Glostrup Kommune

Trafiksaneringsplan for Solvang

Maj 2012

Glostrup Kommune
Trafiksaneringsplan for Solvang
Udarbejdet i samarbejde med Via Trafik

Dato: Maj 2012

Indhold

1. Indledning **4**

2. Nuværende forhold **6**

2.1 Vejnettet 6

2.2 Trafikveje 10

2.3 Lokalveje 12

2.4 Hovedstinet 17

2.5 Kollektiv trafik 19

3. Målsætninger **20**

3.1 Hastighedszone 20

4. Trafiksaneringsplan **20**

4.1 Hastighedszone 20

4.2 Forbud buskørsel 20

4.3 Foranstaltningstyper 22

4.4 Projekter på Trafikveje 23

4.5 Projekter på lokalveje 24

1. Indledning

Glostrup Kommune vedtog i 2010 Vej- og Trafikplan 2009 for kommunen. Vej- og Trafikplanen udgør de overordnede rammer for kommunes fremtidige arbejde med bl.a. trafiksikkerhed.

Planen omfatter blandt andet en fastlæggelse af hastighedsgrænser for alle veje i kommunen og en stiplan, der beskriver et sammenhængende stinet.

Planen skal udmøntes i en række trafiksaneringsplaner, der for hvert delområde mere konkret skal beskrive, hvilke foranstaltninger og nyanlæg, der skal til for at opfylde Vej- og Trafikplanens målsætninger.

Denne trafiksaneringsplan omfatter trafiksaneringsområde 6 – Solvang, inklusiv trafikvejene Mellemtoftevej og Nørre Allé. Figur 1 viser områdets afgrænsning.

Trafiksaneringsplanen er et resultat af en samlet proces, hvor der har været afholdt borgermøder og været nedsat en arbejdsgruppe bestående af beboere fra trafiksaneringsområdet samt repræsentanter fra Center for Miljø og Teknik.

I forbindelse med processen blev der i foråret 2011 gennemført et forsøg med midlertidige vejlukninger af Egevej, Rønvej og Solvangsvej for at belyse om det kunne forbedre trafikforholdene i området. Forsøget viste, at trafikbelastningen på Nørre Alle og Mellemtoftevej steg, mens trafikbelastningen på de lokale veje i området faldt som følge af vejlukningerne.

Glostrup Kommune kan som udgangspunkt ikke acceptere vejlukninger, hvis vejlukninger medfører, at trafikken og problemerne flyttes til andre vej og områder og samtidigt giver meget omvejskørsel. Idet forsøget viser, at trafikforholdene vil blive forværret på Nørre Alle og Mellemtoftevej, er de foreslåede vejlukninger ikke indarbejdet i trafiksaneringsplanen.

Med nærværende trafiksaneringsplan håber Glostrup Kommune at kunne forbedre trafikforholdene i hele området.

Figur 1: Trafiksaneringsområde 6 - Solvang

2. Nuværende forhold

2.1 Vejnettet

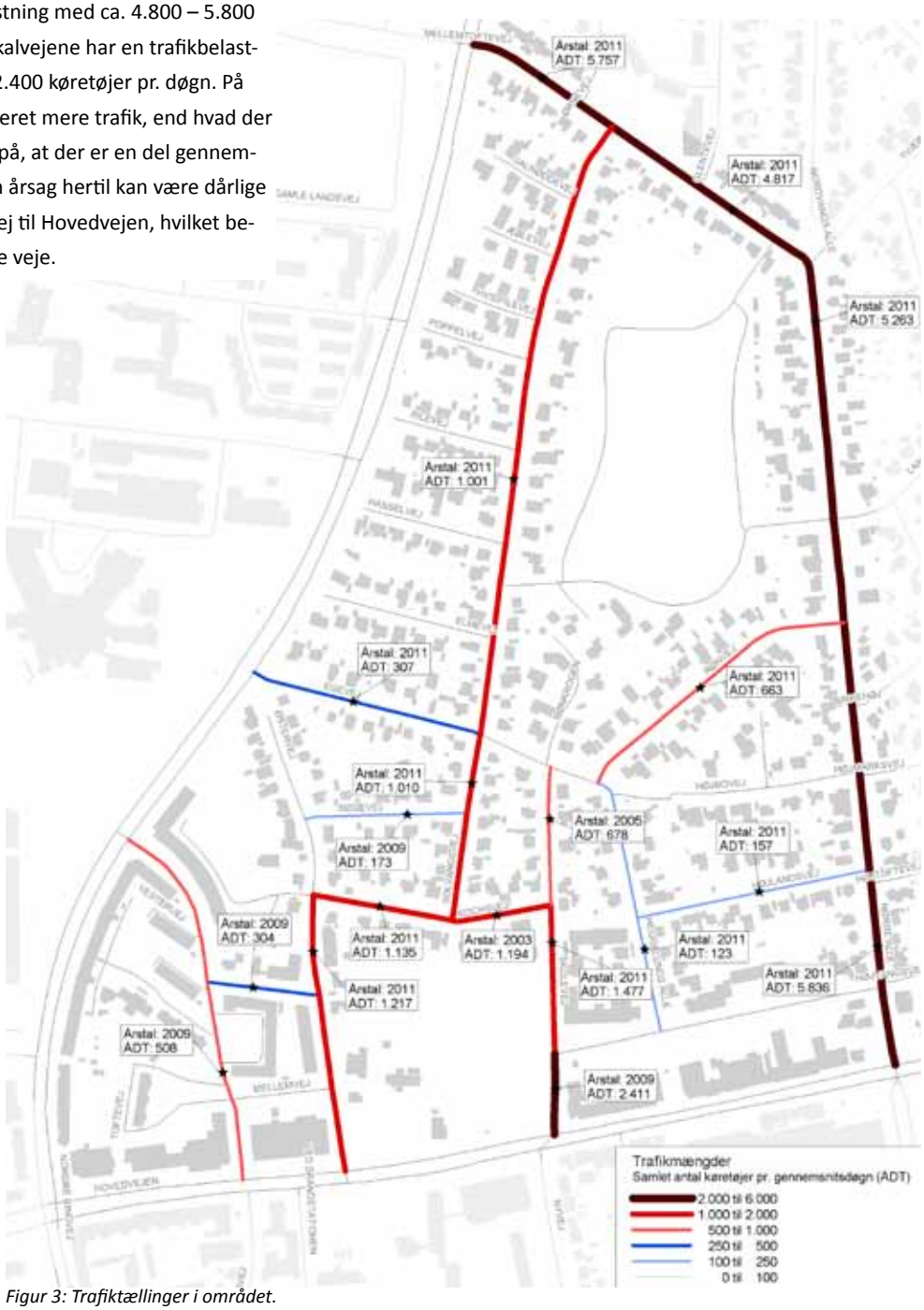
I Vej- og Trafikplan 2009 er vejene klassificeret efter funktion. Vejnettet er opdelt i trafikveje, fordelingsveje og lokal veje. Figur 2 viser vejnettet i Solvang med de funktions- og hastighedsklasser, som fremgår af Vej- og Trafikplan 2009.

Trafikvejene forbinder Glostrup med resten af Hovedstadsområdet samt fordeler trafikken internt mellem de enkelte delområder i Glostrup. Fordelingsvejene forbinder lokalområderne med trafikvejene og fordeler trafikken internt i hvert enkelt boligområde. Lokalveje betjener lokalområderne. Som udgangspunkt bør der ikke forekomme gennemkørende trafik på lokalveje.

Figur 2: Vejklassificering og nuværende hastighedsgrænser.

Trafikmængder

Der gennemføres løbende trafiktællinger og hastighedsmålinger i området. Trafikvejene Mellemtoftevej og Nørre Allé har den største belastning med ca. 4.800 – 5.800 køretøjer pr. døgn, mens lokalvejene har en trafikbelastning på mellem ca. 150 og 2.400 køretøjer pr. døgn. På flere lokalveje er der registreret mere trafik, end hvad der er forventeligt. Dette tyder på, at der er en del gennemkørende trafik i området. En årsag hertil kan være dårlige udkørselsforhold fra Østervej til Hovedvejen, hvilket bevirker, at bilister søger andre veje.

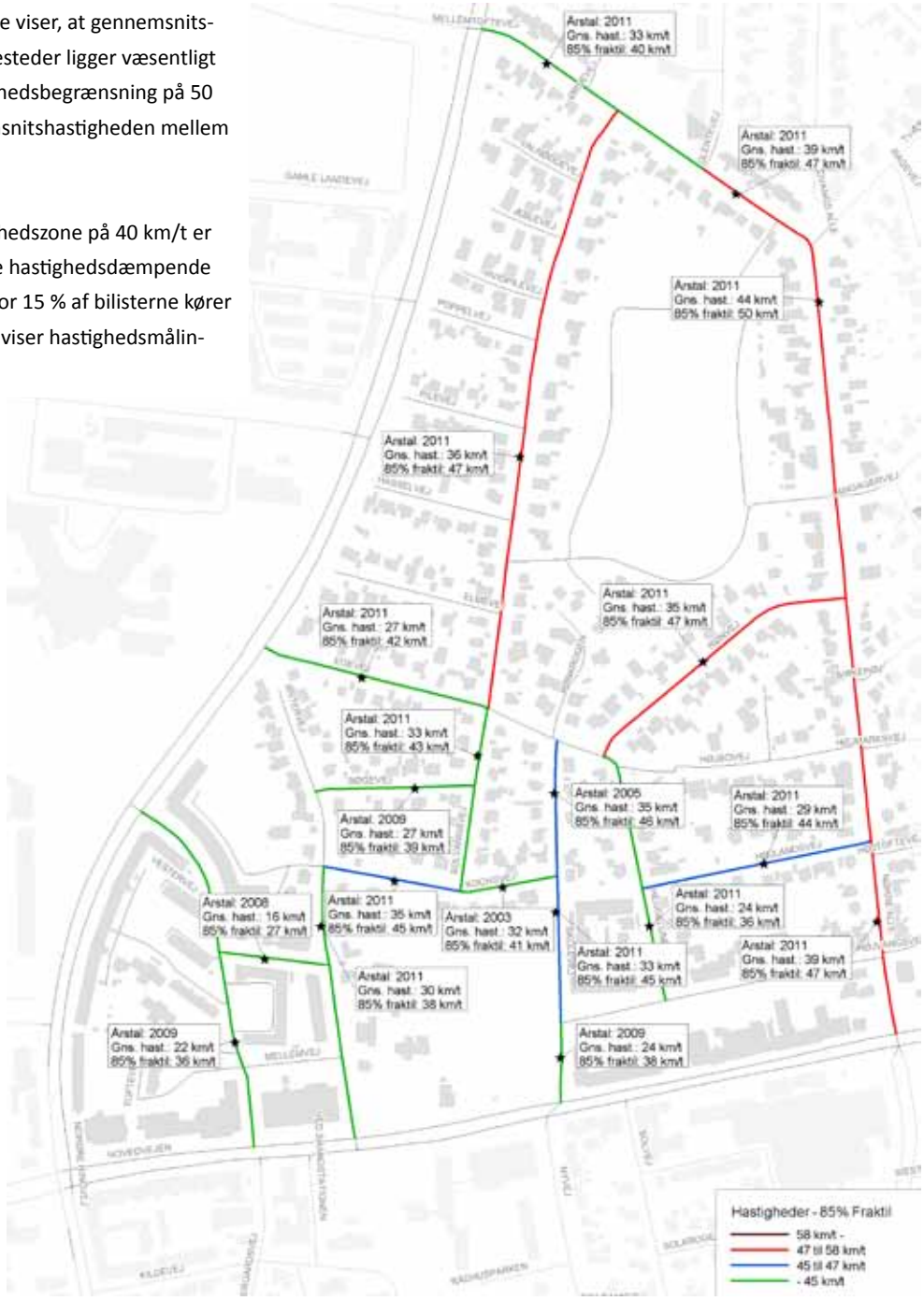


Figur 3: Trafiktællinger i området.

Hastigheder

Der gennemføres løbende trafiktællinger og hastighedsmålinger i området. Målingerne viser, at gennemsnitshastigheden ved samtlige målesteder ligger væsentligt under den eksisterende hastighedsbegrænsning på 50 km/t. Således varierer gennemsnitshastigheden mellem 16 og 44 km/t.

Såfremt der indføres en hastighedszone på 40 km/t er det dog nødvendigt at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger på de veje, hvor 15 % af bilisterne kører hurtigere end 47 km/t. Figur 4 viser hastighedsmålingerne i området.

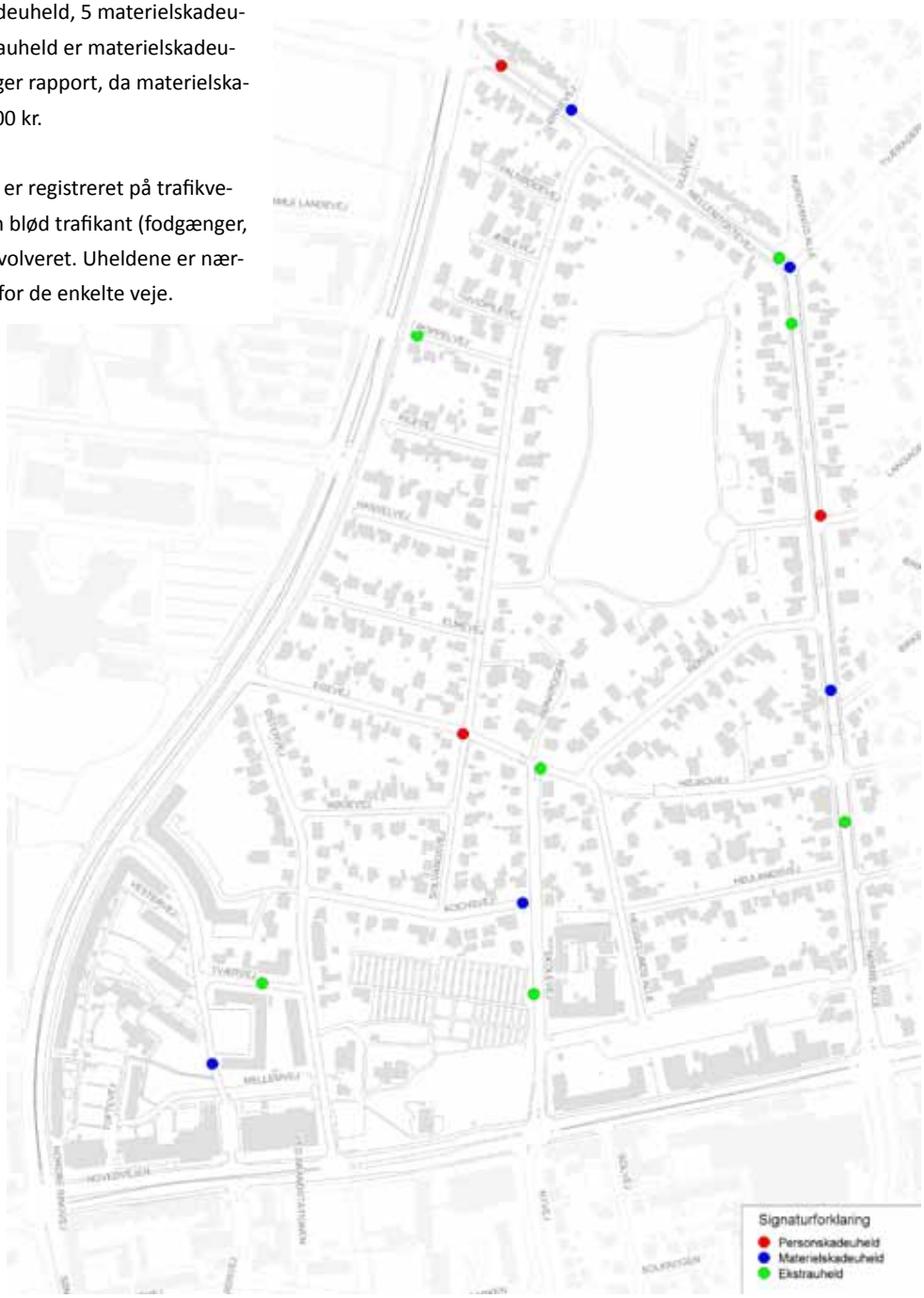


Figur 4: Hastighedsmålinger i området. 85 % fraktil svarer til den hastighed, som 15 % af trafikanterne kører hurtigere end.

Uheld

I perioden 2006-2011 har politiet registreret 15 uheld i området, heraf 3 personskadeuheld, 5 materielskadeuheld og 7 ekstrauheld. Ekstrauheld er materielskadeuheld, hvor politiet ikke optager rapport, da materielskaden udgør mindre end 10.000 kr.

Hovedparten af de 15 uheld er registreret på trafikvejene. I 9 af de 15 uheld er en blød trafikant (fodgænger, cyklist eller knallertkører) involveret. Uheldene er nærmere beskrevet i afsnittene for de enkelte veje.



Figur 5: Trafikuheld i perioden 2006-2011 (Kilde: VIS).

2.2 Trafikveje

Figur 6: Sving mellem Nørre Alle og Mellemtoftevej.

Figur 7: Nørre Alle set mod syd.

Nørre Allé

Nørre Allé er en bred 2-sporet vej med cykelsti i hver side. Køresporene er adskilt af midterlinje. Mellem cykelsti og kørebane er der etableret et areal med chaussesten, som anvendes til parkering. Den begrænsede bredde af arealet medfører, at biler enten holder parkeret indover cykelstien eller udover kørebanen. Der er endvidere med jævne mellemrum plantet opstammede træer i arealet.

Vejen fremstår som en retlinet strækning, dog med et skarpt sving i overgangen til Mellemtoftevej. Svinget er markeret med pileafmærkning. Det er oplyst af pileafmærkningen jævnligt påkøres.

Årsdøgntrafikken er ca. 5.500 køretøjer/døgn, og gennemsnitsfarten er under den tilladte på 50 km/t, dog kører 15 % hurtigere end 47 km/t. Der er registreret seks uheld på strækningen, heraf to uheld i svinget ved Mellemtoftevej. Fire af de seks uheld er eneuheld, hvor en bilist er kørt galt, mens to af uheldene er uheld, hvor en bilist påkører en blød trafikant.

Der er etableret hastighedsdæmpende foranstaltninger i form af bump, indsnævringer og hævede flader langs strækningen. Afstanden mellem foranstaltningerne varierer mellem 50-120 m.

Alle sidevejs tilslutninger er udformet som overkørsler. Strækningen er generelt præget af mange private overkørsler.

På borgermødet blev det nævnt, at der er meget gennemfartstrafik mellem Hovedvejen og Nordre Ringvej. Der er etableret gennemkørsel forbudt for tunge køretøjer.

Trafikanalyser gennemført i foråret 2011 viser, at andelen af gennemkørende trafik på Mellemtoftevej og Nørre Alle udgør ca. 45 % (andelen af trafik, der kører mellem Hovedvejen og Nordre Ringvej, uden ærinde på Nørre Alle eller Mellemtoftevej).

Mellemtoftevej

Mellemtoftevej er en bred 2-sporet vej med cykelsti i hver side. Køresporene er adskilt af midterlinje. Mellem cykelsti og kørebane er der etableret et areal med chaussesten, som anvendes til parkering. Den begrænsede bredde af arealet medfører, at biler enten holder parkeret indover cykelstien eller udover kørebanen. Der er endvidere med jævne mellemrum plantet opstammede træer i arealet.

Vejen fremstår som en retlinet strækning, dog med et skarpt sving i overgangen til Nørre Allé. Svinget er markeret med pileafmærkning. Det er oplyst af pileafmærkningen jævnligt påkøres.

Årsdøgntrafikken er ca. 5.300 køretøjer/døgn, og gennemsnitsfarten er under 40 km/t, dog kører 15 % hurtigere end 47 km/t på strækningen mod Nørre Allé. Der er registreret fire uheld på strækningen, heraf to uheld i svinget ved Nørre Allé. To uheld er uheld, hvor en bilist påkører en blød trafikant, mens de øvrige to uheld er eneuheld.

Der er etableret hastighedsdæmpende foranstaltninger i form af bump. Afstanden mellem bumpene er ca. 100 m.

Alle sideveje er tilsluttet direkte til Mellemtoftevej uden gennemgående fortov. Strækningen er generelt præget af mange private overkørsler.

Mellemtoftevej er tilsluttet Nordre Ringvej i et signalreguleret kryds. Der er etableret parkeringsforbud på nordsiden af Mellemtoftevej op til krydset. Der er endvidere etableret gennemkørsel forbudt for tunge køretøjer.

På borgermødet blev det nævnt, at der er meget gennemfartstrafik mellem Hovedvejen og Nordre Ringvej. Der blev i den forbindelse foreslået afspærring af Mellemtoftevej ved Nordre Ringvej.

Figur 8: Mellemtoftevej set mod syd.

Trafikanalyser gennemført i foråret 2011 viser, at andelen af gennemkørende trafik på Mellemtoftevej og Nørre Alle udgør ca. 45 % (andelen af trafik, der kører mellem Hovedvejen og Nordre Ringvej, uden ærinde på Nørre Alle eller Mellemtoftevej).

Mellemtoftevej betjenes af en servicebus på strækningen mellem Glentevej og Nordre Ringvej.

Figur 9: Solvangsvej set mod syd.

2.3 Lokalveje

Solvangsvej

Solvangsvej er en bred 2-sporet vej på strækningen mellem Mellemtoftevej og Egevej. Mellem Egevej og Kochsvej er kørebanen smallere. Der er kantstensparkering på hele strækningen.

Årsdøgntrafikken er ca. 1.000 køretøjer/døgn, og gennemsnitshastigheden er under 40 km/t, dog kører 15 % hurtigere end 47 km/t på den nordlige del. Der er registreret et uheld i krydset Solvangsvej/Egevej.

Der er etableret bump på den nordlige del af strækningen. Afstanden mellem bumpene varierer mellem 100-120 m.

Alle sidevejstilslutninger, undtagen Bøgevej, er udformet som overkørsler. Solvangsvej er tilsluttet Mellemtoftevej, Egevej og Kochsvej i almindelige vigepligtsregulerede kryds. Der er dårlige oversigtsforhold i krydset med Kochsvej.

På borgermødet blev det nævnt, at der er meget uvedkommende trafik på Solvangsvej. Der blev i den forbindelse foreslået at afspærre Solvangsvej for at forhindre gennemkørende trafik.

Rønvej

Rønvej er en bred 2-sporet vej med kantstensparkering langs hele strækningen.

Årsdøgntrafikken er ca. 600 køretøjer/døgn, og gennemsnitshastigheden er 35 km/t, dog kører 15 % hurtigere end 47 km/t.

På borgermødet er det oplyst, at bilister kommer hurtigt rundt om hjørnet i krydset Rønvej/Egevej. Herudover er det oplyst, at der er meget gennemkørende trafik på Rønvej.

Figur 10: Rønvej set mod øst.

Kochsvej

Kochsvej er en bred 2-sporet vej med kantstensparkering langs hele strækningen.

Årsdøgntrafikken er ca. 1.200 køretøjer/døgn, og gennemsnitshastigheden er under 40 km/t. Der er registreret et uheld i krydset Kochsvej/Skolevej.

Strækningen er præget af meget gennemkørende trafik.

Figur 11: Kochsvej set mod øst.

Figur 12: Skolevej set mod nord.

Skolevej

Skolevej er en meget bred 2-sporet vej med kantstensparkering langs hele strækningen.

Skolevej tjener som adgangsvej til parkeringsarealer tilknyttet butikker langs Hovedvejen. Vejen er ofte præget af meget parkering.

Årsdøgntrafikken er ca. 2.400 køretøjer/døgn på strækningen mellem Hovedvejen og Højvangsvej, ca. 1.500 køretøjer/døgn mellem Højvangsvej og Kochsvej og ca. 700 køretøjer/døgn nord for Kochsvej. Gennemsnitshastigheden er under 40 km/t.

Der er registreret tre uheld på Skolevej. To af uheldene er eneuheld, mens et af uheldene er et uheld, hvor en bilist har påkørt en cyklist.

Skolevej er tilsluttet Hovedvejen i et signalreguleret kryds og Egevej i et vigepligtsreguleret kryds. Lige før Egevej er der etableret en krydsningshelle.

Østervej

Østervej er en bred 2-sporet vej med kantstensparkering langs strækningen.

Vejen tjener som adgangsvej til parkeringsarealer tilknyttet butikker langs Hovedvejen. Østervej er tilsluttet Hovedvejen i et vigepligtsreguleret kryds.

Årsdøgntrafikken er ca. 1.200 køretøjer/døgn, og gennemsnitshastigheden er omkring 30 km/t. På grund af stor trafikmængde på Hovedvejen er det i perioder svært at komme fra Østervej til Hovedvejen. Dette medfører, at der er en overvægt af bilister i nordlig retning på Østervej, da bilisterne søger mod andre tilslutningsmuligheder til Hovedvejen, eksempelvis lyskrydset ved Skolevej og Hovedvejen.

Østervej er afspærret ved Nordre Ringvej, hvor der er etableret en stitunnel videre mod Glostrup Hospital.

På borgermødet blev det oplyst, at der er mange, der har ærinde på hospitalet, der parkerer på Østervej.

Figur 13: Østervej set mod nord.

Vestervej

Vestervej er en 2-sporet vej, der er kendetegnet ved tilbagetrukket parkeringsbåse flere steder langs vejen.

Vejen tjener som adgangsvej til parkeringsarealer tilknyttet butikker langs Hovedvejen samt parkeringsarealer til ejendomme langs Nordre Ringvej.

Årsdøgntrafikken er ca. 500 køretøjer/døgn, og gennemsnitshastigheden er under 30 km/t. Der er registreret et uheld på Vestervej.

Vestervej er tilsluttet Hovedvejen i et vigepligtsreguleret kryds, hvor venstresving ikke er muligt. Der er udkørsel forbudt mod Nordre Ringvej.

Figur 14: Vestervej set mod nord.

Figur 15: Egevej set mod nord.

Egevej

Egevej er en bred 2-sporet vej med kantstensparkering langs hele strækningen.

Årsdøgntrafikken er ca. 300 køretøjer/døgn, og gennemsnitshastigheden er under 40 km/t. Der er registreret et uheld i krydset Egevej/Solvangsvej.

Vejen er afspærret ved Skolevej, hvor der er lavet passagemulighed for lette trafikanter.

Øvrige boligveje

De øvrige boligveje: Bøgevej, Tværvej, Rønkrogen, Mellemvej, Højlandsvej, Heggelunds Alle, Toftevej, Elmevej, Hasselvej, Pilevej, Poppelvej, Hvidpilevej, Æblevej og Valnøddevej er karakteriseret ved at være blinde veje eller relativt korte strækninger, der naturligt begrænser bilernes hastighed.

På lokalvejene er der registreret et enkelt uheld på Poppelvej.

2.4 Hovedstinet

Hovedstinettet består af cykelstier i eget tracé, cykelstier og –baner langs veje samt veje uden cykelsti eller –bane, men hvor vejens indretning og lav trafikintensitet gør den velegnet til cykeltrafik. Figur 17 viser hovedstinettet i området.

Der er etableret cykelsti langs trafikvejene Nørre Allé og Mellemtoftevej. Der er ingen øvrige stifaciliteter langs lokalvejene i området. Skolevej og Egevej er udpeget som veje, der indgår i hovedstinettet.

Langs Nørre Allé er der etableret flere krydsningspunkter, således det er lettere for fodgængere og cyklister at krydse vejen.

På borgermødet blev det nævnt, at det er svært at krydse Mellemtoftevej i myldretiden. Der er ikke etableret krydsningspunkter på Mellemtoftevej.

Figur 16: Sti ad lokalvej fra Skolevej til Egevej.

Undersøgelser af utryghed

Gennem skolevejsundersøgelsen og cyklisthandlingsplanen fra 2004 er der udpeget utrygge veje, kryds og stier i kommunen. De udpegninger af utrygge steder, der ligger i trafiksaneringsområdet, bygger på relativt få henvendelser (under fem henvendelser ud af ca. 1.000 besvarelser i skolevejsanalysen), hvorfor de ikke er behandlet nærmere i nærværende plan.

Figur 17: Hovedstinet.

Kollektiv Trafik

Området betjenes af en enkelt buslinje. Buslinjen fungerer som kommunens servicebus og kører en gang hver 1½ time dagligt mellem kl. 9 og 16 samt lørdag og søndag mellem kl. 9 og 14.

Bussen kører delvist på Mellemtoftevej.

Figur 18: Kollektiv trafikbetjening.

3. Målsætninger

I henhold til målsætninger for Vej- og Trafikplan 2009 skal utryghed og trafikuheld, herunder cyklistuheld, for kommunen som helhed reduceres med mindst 50 % inden 2013.

Vej- og trafikplanen indeholder i den forbindelse et forslag om, at der for veje i boligområder etableres en generel hastighedsgrænse på 40 km/t. Dette sker ved etablering af hastighedszoner.

3.1 Hastighedszone

Formålet med hastighedszoner i boligområder er at fjerne høje hastigheder, forbedre trafiksikkerheden og trygheden samt reducere uvedkommende trafik.

En hastighedszone er et afgrænset område, hvor der vha. zonetavler etableres en lavere hastighedsbegrænsning end den generelle. Tavlerne placeres ved indkørslerne til området, der suppleres med fysiske foranstaltninger, hvor det er nødvendigt.

Etablering af hastighedszoner vha. forbudstavler sker i første omgang som forsøg, der kræver politiets godkendelse. Der stilles en række krav til hastighedszoner, bl.a. at:

• Der er klar sammenhæng mellem vejudformning og hastighedsgrænse. Derved øges trafikanternes forståelse og respekt for hastighedszonen.
• Der etableres fysiske hastighedsdæmpende foranstaltninger, hvis 15 % af trafikanterne kører hurtigere end 47 km/t på den pågældende vejstrækning.
• Projektet suppleres med information og øget politikontrol.
• Projektet evalueres efter 2 år med henblik på at vurdere, om projektet har tilstrækkelig effekt.

4. Trafiksaneringsplan

4.1 Hastighedszone

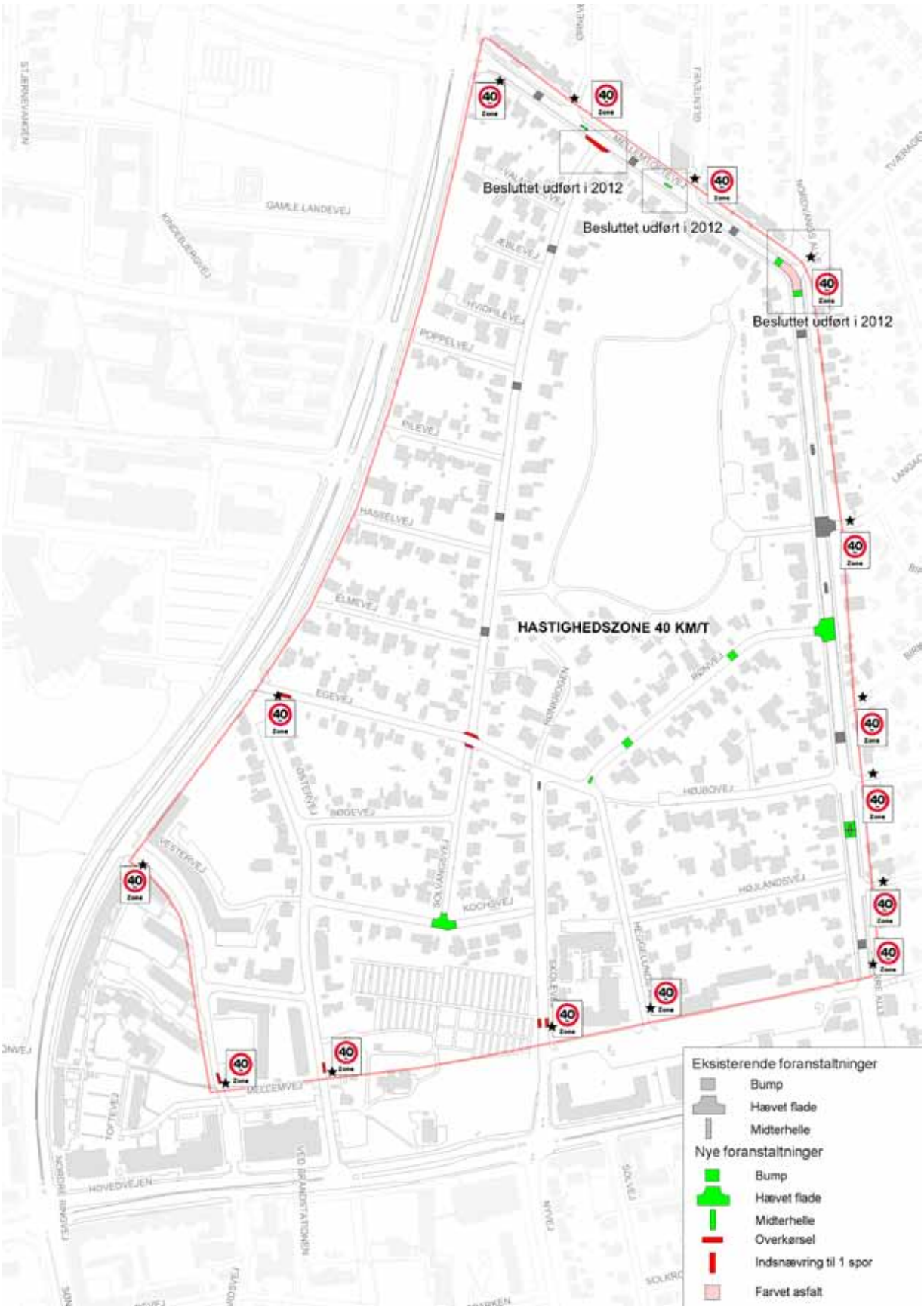
Alle boligveje samt trafikvejene Nørre Allé og Mellemtoftevej foreslås omfattet af en 40 km/t hastighedszone. Dette er i overensstemmelse med Vej- og Trafikplan 2009.

Hastighedszonen skiltes med forbudstavler ved alle indkørsler til området, se Figur 19. Der placeres fysiske foranstaltninger, hvor mere end 15 % af bilisterne i dag kører hurtigere end 47 km/t. Herudover foreslås flere tiltag til forbedring af trafiksikkerheden og trygheden i området.

Foranstaltningstyperne er beskrevet i afsnit 4.3, mens tiltagene på de enkelte veje beskrives i afsnit 4.4 og afsnit 4.5.

4.2 Forbud buskørsel

For at begrænse andelen af tung trafik på Nørre Allé og Mellemtoftevej udvides det eksisterende forbud mod gennemkørsel med lastbiler til også at omfatte busser.



Figur 19: Forslag til hastighedszone og foranstaltninger.

4.3 Foranstaltningstyper

Der foreslås anvendt følgende foranstaltningstyper:

Bump

Bump er velegnede til at forene fartdæmpning og forsvarlig trafikafvikling. Fordelene ved bump er, at de har en hastighedsdæmpende effekt på alle typer af køretøjer. Bump kan dog udgøre en gene for bustrafikken. For at mindske generne for bustrafikken foreslås anvendt modificerede cirkelbump.

Pris: ca. 50-70.000 kr.

Farvet asfalt

Farvet asfalt, fx rød, kan anvendes, hvor der er behov for at øge bilisternes opmærksomhed.

Pris: ca. 500-1.000 kr. pr. m2

Hævet flade

Hævede flader etableres i kryds og hvor der er behov for at sikre krydsningsmuligheder for bløde trafikanter. Hævede flader har samme hastighedsdæmpende effekt som bump.

Pris: ca. 300.000 kr.

Midterhelle

Midterheller anvendes først og fremmest på trafikveje og kan benyttes i alle hastighedsklasser. Den har til formål at gøre det muligt for fodgængere at krydse vejen i en retning af gangen. Endvidere kan midterheller benyttes som hastighedsdæmpende foranstaltninger i forbindelse med indsnævringer eller forsætning af kørespor.

Pris: ca. 50-280.000 kr.

Overkørsel

Overkørsel kan etableres, hvor en mindre betydende vej tilsluttes en overordnet vej. Ved en overkørsel føres den overordnede vejs fortov/cykelsti gennem krydset. Etablering af en overkørsel vil medføre, at biler, der passerer overkørslen, sænker hastigheden.

Pris: ca. 80-100.000 kr.

Vejindsnævring/port

Porte i form af vejindsnævringer etableres ved indkørsler til hastighedszonen. Dette skal øge bilisternes opmærksomhed på, at de kører ind i et boligområde, hvor hastighedsgrænsen er 40 km/t. Indsnævringen af kørebanen til 1 spor kan endvidere bidrage til en hastighedsdæmpning af vejen. I forbindelse med vejindsnævringen afmærkes der cykelbane i modsatte side af indsnævringen for at sikre cyklisterne. Herudover etableres der cykelsluse på 1,5 m, hvor vejbredden tillader det.

Pris: ca. 40.000 kr.

4.4 Projekter på Trafikveje

Nørre Allé

Hastighedszonen etableres ca. 25 m nord for Højvangsvej ved at opsætte zonetavler i hver side af Nørre Allé. Ved hver sidevej i østlig side opsættes en zonetavle for at markere zonens ophør/start. Zonetavlen placeres mindst 25 meter fra krydset så svingende køretøjer kan nå at registrere tavlen.

Der foretages en regulering af de eksisterende bump, såfremt de ikke overholder kravene til 40 km/t bump.

For at foretage yderligere hastighedsdæmpning af Nørre Allé foreslås det at etablere en hævet flade i krydset Rønvej/Nørre Allé samt etablere et bump i det eksisterende krydsningspunkt mellem Højlandsvej og Højbovej. Krydsningspunktet bibeholdes. Den ekstra hævede flade og bumpet skal sikre, at hastigheden er lav på Nørre Allé. Endvidere kan foranstaltningerne medvirke til at begrænse den gennemkørende trafik på Nørre Allé.

I svinget ved Mellemtoftevej etableres to bump, se beskrivelse under Mellemtoftevej.

Det foreslås at erstatte de enkelte retningspile i svinget ved Mellemtoftevej med baggrundsafmærkning O41,2 og O41,3, da baggrundsafmærkningen kan placeres tilbagetrukket, således at påkørsel undgås.

Mellemtoftevej

Teknisk Udvalg behandlede på møde den 14. december 2011 et selvstændigt forslag for Mellemtoftevej. På mødet blev det besluttet, at der i 2012 skal etableres følgende foranstaltninger på Mellemtoftevej:

• **Hastighedszone.** Hastighedszonen etableres ca. 25 m øst for Nordre Ringvej ved at opsætte zonetavler i hver side af Mellemtoftevej. Ved hver sidevej opsættes en zonetavle for at markere zonens ophør/start. Zonetavlen placeres mindst 25 meter fra krydset så svingende køretøjer kan nå at registrere tavlen.

• **Regulering af eksisterende bump.** Såfremt de eksisterende bump ikke overholder kravene til 40 km/t bump foretages en regulering af bumpene.

• **Midterhelle mellem Solvangsvej og Glentevej.** Midterhellen skal tjene som krydsningspunkt for bløde trafikanter, således de kan krydse vejen i to tempi – et kørespor af gangen. Midterhellens placering medfører, at lastbiler ikke kan svinge til venstre ad Mellemtoftevej fra supermarkedets parkeringsplads.

• **Bump og rød asfalt i svinget ved Nørre Allé.** For at højne opmærksomheden på svinget ved Nørre Allé etableres der to bump, henholdsvis et på Nørre Allé og et på Mellemtoftevej umiddelbart før svinget. Mellem de to bump anlægges rød asfalt.

• **Overkørsel i krydset ved Solvangsvej**. Fortovet på Mellemtoftevej føres forbi tilslutningen til Solvangsvej. Dette skal bidrage til at sænke hastigheden på Solvangsvej samt gøre det mere besværligt for uvedkommende trafik at køre ad Solvangsvej.

På sigt foreslås det, at der også etableres en midterhelle mellem Solvangsvej og Ørnevej.

En vejlukning af Mellemtoftevej kan ikke efterkommes, da ulemperne herved overstiger fordelene. Blandt andet viser trafikmodelberegninger, at trafikken på Solvangsvej vil stige med knap 50 procent.

4.5 Projekter på lokalveje

Solvangsvej
Der foretages en regulering af de eksisterende bump, såfremt de ikke overholder kravene til 40 km/t bump.

I tilslutningen til Mellemtoftevej etableres en overkørsel, således fortovet på Mellemtoftevej gøres gennemgående. Dette skal bidrage til at sænke hastigheden på Solvangsvej samt gøre det mere besværligt for uvedkommende trafik at køre ad Solvangsvej.

Ligeledes etableres der overkørsler i krydset Solvangsvej/Egevej. Overkørslerne etableres således, at fortovet på Egevej gøres gennemgående. Dette skal bidrage til at fremhæve krydset og vigepligtsforholdene.

I krydset Solvangsvej/Kochsvej etableres der en hævet flade for at sikre, at hastigheden er lav, når krydset passeres. Dette af hensyn til de dårlige oversigtsforhold.

En vejlukning af Solvangsvej nord for Egevej kan ikke efterkommes, da ulemperne herved overstiger fordelene. Blandt andet viser modelberegninger, at trafikken på Egevej vil stige med mere end 100 procent, hvis Solvangsvej lukkes nord for Egevej. Endvidere vil det omkringliggende vejnet opleve mindre stigninger i trafikken.

Rønvej
For at sænke bilernes hastighed etableres der to bump. Bumpene etableres med en indbyrdes afstand på ca. 100-120 meter. Umiddelbart foreslås bumpene etableret ud for Rønvej nr. 5 og 19.

I krydset Rønvej/Egevej etableres der en midterhelle på Rønvej. Hellen skal modvirke, at svinget tages i høj fart. Hellen kan eventuelt etableres som en krydsningshelle i lighed med hellen på Skolevej.

Kochsvej
Der etableres en hævet flade i krydset Kochsvej/Solvangsvej for at sikre, at hastigheden er lav, når krydset passeres. Dette af hensyn til de dårlige oversigtsforhold.

Figur 20: Bump på Rønvej.

Skolevej

Hastighedszonen skiltes ca. 25 m nord for Højvangsvej, hvor der på Skolevej etableres kantstensbegrænsede heller i hver vejside. Mellem helle og fortov etableres cykelsluse. Hellerne virker dels som en hastighedsdæmpende foranstaltning og understreger samtidig hastighedszonens start.

Østervej

Hastighedszonen skiltes umiddelbart nord for Mellemvej, hvor der på Østervej etableres en kantstensbegrænset helle i nordgående vejside. Mellem helle og fortov etableres cykelsluse. Hellen virker dels som en hastighedsdæmpende foranstaltning og understreger samtidig hastighedszonens start.

Vestervej

Hastighedszonen skiltes ca. 25 m nord for Mellemvej, hvor der på Vestervej etableres en kantstensbegrænset helle i nordgående vejside. Hellen virker dels som en hastighedsdæmpende foranstaltning og understreger samtidig hastighedszonens start.

Endvidere opsættes zoneskilt umiddelbart efter indkørslen fra Nordre Ringvej.

Egevej

Hastighedszonen skiltes ca. 25 m øst for Nordre Ringvej, hvor der på Egevej etableres en kantstensbegrænset helle i østgående retning. Mellem helle og fortov etableres cykelsluse. Hellen virker dels som en hastighedsdæmpende foranstaltning og understreger samtidig hastighedszonens start.

Heggelunds Alle

Hastighedszonen skiltes ca. 25 m nord for Højvangsvej. Der etableres ikke indsnævringer.

Figur 21: Indsnævring på Skolevej.

Henvendelse:
Denne trafiksaneringsplan er udarbejdet af Glostrup Kommune i samarbejde med Via Trafik.
Henvendelser vedrørende planen kan rettes til:

Glostrup Kommune
Center for Miljø og Teknik
Rådhusparken 2
2600 Glostrup

Tlf: 4323 6100
E-post: miljo.teknik@glostrup.dk