krydset Kollerødvej/Hillerødvej er der registreret 10 uheld på fem år. Der er ingen personskadeuheld. Halvdelen af uheldene er enuehald, hvor bilisten fra Kollerødvej har set krydset for sent. De øvrige uheld er især karakteriseret ved, at bilister fra Kollerødvej er kørt frem for ubetinget vigepligt og enten har overset en bil på Hillerødvej, eller har kørt frem med for høj fart.

Bilernes fart er relativt høj på begge veje. Bili-ster fra Kollerødvej kan have svært ved at bedømme bilernes fart på Hillerødvej, selvom oversigten er god. For nylig er hastighedsgrænsen ændret til 70 km/t på begge veje.

Krydset er ikke tilstrækkeligt synligt fra Kollerødvej. Eksempelvis er baggrundsafmærkningen lav og dermed mindre synlig på afstand.

Projektforslag

Formålet er at tydeliggøre krydset og sikre, at bilister fra Kollerødvej overholder deres ubetingede vigepligt.

Det er foreslået at etablere en rundkørsel i krydset. Det er vurderet, at en rundkørsel vil have en positiv effekt på alle 10 registrerede uheld.

En rundkørsel vil sikre, at bilister kører frem mod krydset med lav fart. Dermed får bilister fra Kollerødvej bedre mulighed for at orientere sig, inden de kører frem for deres ubetingede vigepligt.

Samtidig bliver krydset tydeligere på afstand. Det mindsker risikoen for, at bilister fra Kollerødvej overser krydset.

Af hensyn til bløde trafikanter bør der etable-

res heller med krydsningsmulighed i alle ben. Desuden bør hellerne forbindes med stier.

Som minimumsløsning i krydset bør der etableres baggrundsafmærkning i større dimensioner end de eksisterende. Desuden er der foreslået kantpæle med kort indbyrdes afstand langs Kollerødvej samt forvarsling af vigepligten ved hjælp af en stor "hajtand" med rumleffekt midt på kørebanen. Det vil tydeliggøre krydset og skærpe opmærksomheden.

Det kan også overvejes at etablere en helle med hellefyr på Kollerødvej helt fremme ved krydset. Det vil øge opmærksomheden på krydset og samtidig adskille ind- og udsvingende trafik. En sådan helle bør være bred og dermed give en forsætning af bilerne på Kollerødvej.

Øvrige overvejelser

Hvis der bliver etableret en rundkørsel eller en sekundærhelle, er det anbefalet at etablere belysning i krydset.

Belysning vil også give en forbedring, selvom der ikke laves større ombygninger af krydset. Således vil belysning i sig selv øge krydssets tydelighed.

Hvis der etableres belysning, er det vigtigt, at

hele krydsområdet - det vil sige hele svingbanen og busstoppestedet på Hillerødvej - er omfattet af belysningen.

For nylig er der etableret venstresvingsbaner på Kollerødvej ved Lyng Bygade og Mejeribakken. Det er uklart, om dette kan medføre lavere fart frem mod krydset med Hillerødvej. Dette kan undersøges nærmere i den videre skitsering af løsningsmuligheder i krydset.

RESUME

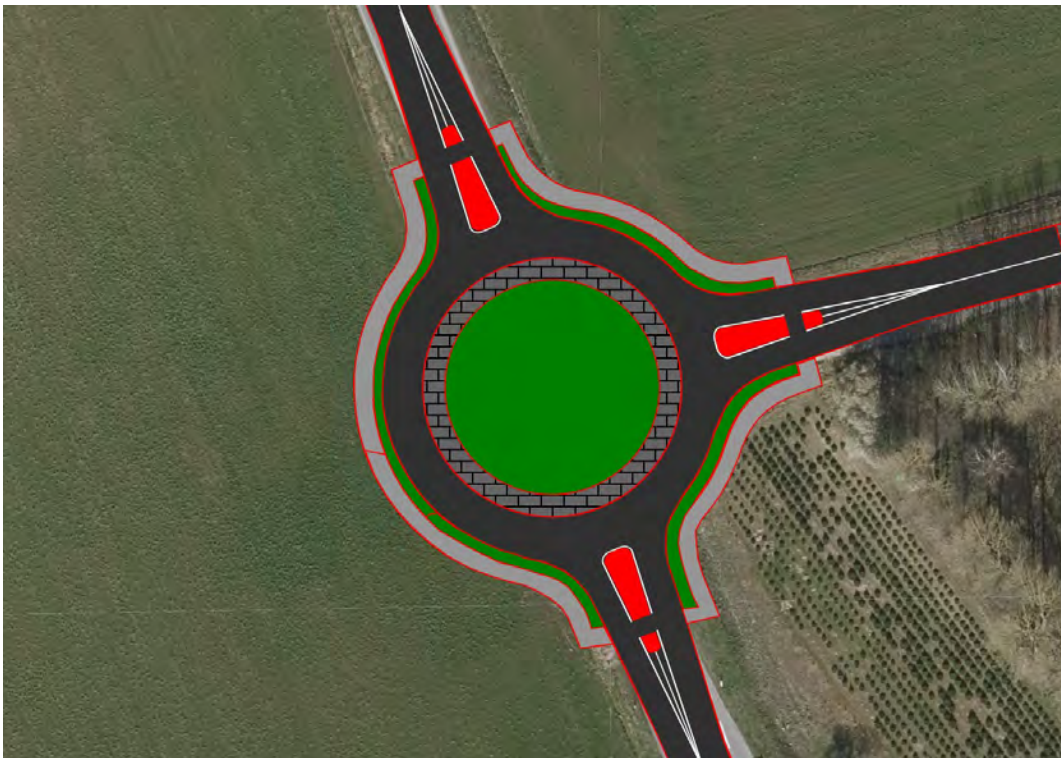
Uheld: 10 på fem år.

Fart, 85%-fraktil: 78,4 km/t / 85,5km/t.

Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:

Øget trafiksikkerhed og tryghed



Princip for krydsombygning til rundkørsel.

Tiltag og forventede effekter

+ Positiv effekt

- Negativ effekt

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
Rundkørsel	++	(+)		+/-		+
Sekundærhelle	+					
Belysning	+	+				+
Udskifte O43,1 tavler til større tavler der belyses	+					
Advarselsafmærkning ved Kollerødvej	+					

Anlægsomkostninger: 6 mio. kr. ekskl. moms (rundkørsel). 1 mio. kr. ekskl. moms (øvrige).

28 Gl. Lyngevej / Kollerødvej

Baggrund

Der er registreret fire uheld i de seneste fem år. Heraf omfatter tre af uheldene en venstresvingende bilist, som har påkørt en ligeudkørende trafikant i modsatte retning. I alt er tre cyklister blevet påkørt i de fire uheld.

Krydset er relativt snævert, og der er kun ét spor i tilfarten på to af krydsets fire ben. Her-til kommer, at cyklisters arealer er meget be-

grænsede, og der er ingen afmærkning, som tydeliggør cyklisternes rute gennem selve krydsområdet.

Krydset og Gl. Lyngevej indgår som skolevej til Lillerød Skole.

Stier langs Gl. Lyngevej samt afmærkning i krydset ved Kollerødvej er planlagt til udførelse i 2020.

Projektforslag

Formålet er at øge cyklisternes synlighed i krydsområdet samt mindske risikoen for uheld, hvor venstresvingende påkører trafikanter i modsatte retning.

Det er foreslået at etablere venstresvingespil på Kollerødvej i én eller begge sider af krydset. Det vil give bedre tid til at svinge, og venstresvingende vil være mindre fristet til at tage chancer, når de svinger.

Det er samtidig foreslået at afmærke cyklisternes rute gennem krydset. Det gælder både på Kollerødvej (hvor uheldene med cyklister er registreret) og på de øvrige retninger.

Det kan overvejes at etablere 1-2 blå cykelfelter på Kollerødvej.

Hvor det er muligt, er det foreslået at rykke

bilernes stopstreg tilbage, så de bliver mere opmærksomme på ligeudkørende cyklister, inden de foretager sving i krydset.

Afmærkningen i krydset er planlagt til udførelse i 2020. Afmærkningen for cyklister vil øge bilisternes opmærksomhed på cyklisterne.

I forbindelse med de planlagte stier på Gl. Lyngevej nord for krydset bør stierne føres med ned i krydset. Dette vil medføre at hellen i det nordlige ben skal gøres smallere, og fodgængerfeltet skal føres igennem.

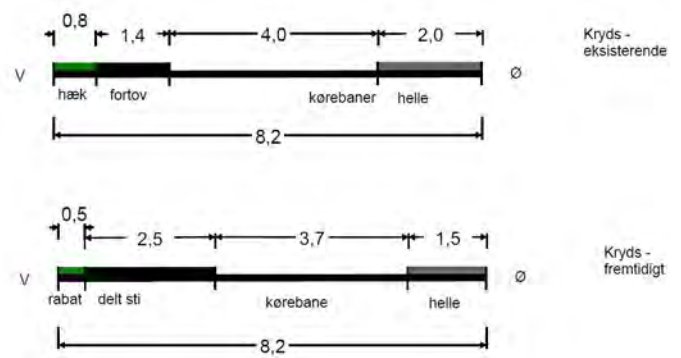
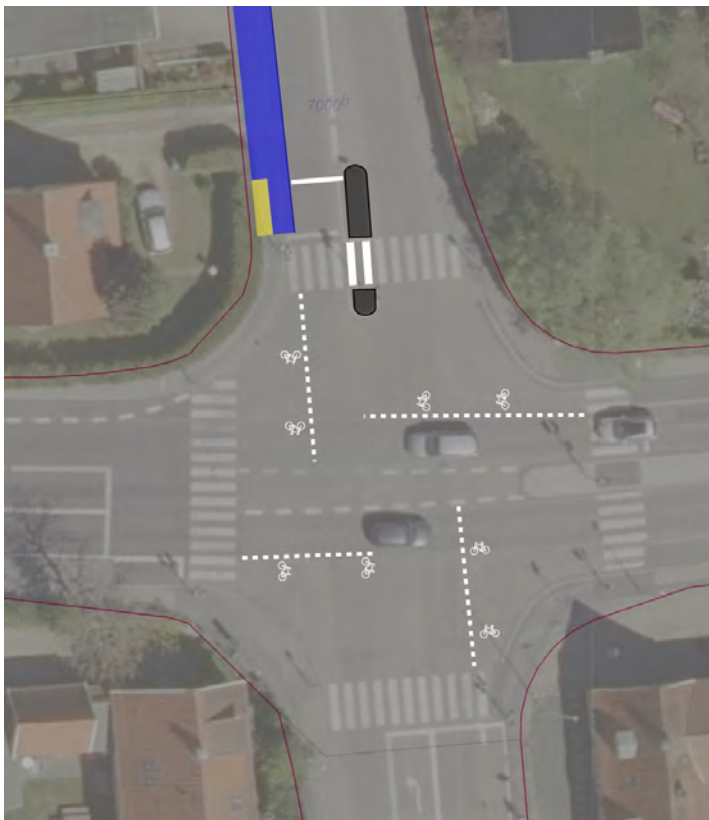
Øvrige overvejelser

Tiltag i krydset med Kollerødvej skal koordineres med tiltag på Gl. Lyngevej nord for krydset.

RESUME

Uheld: 5 på fem år.
 Fart, 85%-frakti: 49,3 km/t(n) 53,2 km/t(v).
 Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed og tryghed



Afmærkning i krydsområdet samt tiltag på Gl. Lyngvej

Tiltag og forventede effekter

- + Positiv effekt
- Negativ effekt

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
Venstresvingspil på Kollerødvej	+			-		
Afmærkning til cyklister	+	+		(+)		
Ombygning i nordligt ben med sti og evt. smallere helle	+	++		+		
Tilbagetrukne stopstreger i nord-, øst- og sydlige ben	+			(-)		

Anlægsomkostninger: 150.000 kr. ekskl. moms, heraf halvdelen til ombygning af nordligt ben.

29 Nymøllevej / Rådhusvej

Baggrund

Der er registreret fem uheld i krydset. To af uheldene skyldes venstresvingende fra Nymøllevej, som ikke har holdt tilbage for ligeudkørende på Nymøllevej. Desuden har der været en rødkørsel samt to eneuheld.

Det er vurderet, at høj fart på Nymøllevej samt uopmærksomhed er medvirkende årsag til de fleste af uheldene. De to uheld med

venstresvingende tyder desuden på, at venstresvingende bilister er villige til at tage chancer, når de skal finde "huller" i den ligeudkørende trafik.

Fremkommelighedsanalysen har vist, at der ikke er større problemer med afviklingen af trafikken. Der er således luft til at justere i signaltiderne.

Projektforslag

Formålet er at forbedre trafiksikkerheden i signalkrydset. Det omfatter bedre mulighed for at svinge til venstre fra Nymøllevej til Rådhusvej samt i muligt omfang dæmpning af farten på Nymøllevej.

Det er foreslået at etablere bundet venstresving i krydset. Dermed svinger bilerne til venstre fra Nymøllevej til Rådhusvej, mens ligeudkørende fra modsatte side af Nymøllevej har rødt.

Bundet venstresving fungerer bedst, når der samtidig etableres en delehelle mellem de venstresvingende og de ligeudkørende. Derfor er tiltaget relativt omkostningstungt. Et billigere tiltag vil være at forøge sikkerhedstidene i signalet samt indføre en grøn venstresvingsspil, så bilerne er mere sikre på at nå at

svinge, inden der bliver rødt.

For at forhindre rødkørsel kan der indføres forlængelse af grøntiden, når signalet detekterer biler, som kører frem mod krydset med høj fart og dermed ikke kan nå at standse i tide.

I forbindelse med ændringer i krydset kan det overvejes at udvide arealet øst for krydset, hvor cyklister kan afvente at svinge til venstre mod Rådhusvej. Ventearealet er i dag ret smalt, og det er utrygt for cyklister at opholde sig på arealet.

Desuden kan det overvejes at etablere afmærkning for cyklister fra denne "blinde" side af krydset. Det vil mindske risikoen for, at bilister fra Rådhusvej - som har grønt samtidig med cyklisterne - overser cyklisterne.

Øvrige overvejelser

Det kan overvejes at reducere hastighedsbegrænsningen til 60 km/t. Det vil formentligt få bilisterne til at sænke farten lidt.

RESUME

Uheld: 5 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: 78,5 km/t (s).
 Nedsat fremkommelighed: Ja.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed og tryghed



Bundet venstresving samt venteplads for cyklister

Tiltag og forventede effekter

+ Positiv effekt

- Negativ effekt

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
Bundet venstresving	++			-		
Øget grøntid i venstresvingpil	+			+/-		
Forbedre venteplads for venstresvingende cyklister fra syd	(+)	+				

Anlægsomkostninger: 700.000 kr. ekskl. moms, heraf 500.000 kr. til fysiske ombygninger.

30 Nymøllevej / Farremosen

Baggrund

Der er registreret fire uheld i den femårige analyseperiode.

Tre af de fire uheld er bagendekollisioner, hvor en bagfrakommende bil har overset en bilist, som afventede at svinge til venstre ad Farremosen. Det fjerde uheld er en bilist fra Farremosen, som har overset sin ubetingede vigepligt.

Farten på Nymøllevej er høj, og der er tæt trafik i perioder. Det kommer overraskende for bilister fra vest, når der pludselig holder biler på Nymøllevej, som venter på at kunne svinge til venstre ad Farremosen.

Projektforslag

Formålet er at reducere risikoen for venstresvingsuheld på Nymøllevej.

Det er foreslået at etablere en venstresvingbane eller et afmærket midterfelt på Nymøllevej. Det vil minimere risikoen for, at bilister fra vest overser en bilist, som venter på at svinge til venstre.

Venstresvingbanen kan afmærkes ved hjælp af en spærreflade alene. Det kan også overvejes at etablere midterheller på Nymøllevej på den ene eller på begge sider af krydset. Det vil tydeliggøre krydset på afstand og skærpe bilisternes opmærksomhed. Til gengæld opstår der risiko for, at bilister på Nymøllevej påkører kantstenen på en midterhelle og dermed mister herredømmet over bilen.

Det er foreslået at nedsætte hastighedsgræn-

sen til 60 km/t ved krydset.

En særlig udfordring er stitunnelen umiddelbart vest for krydset, som øger omkostningerne ved at udvide vejen.

Af hensyn til økonomien kan det - som minimalløsning - overvejes at udvide Nymøllevej syd for vejen med en bredere asfalteret rabat. Det giver mulighed for, at bilister kan benytte rabatten til at undvige i de situationer, hvor de ikke ser en venstresvingende i tide

For at øge trafiksikkerheden yderligere er det foreslået at etablere en sekundærhelle på Farremosen. Denne helle vil tydeliggøre krydset og samtidig adskille ind- og udkørende på Farremosen. Dermed bliver det vanskeligere at foretage sving - herunder venstresving fra Nymøllevej til Farremosen - med høj fart.

Øvrige overvejelser

Hvis det besluttet ikke at ændre stitunnelen vest for krydset, kan en minimalløsning være at udvide den asfalterede rabat syd for Nymøllevej. Dermed har bilister fra vest, som ikke kan nå at standse for en holdende bil, mulighed for at trække ud i rabatten og passere den stillestående bil på Nymøllevej.

En sådan manøvre vil være påhæftet en større risiko end ved en venstresvingbane eller

midterfelt. Tiltaget bør derfor betragtes som en minimalløsning.

RESUME

Uheld: 4 på fem år.

Fart, 85%-fraktil: 80,2 km/t (vest, september 2019) og 72,8 km/t (nord, 2018).

Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:

Øget trafiksikkerhed og tryghed.



Princip for krydsudvidelse med ny venstresvingbane og sekundærhelle.

Tiltag og forventede effekter

+ Positiv effekt

- Negativ effekt

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkomme-lighed	Støj	Byrum
Svingbane eller midterfelt	++		(+)	+		
Sekundærhelle	+					
Hastighedsnedsættelse til 60 km/t	+					
Udvidet rabat syd for Nymøllevej	(+)					

Anlægsomkostninger: 2 mio. kr. ekskl. moms for svingbane og sekundærhelle. 250.000 kr. ekskl. moms for udvidet rabat syd for Nymøllevej.

31 Knud Rasmussens Vej

Baggrund

En del børn krydser Knud Rasmussens Vej ved Lynge Skole for at komme til og fra stoppestedet øst for vejen. Stoppestedet benyttes både af skolebørn og børn fra institutioner.

Børnene krydser både vejen ved stoppestedet og i det skarpe sving ved Ved Gadekæret.

I en analyse af vejene ved Lynge Skole er det foreslået at etablere en midterhelle på Knud

Rasmussens Vej tæt ved stoppestedet.

Da der ikke er tilstrækkelig oversigt gennem det skarpe sving, vil der i 2020 blive etableret spærrelinje på Knud Rasmussens Vej frem mod svinget. Dette vil formentligt minimere antallet af overhalinger, når der holder en bus ved stoppestedet, men fodgængernes krydsning af vejen bliver kun lidt forbedret.

Projektforslag

Formålet er at gøre det mere sikkert for fodgængere at krydse Knud Rasmussens Vej mellem stoppestedet og den dobbeltrettede sti vest for vejen.

Det er foreslået at etablere en midterhelle på Knud Rasmussens Vej lidt syd for det nuværende stoppested. Krydsende fodgængere skal have tilstrækkelig oversigt, når de krydser vejen - derfor bør midterhellen ikke ligge for tæt ved det skarpe sving.

Et busstoppested må ikke ligge ud til en spærrelinje. Derfor er det nødvendigt at etablere en buslomme, så biler kan passere bussen uden at krydse spærrelinjen. Det er vurderet at være mest hensigtsmæssigt at placere buslommen syd for midterhellen, da buspassagerer dermed vil finde det naturligt at

benytte hellen.

Mellem buslommen og krydsningshellen er det nødvendigt at etablere en gangsti.

Hvis buslommen bliver placeret nord for midterhellen, vil nogle passagerer være fristet til at krydse Knud Rasmussens Vej uden for hellen.

En midterhelle og en buslomme vil give en sikker krydsningsmulighed for fodgængere. Samtidig vil hellen i nogen grad dæmpe farten frem mod det skarpe sving ved Ved Gadekæret.

En buslomme vil desuden give bedre fremkommelighed. I dag opstår der kø på Knud Rasmussens Vej, når der holder en bus på kørebanen ved stoppestedet.

Øvrige overvejelser

Det kan overvejes at placere busstoppestedet på Lyngavej nordøst for det skarpe sving. Her er det også muligt at etablere en midterhelle, som passagerne kan benytte til krydsning af vejen.

En midterhelle på Lyngavej vil samtidig dæmpe farten her. Nogle borgere har påpeget, at bilerne har høj fart frem mod svinget.

Til gengæld vil et stoppested og midterhelle

på Lyngavej betyde, at fodgængere til og fra stoppestedet skal krydse Idrætsvej.

RESUME

Uheld: 0 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: -
 Nedsat fremkommelighed: Ja.

Formål med projektet:
 Øge trafiksikkerhed og tryghed
 Øge fremkommelighed



Midterhelle og ny buslomme på Knud Rasmussens Vej.

Tiltag og forventede effekter

+ Positiv effekt

- Negativ effekt

	Byrum	Støj	Fremkomme- lighed	Kollektiv trafik	Grøn Mobilitet	Trafiksikkerhed og tryghed
Krydsningshelle og buslomme			+	+	+	++

Anlægsomkostninger: 1.500.000 kr. ekskl. moms, heraf 1 mio. kr. til buslomme.

32 Slangstrupvej/Engledsvej

Baggrund

I krydset Slangstrupvej/Engledsvej er der i perioder mange svingende biler til og fra Slangstrupvej. Det skyldes både en børneinstitution på Engledsvej og parkeringsmuligheder i forbindelse med rekreativ brug af skovområdet. Der er plads til flest parkerede biler på rastepladsen nord for vejen.

Der er registreret to bagendekollisioner i ana-

lyseperioden (én på hver side af krydset). I begge tilfælde har en bilist overset, at de forankørende har bremsset for at svinge til Engledsvej eller rastepladsen. Kommunen har også modtaget henvendelser om nærved-uheld.

Farten er høj på Slangstrupvej, og oversigten fra Engledsvej er begrænset - især mod højre. Hastighedsgrænsen i krydset er 70 km/t.

Projektforslag

Formålet er at forbedre trafiksikkerheden i krydset.

Det er foreslået at etablere midterheller på Slangstrupvej på begge sider af Engledsvej. Mellem midterhellerne afmærkes et midterfelt i en bredde på 2,5-3 m. Det giver plads til, at venstresvingende kan benytte feltet ved venstresving.

Dette mindsker risikoen for bagendekollisioner, hvor en bilist overser, at de forankørende bremser og holder stille forud for svingning.

Hellerne kan benyttes af fodgængere, som dermed kan krydse Slangstrupvej i to omgange, én køreretning af gangen. Mindst én af hellerne skal således etableres med et venteareal.

Det er vurderet, at hellerne vil skærpe bilisternes opmærksomhed på krydset og dæmpe deres fart lidt. Det giver bilister fra Engledsvej bedre mulighed for at orientere sig.

Det er desuden vurderet, at bløde trafikanter får lettere ved at krydse vejen, da de kan krydse én køreretning af gangen.

Hele krydsområdet er foreslået belyst. Samtidig belyses busstoppestederne umiddelbart nordvest for krydset. Dermed undgås mørke pletter, hvor eksempelvis fodgængere kan blive overset.

Som del af projektet er det en fordel at fjerne en del af træerne i indersiden af kurven. Det vil forbedre oversigten fra Engledsvej.

Øvrige overvejelser

Det er skønnet, at midterhellerne kan etableres ved at inddrage skillerabatten mellem vej og sti langs med hellerne. I stedet etableres en kantsten her.

Hvis det er nødvendigt at inddrage en del af yderrabatterne, er der risiko for en fordyrelse af projektet. Det skyldes, at der er en del niveauforskel langs Slangstrupvej.

Som alternativ kan der opstilles permanente fartvisere, som minder bilisterne om, hvis de kører hurtigere end 70 km/t.

Der kan også opstilles dynamiske tavler, som bliver aktiveret, når der er udkørende biltrafik fra Engledsvej og rastepladsen. Det kunne fx være dynamiske tavler, som aktiverer en lokal hastighedsbegrænsning på 60 km/t samt en undertavle med advarsel om sidevejstrafik.

RESUME

Uheld: 2 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: 89,2 km/t.
 Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:
 Øget grøn mobilitet
 Øget fremkommelighed



Princip for midterheller og midterfelt på Slangstrupvej ved Engledsvej.

Tiltag og forventede effekter

+ Positiv effekt

- Negativ effekt

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
Midterheller og midterfelt på Slangstrupvej	+					+

Anlægsomkostninger: 1 mio. kr. ekskl. moms

STIER OG STIFORBEDRINGER

33 Enghave Parkvej/ Frederiksborgvej/Havrevænget

Baggrund

På stinettet omkring Enghave Parkvej, Frederiksborgvej og Havrevænget er det uklart, hvor stierne er dobbeltrettede, og hvor de ikke er. Dette bliver i 2020 udbedret ved hjælp af skilte og afmærkning.

Herudover er nogle af stierne for smalle, lige-

som forbindelserne nogle steder er mangelfulde.

Stinettet indgår i skolevejene til Lillevang Skole (afd. Skovvang) og Lillevang Skole (afd. Lillerød).

Der er registreret et dødsuheld (cyklist og fodgænger) på stien nord for Havrevænget samt tre uheld på Hammersholt Byvej.

Projektforslag

Formålet er at sikre, at stinettet bliver benyttet efter hensigten, og at stinettet hænger sammen.

Det er foreslået at etablere 2 minus 1 vej med bump på den vestlige del af Havrevænget. Her er i dag en enkeltrettet sti nord for vejen, som i stedet kan ændres til gangsti. En 2 minus 1 vej med fartdæmpning vil give en god cykelforbindelse, da trafikmængden er relativt beskeden.

Desuden er det foreslået at forbedre den sydlige krydsningshelle på Frederiksborgvej, således at stitrafikanter vest for Frederiksborgvej kan krydse og fortsætte ad Havrevænget.

Ved Hammersholt Byvej ligger stien mod tunnelen under Enghave Parkvej lavere end selve vejen. Det betyder, at nogle cyklister ikke be-

nytter stiunderføringen. Det er foreslået at hæve stien frem mod Hammersholt Byvej, så det bliver mere naturligt at cykle mellem stien og Hammersholt Byvej.

Vest for rundkørslen på Enghave Parkvej er der et krydsningspunkt i hellen, men stien nordvest for rundkørslen mod Blommevej er ikke bred nok til dobbeltrettet stitrafik. Det er foreslået at udvide stien til en bredde på 3 m, så den kan benyttes som dobbeltrettet fællesti.

I den forbindelse kan det overvejes at flytte krydsningspunktet, således at det ligger ca. 10 m fra rundkørslen.

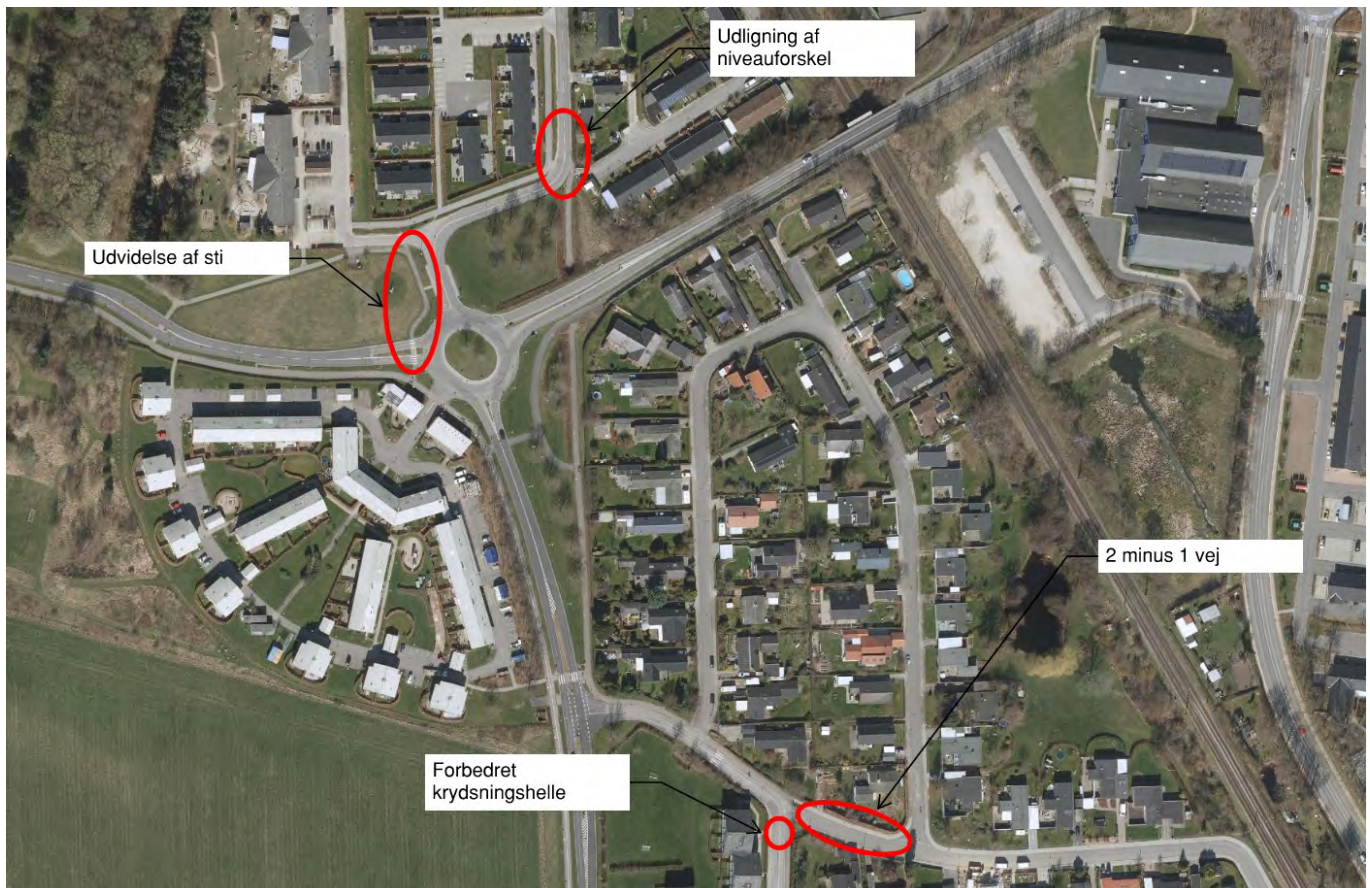
Øvrige overvejelser

Det kan overvejes at etablere en dobbeltrettet sti i nordsiden af Havrevænget mellem Mølløvænget og Nordvænget. Det er dog et relativt omkostningstungt tiltag i forhold til den lave mængde biltrafik. Desuden kan det være svært at opnå tilstrækkelig bredde af sti, skilte og vej.

RESUME

Uheld: 4
 Fart, 85%-fraktil: -
 Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:
 Øge trafiksikkerhed og tryghed



Oversigt over forbedringer at stjerne omkring Enghave Parkvej, Havrevænget og Frederiksborgvej.

Tiltag og forventede effekter

- + Positiv effekt
- Negativ effekt

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
2 minus 1 vej på Havrevænget samt forbedret krydsning	+	+		(-)	-	
Hæve sti ved Hammersholt Byvej	+	++				
Udvidelse af sti mellem Enghave Parkvej og Blommevej	+	+				

Anlægsomkostninger: 400.000 kr. ekskl. moms

34 Farremosen

Baggrund

Farremosen anvendes af cyklister mellem Lillerød og Vassingerød. Der er i dag ikke faciliteter for cyklister, som derfor må benytte kørebanen.

En måling fra 2012 viser ca. 50 cyklister på et døgn. Da Farremosen indgår i det overordnede stinet i Allerød Kommune, er der imidlertid potentiale for flere cyklister på strækningen.

I 2020 er der planlagt udførelse af 2 minus 1 vej på Farremosen.

Projektforslag

Formålet er at skabe en sikker forbindelse for bløde trafikanter langs Farremosen - både på kort og lang sigt.

I første omgang skal den planlagte 2 minus 1 vej vurderes løbende. Det er forventet, at dette tiltag vil give bedre forhold for de bløde trafikanter end i dag.

I takt med, at erhvervsområdet bliver fuldt udbygget, er det foreslået at vurdere trafikanternes adfærd og de trafikale forhold for bløde trafikanter igen. I den forbindelse vil der blive udført en ny måling af antallet af cyklister.

Hvis det viser sig, at 2 minus 1 vejen til den tid ikke giver tilstrækkelig trafiksikkerhed og tryghed for bløde trafikanter, er det foreslået at etablere en dobbeltrettet sti langs Farremosen.

En sti vest for Farremosen vil ligge naturligt i forhold til det øvrige stisystem mod syd og vest. I den nordlige ende vil en sådan sti kræve et sikkert krydsningspunkt på Lyngevej.

Omvendt vil en sti øst for Farremosen ikke kræve arealerhvervelse, da der allerede er udlagt areal til stien. En sådan sti vil dog kræve et sikkert krydsningspunkt på Farremosen.

Øvrige overvejelser

Enkeltrettede stier i begge sider af Farremosen kan overvejes som alternativ til en dobbeltrettet sti på længere sigt. Det er dog vurderet at være hensigtsmæssigt at undgå krydsningspunkter mellem en ny sti og adgangsvejene til erhvervsområdet.

Det kan overvejes at afslutte stien nord for den nordligste adgang til det nye erhvervsområde. På det nordligste stykke af Farremosen

er mængden af store køretøjer mindre, og det er acceptabelt, at cyklister benytter vejen her.

RESUME

Uheld: 0 på fem år. (på strækning)
 Fart, 85%-fraktil: 72,8 km/t.
 Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:
 Øget grøn mobilitet, trafiksikkerhed/tryghed
 Yderligere undersøgelser:
 Adfærd og trafikale forhold efter udbygning.



Dobbelttrettet sti langs østsiden af Farremosen. Stien tages op til nærmere vurdering i takt med, at erhvervsområdet ved Farremosen bliver udbygget, herunder hvis antallet af bløde trafikanter på strækningen stiger.

Tiltag og forventede effekter

+ Positiv effekt

- Negativ effekt

	Byrum	Støj	Fremkomme- lighed	Kollektiv trafik	Grøn Mobilitet	Trafiksikkerhed og tryghed
Dobbelttrettet fællessti (eller cykelsti) vest for vejen.			+		++	+

Anlægsomkostninger: 5 mio. kr. ekskl. moms

35 Uggeløse Bygade

Baggrund

Uggeløse Bygade er relativt smal, og det er utrygt for især fodgængere men også cyklister at færdes på vejen. Vest for Kedelsøvej er der huse på begge sider af vejen, mens der øst for Kedelsøvej stort set kun er huse nord for vejen.

Der er fartdæpende foranstaltninger på hele strækningen. Før etableringen af hastigheds-

zone med 40 km/t viste en måling, at 15% kører mere end 58,6 km/t. Der er ikke udført målinger efter etableringen af hastighedszonen samt bump.

Der er registreret to uheld på de seneste fem år. Uheldene kan ikke relateres til høj fart eller manglende faciliteter for bløde trafikanter.

Projektforslag

Formålet er at øge trygheden for bløde trafikanter - især fodgængere.

Det er foreslået at etablere fortov i nordsiden af vejen på strækningen mellem Mosegårdsvej og Kedelsøvej. På denne strækning er der huse på begge sider af vejen og oversigten er nogle steder begrænset. Fodgængere kan derfor føle sig ekstra utrygge her.

Der synes at være plads mellem vejskel til at etablere et fortov på 1,5 m nord for vejen. Fortovet kræver dog forlægning af kørebanen enkelte steder, ligesom fortovet af og til må gøres smallere for at kunne udligne niveauforskelle til private ejendomme.

Der er også træer langs strækningen, der så vidt muligt bør bevares.

På strækningen mellem Kedelsøvej og Hille-rødvej er det foreslået at etablere 2 minus 1 vej. Det vil give plads til, at bløde trafikanter kan benytte en kantbane, mens bilerne primært kører midt på vejen.

Det bemærkes, at bakketoppen vest for Solbakken begrænser oversigten i forhold til kravet ved 40 km/t. Denne oversigt må vurderes nærmere i projekteringen, og om nødvendigt må der lokalt indføres 30 km/t.

På den østlige del forbi tankstationen er 2 minus 1 vej ikke hensigtsmæssig. Her er der foreslået en enkeltrettet fællessti syd for vejen. Dette vil give bedst mulighed for en trafiksikker passage af ind- og udkørsler ved tanken.

Øvrige overvejelser

Det kan overvejes at etablere en enkeltrettet eller dobbeltrettet fællessti syd for Uggeløse Bygade på strækningen øst for Kedelsøvej. Det er imidlertid vurderet, at omkostningerne hertil er meget høje i forhold til det relativt lave antal cyklister (under 100 på et døgn) samt den relativt lave mængde biler (under 1.000 på et døgn).

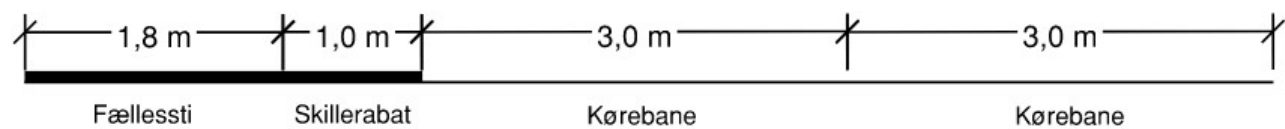
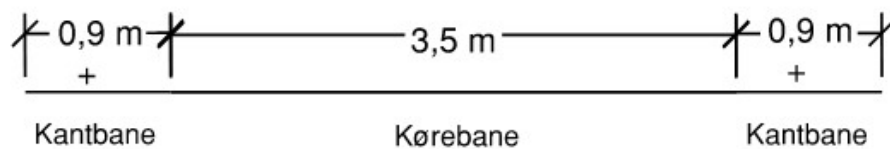
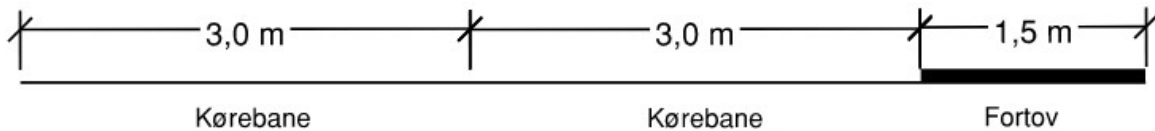
Hertil kommer, at en sti vil kræve, at nogle

store træer bliver fjernet, eller at stien bliver ført bagom træerne. Det vil sandsynligvis kræve arealerhvervelse. Desuden bemærkes, at stort set alle huse ligger nord for vejen, hvorfor en sti syd for vejen vil medføre mange krydsninger af Uggeløse Bygade.

RESUME

Uheld: 2 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: 58,6 km/t (før 40-zone).
 Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed og tryghed



Øverst: Fortov vest for Kedelsøvej.
 Midt: 2 minus 1 vej øst for Kedelsøvej.
 Nederst: Fællessti nærmest Hillerødvej

Tiltag og forventede effekter

+ Positiv effekt

- Negativ effekt

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
Fortov nord for vejen vest for Kedelsøvej	+	++				+
2 minus 1 vej øst for Kedelsevej	+	+		-		
Fællessti forbi tankstation nærmest Hillerødvej	++	++				++

Anlægsomkostninger: 3.300.000 kr. ekskl. moms

36 Nymøllevej nord for Sortemosevej

Baggrund

På Nymøllevej mellem Sortemosevej og Kongevejen er det svært at se cykelbanens forløb i mørke. Samtidig kan cyklister føle, at de ikke er beskyttede, da cykelbanen og kørebanelen blot er adskilt af en skillerabat i asfalt uden niveauforskel.

Strækningen kan fremstå meget mørk på grund af skoven på begge sider af vejen.

Nymøllevej udgør en central cykelforbindelse mellem blandt andet Lillerød og Blovstrød samt Hørsholm. I 2012 er der talt ca. 150 cyklister på strækningen på et døgn.

Projektforslag

Formålet er at gøre det tryggere og mere attraktivt at cykle på Nymøllevej.

Det er foreslået at etablere ledelys i kanten af cykelbanen, fx i form af solcellebaseret LED-lys. Lignende lys er blandt andet afprøvet på supercykelstier.

Ledelys vil give tilstrækkelig belysning til, at cyklister kan orientere sig om vejens forløb. Cyklisterne kan desuden bedre få øje på grønt og andet på cykelbanen.

Ledelys vil formentligt ikke give ekstra beskyttelse for cyklisterne, idet nogle bilister fortsat kan være fristet af at køre ind over skillerabatten i svingene. Dog kan belysningen synliggøre cyklisterne.

For at give cyklisterne bedre adskillelse fra

biltrafikken er det foreslået at etablere punktvis forstærkning i skillerabatten i form af heller. Som udgangspunkt er hellerne foreslået i de større sving på strækningen samt forud for krydsene med Kongevejen og Sortemosevej.

Fysisk adskillelse i skillerabatten vil forhindre biler i at køre ind over skillerabatten. Desuden vil bilisternes opmærksomhed blive skærpet, og deres fart vil blive holdt nede.

På de sidste 20-30 m frem mod krydsene med Kongevejen og Sortemosevej bør der ikke være heller og bred adskillelse mellem biler og cykler. Helt frem mod krydset er det i stedet foreslået at etablere kantstensbegrænset cykelsti. Det øger cyklisternes sikkerhed - blandt andet fordi trafikanternes opmærksomhed på hinanden bliver skærpet.

Øvrige overvejelser

Et billigere alternativ til solcellebaseret ledelys kunne være reflekser (vejsøm) i kanten af cykelbanen. Reflekser kan også med fordel etableres på midten af vejen i svingene på strækningen. Dette vil lede biltrafikken bedre gennem svingene og generelt stramme profilet op i svingene.

En større forbedring for cyklisterne kan opnås ved at etablere cykelsti med kantstensbe-

grænsning eller skillerabat med græs på hele strækningen. Der er cykelsti nord for Kongevejen og syd for Sortemosevej.

RESUME

Uheld: 3 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: 79,9 km/t.
 Nedsat fremkommelighed: Ja.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed og tryghed
 Øget grøn mobilitet



Stort foto: Eksempel på forstærket skillerabat med steler på Frederiksborgvej i Hørsholm Kommune.

Lille foto: Eksempel på ledelys i asfalten på Bregnerød Skovvej.

Tiltag og forventede effekter	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
+ Positiv effekt						
- Negativ effekt						
Solcellebaseret ledelys mellem cykelbane og kørebane	+	+				+
Forstærket skillerabat med punktvis heller	+	+				
Kantsten frem mod signalkryds	++	+				(+)

Anlægsomkostninger: 900.000 kr. ekskl. moms, heraf ca. 100.000 kr. til ledelys.

ØVRIGE TILTAG

37 Kongevejen / Høveltevej

Baggrund

I krydset Kongevejen / Høveltevej er der registreret fem uheld i analyseperioden. Alle fem uheld er sket ved, at en venstresvingende ud fra Høveltevej er kørt ud foran en bil fra nord. Alle uheld er i øvrigt sket i perioden 2015-16.

Efter 2016 er der etableret belysning på Kongevejen umiddelbart nordvest for Høveltevej. Dette kan evalueres, inden yderligere tiltag

bliver etableret.

En hastighedsmåling viser, at 15% kører mere end 79 km/t, omtrent hvor tavlen med 60 km/t står.

Projektforslag

Formålet er at sikre, at bilister fra Høveltevej overholder deres ubetingede vigepligt.

Da alle uheld er registreret i 2015 og 2016 - og da der sidenhen er etableret belysning - er det foreslået at følge udviklingen og vente med yderligere tiltag.

Hvis det viser sig, at der fortsat sker mange uheld, hvor en bilist fra Høveltevej ikke overholder sin ubetingede vigepligt, er det foreslået at etablere et signal eller eventuelt en rundkørsel.

Et signal i krydset vil effektivt forhindre uheld mellem bilister fra tværgående retninger. Samtidig vil bløde trafikanter lettere kunne krydse vejen. Der er i perioder mange krydsende soldater til fods.

Skulle der være høj fart på Kongevejen, kan et signal indstilles til at forlænge grøntiden, så de hurtigtkørende bilister når med over for grønt, i stedet for at køre over for rødt. Det mindsker risikoen for tværkollisioner som følge af rødkørsel.

Omvendt kan et signal øge risikoen for bagedekollisioner, fordi bilister med høj fart ikke når at stoppe i tide.

Det bemærkes, at et signal eller en rundkørsel vil nedsætte fremkommeligheden på Kongevejen betydeligt.

Øvrige overvejelser

En rundkørsel vil også kunne reducere risikoen for uheld mellem tværgående retninger. Skulle sådanne uheld alligevel forekomme, vil konsekvensen ofte være mindre, fordi uheld i en rundkørsel generelt sker med lav fart.

RESUME

Uheld: 5 på fem år.
 Fart, 85%-fraktile: 79,0 km/t.
 Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:
 Øget trafiksikkerhed og tryghed
 Yderligere undersøgelser:
 Evaluering af hastighedsgrænse mv.



Vigepligten er tydelig, men det kan være svært at bedømme bilisternes fart, især fra nord.

Tiltag og forventede effekter

+ Positiv effekt

- Negativ effekt

	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkommelighed	Støj	Byrum
Signalregulering	++	+		--		

Anlægsomkostninger: 2 mio. kr. ekskl. moms.

38 Blovstrød Skole

Baggrund

Der er overvejelser om at øge antallet af elever på Blovstrød Skole. Det vil øge presset på skolens parkeringspladser for både cykler og biler. Der er allerede i dag pres på parkeringen ved skolen.

Muligheden for mere bilparkering synes at være begrænset til en udvidelse af den eksisterende P-plads ved svømmehallen.

Der er i dag relativt få pladser, som kan benyttes til hurtig afsætning (kys & kør). Der er planer om at etablere Kys&Kør-pladser i 2020.

Der er for nylig etableret ny cykelparkering.

Projektforslag

Formålet er at øge antallet af parkeringspladser for biler. Desuden er det et formål at udnytte de eksisterende P-pladser ved skolen mere effektivt.

Det er foreslået at udvide bilparkeringen ved svømmehallen. Her er der mulighed for at etablere 10-15 ekstra pladser i forhold til i dag.

Da det er vanskeligt at finde plads til mange nye P-pladser for biler, kan det overvejes at gøre det mere attraktivt at sætte hurtigt af frem for at parkere i længere tid. Således kan nogle af de eksisterende parkeringsmuligheder omdannes til kys & kør-pladser.

I dialog med skolen kan det overvejes at etablere sluser med kys & kør efter samme princip som i Københavns Lufthavn. Det vil

tvinge forældrene til at sætte hurtigt af og køre videre. Denne mulighed kan være attraktiv, når der er ventetid for at få en parkeringsplads.

På længere sigt kan der etableres yderligere cykelparkering i etaper i takt med udviklingen af elevtallet. Cykelparkeringen placeres flere steder, så alle elever oplever, at der er gode, ledige pladser tæt ved deres indgang på skolen.

Nogle af de nye cykelparkeringspladser bør være overdækket, og det skal sikres, at brede cykler og cykler med brede dæk kan parkere.

Øvrige overvejelser

I en trafikpolitik for skolen bør det vedtages, at eleverne selv cykler eller går til skole så tit som muligt. Det bør desuden vedtages, at kørsel i bil så vidt muligt omfatter kys & kør, men ingen parkering.

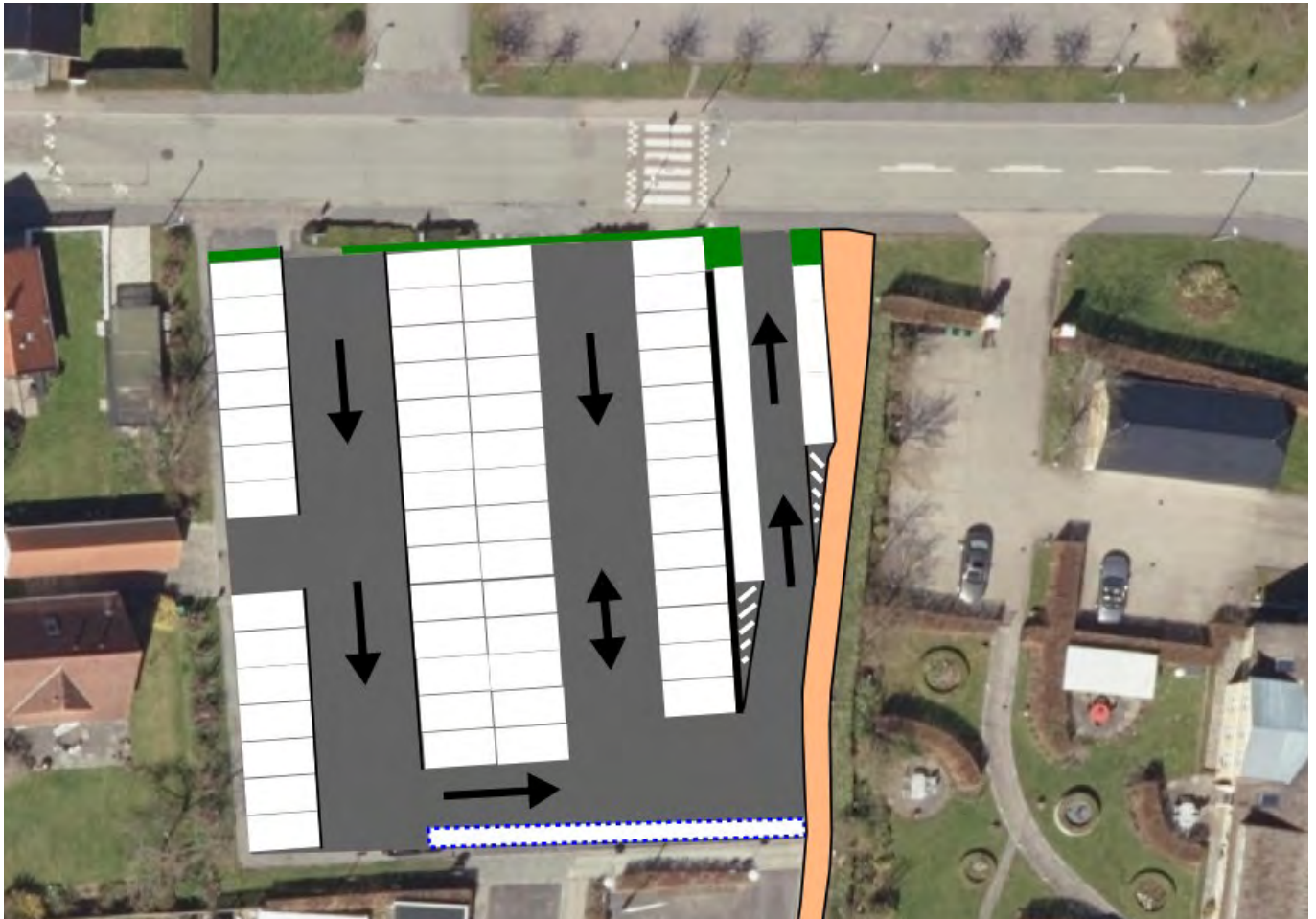
Hvis det er muligt, kan det vedtages, at parkering foregår på den nye P-plads ved børnehuset eller eventuelt ved Netto, hvor P-pladsen ikke er fuldt optaget af kunder om

morgenen.

RESUME

Uheld: 0 på fem år.
 Fart, 85%-fraktil: -
 Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:
 Øget grøn mobilitet
 Øget fremkommelighed



Princip for ny bilparkering samt kys & kør.

Tiltag og forventede effekter

+ Positiv effekt

- Negativ effekt

	Byrum	Støj	Fremkomme- lighed	Kollektiv trafik	Grøn Mobilitet	Trafiksikkerhed og tryghed
Ny bilparkering, blandt andet kys & kør					-	+

Anlægsomkostninger: 400.000 kr. ekskl. moms

39 Stier på flere strækninger

Baggrund

Langs veje med meget trafik, høj fart eller dårlige oversigtsforhold er det relevant at overveje stier eller andre forbedringer for bløde trafikanter. Forbedringer er også relevante på veje, som skaber forbindelse mellem allerede eksisterende stier og stier.

Ligeledes kan der på eksisterende stier være behov for forbedringer, så stitrafikanterne op-

lever en fremkommelig og tryk samlet cykelrute.

Projektforslag

Formålet er at øge den grønne mobilitet samt trafikikkerhed og tryk.

Det er foreslået at etablere nye stier langs en række veje. Stederne er vist på næste side.

De fleste steder er der foreslået cykelsti (eller eventuelt fællessti). Det kan også overvejes at etablere et separat fortov, hvis der er mange fodgængere og cyklister.

Der er også forslag om opgradering af en eksisterende sti.

Allerød Kommune vil løbende vurdere behovet for de nævnte stier samt øvrige stiforbindelser. Listen med forslag til nye stier kan således løbende blive udvidet.

Det er vurderet, at anlæg af stier vil medføre øget trafikikkerhed og tryk. Desuden

vil stierne gøre det mere attraktivt at cykle, både på korte og længere strækninger, idet stierne medvirker til at skabe endnu bedre sammenhæng i stinettet.

Øvrige overvejelser

RESUME

Uheld: -
 Fart, 85%-fraktil: -
 Nedsat fremkommelighed: Nej.

Formål med projektet:
 Øget grøn mobilitet
 Øget trafiksikkerhed og tryghed

Veje og stier	Forslag
Uggeløse Bygade	Fortov og cykelsti
Mellem Blovstrød Teglværksvej og Teglværk Allé	Cykelsti
Farremosen	Cykelsti
Ganløsevej	Cykelsti
Nymøllevej mellem Bregnerød Skovvej og Slangerupvej	Cykelsti
Havrevænget	Cykelsti og studvidelse
Kirkeltevej mellem Kongevejen og kommunegrænsen ved Fredensborg	Cykelsti
Sti mellem Allerødvej og XL-byg	Opgradering med asfalt og belysning
Nymøllevej-Rådhusvej, mellem Bregnerød Skovvej og Gl. Lyngvej	Cykelsti

Oplæg til strækninger, hvor stier og stiforbedringer er under overvejelse.

Tiltag og forventede effekter + Positiv effekt - Negativ effekt	Trafiksikkerhed og tryghed	Grøn Mobilitet	Kollektiv trafik	Fremkomme- lighed	Støj	Byrum
Nye stier og stiforbindelser	+	++		+		+

Anlægsomkostninger: -

Allerød Kommune
Bjarkesvej 2
3450 Allerød

Telefon 48 10 01 00
kommunen@alleroed.dk
www.alleroed.dk