



Veje og Grønne Områder

Sagsnr. 265418
Brevid. 2072288

Ref. MOCH
Dir. tf. 4631 3722
Mortenhc@roskilde.dk

Veje og Grønne Områder

Sagsnr. 265418
Brevid. 2072288

Ref. MOCH
Dir. tf. 4631 3722
Mortenhc@roskilde.dk

Bilag 1: Fordele og ulemper ved en bussluse på Hejnstrupvej



Baggrund

Der blev med vedtagelsen af Cyklistplan 2012 afsat 110.000 kr. til en forundersøgelse af forbedring af cykelforholdene på Hejnstrupvej. Baggrunden for forundersøgelsen var et ønske en gruppe borgere, herunder forældre til børn på Roskilde Lille Skole, der ønskede at gøre Hejnstrupvej mere sikker og tryk at cykle på. Formålet er, at få flere til at cykle, især skolebørn. Utrygheden på Hejnstrupvej er årsag til at nogle slet ikke cykler på Hejnstrupvej i dag.

Der kører på et gennemsnitligt hverdagsdøgn 547 køretøjer på Hejnstrupvej. Der er talt gennemsnitligt 37 cyklister

dagligt på Hejnstrupvej i samme periode. På enkeltdage er talt op mod ca. 70 cyklister.

Løsning med bussluse på Hejnstrupvej

Forvaltningen har indledningsvis vurderet, at eneste løsning, der vil kunne reducere mængden af trafik og dermed fredeliggøre Hejnstrupvej og gøre den mere tryk at cykle på er ved at etablere en bussluse. Hermed kan kun busser passere, mens cyklende kan køre uden om busslusen. Løsningen er en bussgrav, hvor personbiler og varevogne mm ikke kan passere på grund af graven i midten af vejen. Busslusen kan dimensioneres, så større landbrugsmaskiner vil kunne passere, hvilket kan lovliggøres ved at tillade arbejdskørsel.

Høring af beboerne

Der er sendt høringsbrev ud til beboerne på Hejnstrupvej og på Gundsøllevej i Tågerup, samt til bl.a. Roskilde Lille Skole og Landsbyrådet i Gundsømagle. Formålet var at få borgernes holdning til en eventuel bussluse på Hejnstrupvej, samt om hvor den i givet fald skulle placeres (mod nord eller mod syd).

Høringsperioden forløb fra torsdag den 19. februar til mandag den 9. marts 2015. Der er indkommet i alt 26 høringsvar.

De fleste beboere på Hejnstrupvej er positive og ønsker en sydlig placering ned mod Tågerup, for at fredeliggøre vejen. Der er flere landbrug på Hejnstrupvej, der slet ikke ønsker en bussluse, heller ikke en sydlig. For at imødekomme dette kan arbejdskørsel med store køretøjer undtages. Med denne løsning vil de fleste beboere og landmænd på Hejnstrupvej være tilfredse.

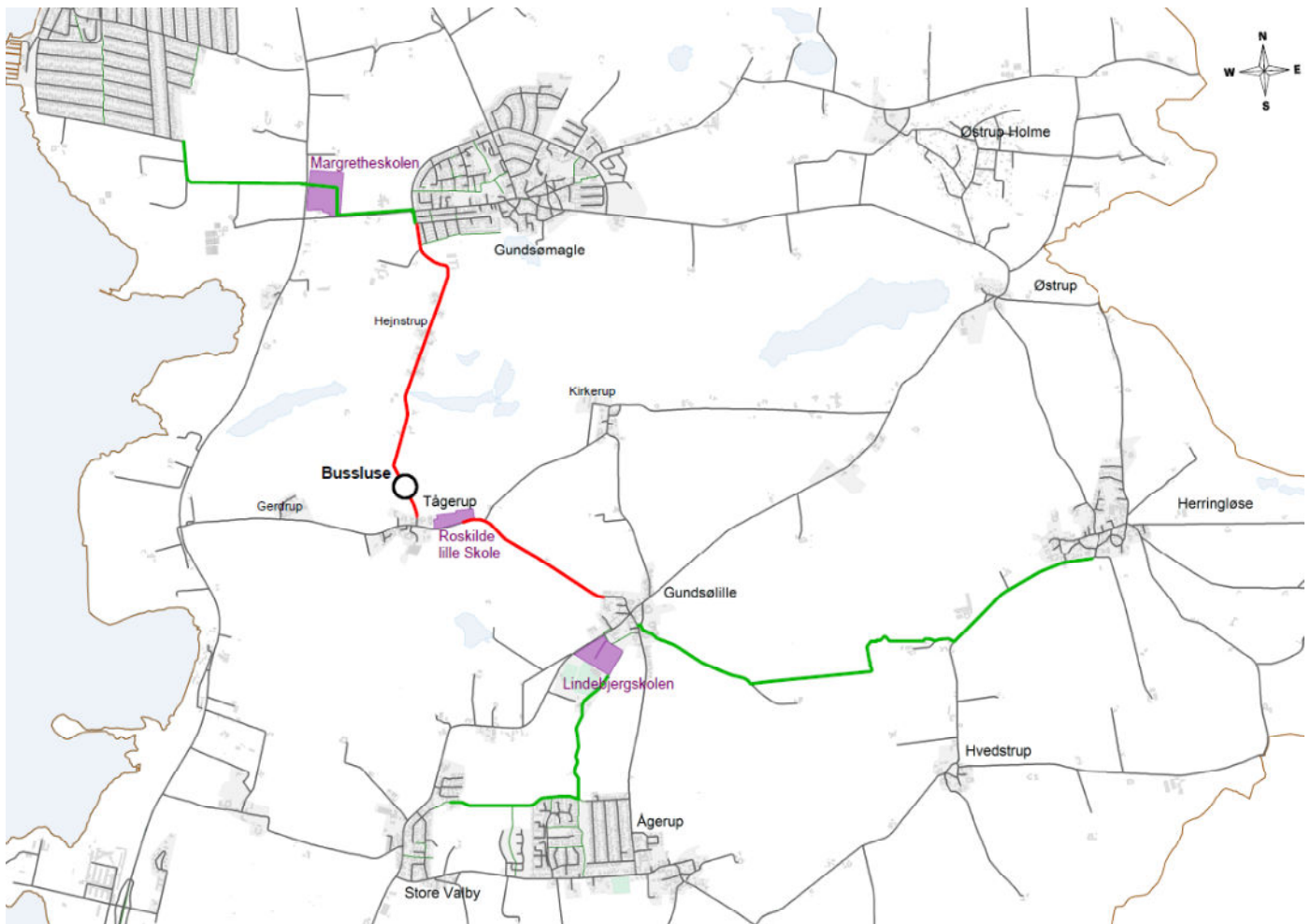
Størstedelen af borgerne i Tågerup, der har angivet høringsvar ønsker ikke bussluse, da de vil få en omvejskørsel til Gundsømagle via Frederiksborgvej. (Turen vil være ca. 3 km længere). Hovedargumentet er, at det (især i myldretiden) er svært og utrygt at køre ud på Frederiksborgvej fra Gundsøllevej og omvendt. Forslaget vil ifølge høringsvarene mindske mobiliteten i lokalområdet og svække forbindelsen til Gundsømagle.

Undersøgelser efter høringen

På baggrund af høringsvarene er undersøgt de forhold, som er blevet nævnt i forbindelse med høringen.

Der er derfor foretaget tællinger af svingbevægelserne i krydsene Gundsøllevej/Frederiksborgvej, samt Gundsøllevej/Hejnstrupvej i spidstimerne om morgenen og eftermiddagen. På den baggrund er udregnet kapaciteten i krydset Gundsøllevej/Frederiksborgvej i forhold til ventetider i krydset og om venstresvingbanen på Frederiksborgvej har nok kapacitet til at afvikle mere venstresvingende trafik i krydset ved etablering af en bussluse på Hejnstrupvej.

Derudover er der gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt de forældre på Roskilde Lille Skole, som bor indenfor cykelafstand nord for skolen for at undersøge hvor stort potentialet er for at få flere skolebørn til at cykle.



Fordele ved en busluse

Øget trafiksikkerhed

Der er sket 3 politiregistrerede uheld på Hejnstrupvej fra 2011 til 2015. Derudover har borgere på Hejnstrupvej rapporteret om yderligere 4-5 uheld, som ikke er registreret af politiet. Det er særligt omkring det skarpe sving ved Hejnstrupvej nr. 35, at der er en stor risiko for at der kan ske uheld. Hejnstrupvej har en smal vejbredde, mange bakker og har stedvis meget dårlige oversigtsforhold. Derfor er den ikke kun utryk at færdes på, men har også en risiko for at der vil ske flere uheld på strækningen.

Med en busluse vil kun lokaltrafikken til/fra ejendomme på Hejnstrupvej bestå og dermed mindske risikoen markant for uheld på Hejnstrupvej. Den vil skabe større sikkerhed for alle trafikanter.

Når man øger trafikken et sted stiger risikoen for uheld. I krydset Gundsøllillevej/Frederiksborgvej er registreret 1 uheld i de sidste fem år fra 2010 til 2014. Uheldet var et køretøj, der svingede til højre fra Frederiksborgvej ad Gundsøllillevej og ramte en ligeudkørende knallert. Ved at flytte ca. 400 køretøjer til krydset vil den teoretiske uhedsrisiko stige en smule her. Den samlede uhedsrisiko ved etablering af en busluse vurderes til at falde, da risikoen for uheld på Hejnstrupvej vil falde mere end risikoen for uheld i krydset Frederiksborgvej/Gundsøllillevej vil

stige.

De målte oversigtslængder i krydset overholder kravene i vejreglerne, så selv om krydset føles utrygt, er det ikke nødvendigvis usikkert at foretage svingbevægelser i krydset.

Bussluse kan give flere skolebørn på cykel

I Tågerup ligger Roskilde Lille Skole, der som privatskole har et stort opland. Der er en stor del (ca. 60 børn), som bor i fx Gundsømagle eller Jyllinge indenfor en afstand fra skolen af 4-9 km, hvor det for de større børn er muligt at cykle til skole. Der er gennemført et spørgeskema undersøgelse i august-september 2015, hvor svarprocenten blandt for målgruppen for spørgeskemaet var ca. 50 % (29 respondenter).

Resultat er, at ca. 90 % af forældrene ikke lader deres børn cykle i dag fordi Hejnstrupvej er for utryk at cykle på. Kun enkelte forældre peger på at afstanden er for stor, at skolebussen er den nemmeste løsning, eller at deres børn ikke ønsker at cykle. Størstedelen af børnene bliver kørt i skole i bil. Samtidig angiver ca. 66 % af forældrene, at de kunne forestille sig at lade deres barn cykle til skole, hvis der blev etableret en bussluse på Hejnstrupvej.

Derudover er der børn, der bor på Hejnstrupvej, som går på Margretheskolen, og som cykler i dag. Potentielt kan der fremover komme flere børn fra fx Tågerup, der vælger Margretheskolen, selv om det ikke er distriktsskolen. Disse børn vil have gavn af en bussluse på Hejnstrupvej.

Sammenhængende cykelforbindelser mellem landsbyerne i Roskilde Nord

En bussluse på Hejnstrupvej vil lukke et "missing link" i det nordlige Roskilde, da det vil være en etape i at skabe en fredelig cykelforbindelse mellem landsbyerne i Roskilde Nord og mellem Jyllinge og Roskilde by.

I dag eksisterer en sikker cykelforbindelse fra Jyllinge via Oddestensvej til Sognevej og Gundsømagle. Hvis der etableres en bussluse på Hejnstrupvej vil cykelforbindelsen udvides til Tågerup.

Fra Tågerup er der et andet "missing link" - strækningen fra Tågerup til Gundsømagle (ca. 1,15 km), hvor der mangler sikre cykelforhold. Fra Gundsømagle er der allerede sikre forbindelser til Hvedstrup og Ågerup.

En bussluse vil samlet set skabe større mulighed for fritidscyklning og pendlere generelt, og en bussluse vil give mulighed for at bilture mellem Tågerup og Gundsømagle vil blive erstattet af cykelture.

Ulemperne ved en bussluse

Omvejskørsel

Omvejskørsel mellem Tågerup og Gundsømagle er ca. 4,75 km længere end hvis man kører via Hejnstrupvej. I bil tager denne tur i tid ca. 5-10 min længere afhængig af hvilket tidspunkt på dagen man kører på.

Hejnstrupvej som omkørselsmulighed ved uheld på A6 forsvinder

Ved uheld på den ca. 2,3 km lange strækning mellem Gundsømaglevej og Sognevej på Frederiksborgvej er der risiko for uheld, der spærrer trafikken i den ene eller begge retninger. I sådanne tilfælde har Hejnstrupvej fungeret som omkørselsmulighed. Denne mulighed forsvinder ved en bussluse.

Der er registreret 7 uheld på strækningen i de sidste fem år. På en stor del af strækningen er der tre vejbaner, og derfor er der mulighed for, at hvis der sker et uheld kan der afhængig af ulykkens karakter stadig opretholdes trafik i begge retninger. Hvis uheldsbilledet på Frederiksborgvej er uændret vil det teoretisk i gennemsnit være én gang årligt i nogle timer, hvor der brug for en omkørselsmulighed ved uheld på strækningen.

Ventetider og kapacitet i krydset Frederiksborgvej/Gundsøllillevej

Høringen pegede på, at der var lange ventetider i krydset ved svingbevægelser især ud fra Gundsøllillevej.

Der er foretaget krydstællinger tirsdag den 5.maj og onsdag den 6. maj 2015 begge dage kl. (7.00-9.00) og (14.00-17.00).



Billede 1 – Trafiktælling på Frederiksborgvej / Gundsøllillevej

Resultatet af tællingerne og en beregning i DanKap, viser at krydset ikke er belastet i dag. Der er i et worst-case scenarie lagt en forudsætning ind om, at al trafik fra Hejnstrupvej vil benytte krydset. Selv med en fordobling af svingbevægelserne i spidstimen vil krydset ikke blive belastet.

Middelforsinkelsen (den forsinkelse som er oftest forekommende) for trafikanterne vil ikke stige mærkbart i krydset, hvis busslusen etableres. Det vil maksimum være 2 sekunders ekstra middelforsinkelse pr. køretøj.

Venstresvingbanen på Frederiksborgvej har rigeligt kapacitet både i dag og hvis busslusen etableres til at håndtere mertrafik i krydset.

Enkelte trafikanter, der vil foretage venstresving fra Gundsøllillevej til Frederiksborgvej kan komme til at opleve øget ventetid i krydset. De trafikanter der foretager venstresvinget har i dag den længste ventetid i krydset. Det er også denne svingbevægelse, der er mest utryk at foretage, da man skal orientere sig i begge retninger. Der vil ikke komme mange flere af denne type af svingbevægelser som en direkte følge af hvis busslusen etableres. Trafikanter, der skal mod Roskilde By kan som alternativ vælge at køre en anden vej fx via Store Valby Vej.

Alternativer til en busluse

Løsningen med en busluse er valgt, da der ikke er andre oplagte alternativer. Mange hørings svar peger på, at der i stedet bør etableres separat cykelsti enten langs Hejnstrupvej eller i det åbne land mellem Gundsømagle og Tågerup. En cykelsti vil typisk både være det sikreste og trykkest for cyklisterne.

Dobbeltrettet sti langs Hejnstrupvej

Det er ikke uden videre muligt at etablere sti langs med Hejnstrupvej, da der er mange huse tæt ud til Hejnstrupvej på begge sider af vejen. Det vil kræve inddragelse af mange forhavere for at etablere stien uanset hvilken side man placerer stien. Flere af lodsejerne på Hejnstrupvej har givet udtryk for, at de ikke er interesseret i dette, hvorfor det vil kræve ekspropriation.

Sti i åbent land

En sti over åbent land fx delvist langs Hove å er svært at realisere, og kan ikke anbefales. I Grøn Blå Strategi for Roskilde Kommune er kun nævnt mulighederne for etablering af trampestier langs Hove Å i samarbejde med lodsejere, men ikke en sti hvor cykling er mulig.

En cykelsti i åbent land især øst for Hejnstrupvej vil gå gennem mange fredede områder med eng, overdrev, beskyttede vandløb mv. samt fortidsminder med tilhørende beskyttelseslinjer, hvilket ikke er hensigtsmæssigt. Der er ingen naturlige skel, hvor en sti kunne forløbe langs med, hvilket gør det meget svært at finde et egnet stiforløb. En sti i åbent land både vest og øst for Hejnstrupvej vil gå igennem mange forskellige lodsejers grunde og derfor være afhængig af lodsejernes velvilje. Det vurderes ikke til at være realistisk at opnå frivillighed til at kunne placere en sti i åbent land.

2-1 vej

Med denne type vej indsnævres vejen med afstribning til et spor med dobbeltrettet trafik, og gives plads til lette trafikanter i siderne. Ved modkørende trafik skal biler trække ind over arealet i siderne. Hejnstrupvej har mange bakker og skarpe sving hvor der er dårlig mødesigt. Derfor egner vejen sig ikke til en 2-1 vej.

Heller eller chikaner på Hejnstrupvej

Andre hørings svar peger på, at man bør etablere chikaner på Hejnstrupvej, der fx indsnævrer vejen til et spor punktvis for at sænke hastigheden. Vejreglerne tillader dog ikke dette på landeveje udenfor byzonen.