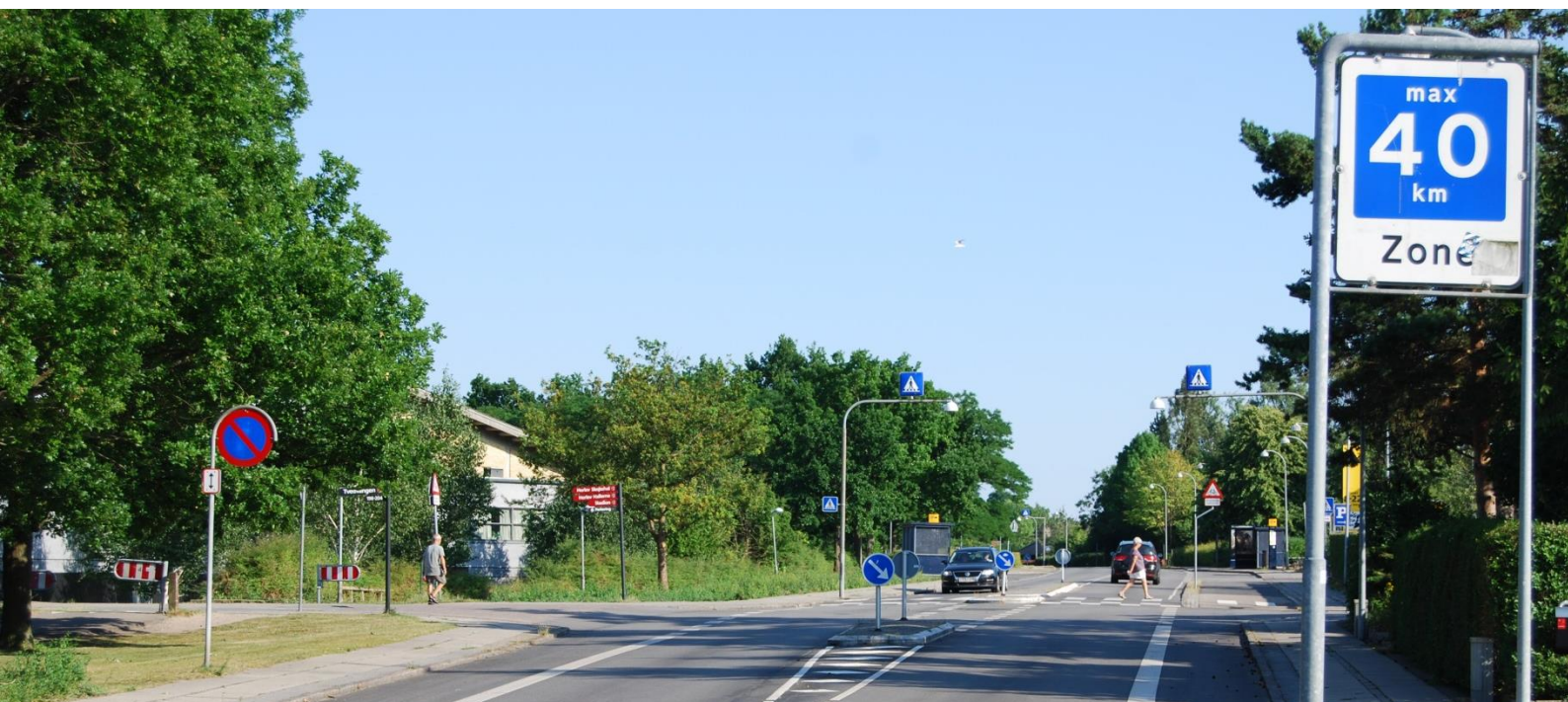


1. Eksisterende vej- og stifterhold

Baggrundsrapport til Trafiksikkerhedsplan 2015-2020

Herlev Kommune



Udarbejdet af: TFJ, LEH
Kontrolleret af: LEH, TFJ
Godkendt af: LEH
Dato: 29.9.2014
Version: 5
Projekt nr.: 4043-002

MOE A/S
Buddingevej 272
DK-2860 Søborg
T: +45 4457 6000
CVR nr.: 64 04 56 28
www.moe.dk

INDHOLDSFORTEGNELSE

1	Indledning	4
2	Vej- og stinet	5
2.1	Vejnettet	5
2.2	Stinettet	7
2.3	Trafik- og hastighedsmålinger	9
3	Eksisterende planer.....	15
3.1	Kommuneplan 2013-2025.....	15
3.2	Energi- og klimastrategi 2013-2025	15
3.3	Hastighedsplan 2006-2012 og Tillæg til Hastighedsplan 2006-2012.....	16
3.3.1	Status på målsætninger.....	16
3.3.2	Status på konkrete projekter	17
4	Planlagte projekter.....	22
4.1	Letbane	22
4.2	Supercykelsti.....	22
4.3	Herlev Hospital	23
4.4	DISA – Butikscenter på Herlev Hovedgade 17.....	23
4.5	Planlagte vejlukninger	25
4.6	Asfaltudlægning og afledte vejændringer	25
5	Hastighed	25

1 Indledning

Herlev Kommune har besluttet at udarbejde en trafiksikkerhedsplan, som skal danne grundlag for de kommende års trafiksikkerhedsarbejde.

Trafiksikkerhedsplanen skal udpege og prioritere de trafiksikkerheds- og utryghedsproblemer, der er på det kommunale vej- og stinet. Endelig skal handlingsplanen fungere som kommunens information til borgerne omkring de initiativer, som kommunen vil igangsætte i det fremtidige trafiksikkerheds- og utryghedsarbejde.

Denne rapport er en baggrundsrapport til Trafiksikkerhedsplan 2015-2020 og beskriver de nuværende forhold på kommunens veje og stier. Eksisterende planer, der enten afløses eller har indvirkning på Trafiksikkerhedsplanen 2015-2020, præsenteres ligesom nyere projekter og fremtidige større projekter vil blive beskrevet i rapporten.

Lokaliteter, hvor den målte 85 % fraktilhastighed overstiger hastighedsgrænsen + 10 % er listet slutteligt i denne rapport, og lokaliteterne indgår i en samlet prioriteringsliste i baggrundsrapport Prioritering og udvælgelse af problemlokaliteter.

Der er udarbejdet følgende baggrundsrapporter til Trafiksikkerhedsplan 2015-2020:

1. Eksisterende vej- og stiforhold
2. Uheldsanalyse
3. Skolevejsanalyse
4. Borgeranalyse
5. Prioritering og udvælgelse af problemlokaliteter

2 Vej- og stinet

2.1 Vejnettet

Herlev Kommune er et naturligt trafikknudepunkt i hovedstadsområdet og gennemskæres af de overordnede statsveje Motorring 3 og Ring 4 samt af S-banen mellem København og Frederiksund.

Kommunevejnettet er opdelt i primær trafikvej, sekundær trafikvej, lokal fordelingsvej, lokalvej og privat fællesvej, se figur 1.

De primære trafikveje er:

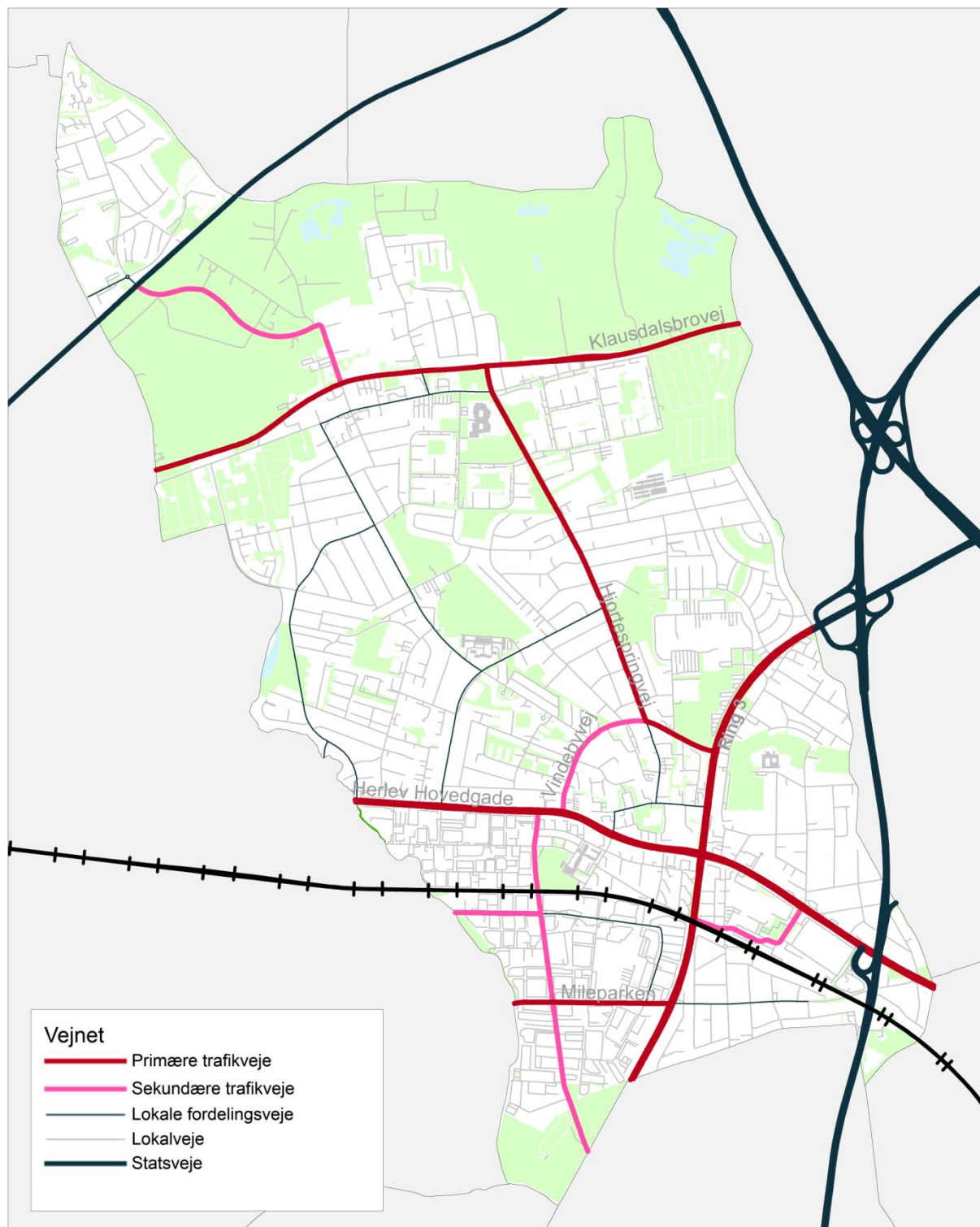
- Herlev Hovedgade
- Herlev Ringvej (Ring 3)
- Klausdalsbrovej
- Hjortespringvej
- Mileparken

De sekundære trafikveje er:

- Krebsdammen
- Vindebyvej
- Stationsalleen
- Marielundvej (mellem Herlev Hovedgade og Mileparken)
- Ellekær

De lokale fordelingsveje er:

- Hækmosen (vest for Sortemosevej)
- Sortemosevej (syd for Hækmosen)
- Skinderskovvej (mellem Krebsdammen og Gammel Klausdalsbrovej)
- Gammel Klausdalsbrovej (mellem Tvedvangen og Hjortespringvej)
- Gammelgårdsvej (mellem Klausdalsbrovej og Gammel Klausdalsbrovej)
- Tvedvangen
- Grønsvinget – Ålbrobuen
- Sønderskovvej
- Borgerdiget
- Herlevgårdsvej
- Herlev Bygade (mellem Herlev Hovedgade og Herlev Ringvej)
- Hørkær (mellem Mileparken og Marielundvej)
- Kantatevej



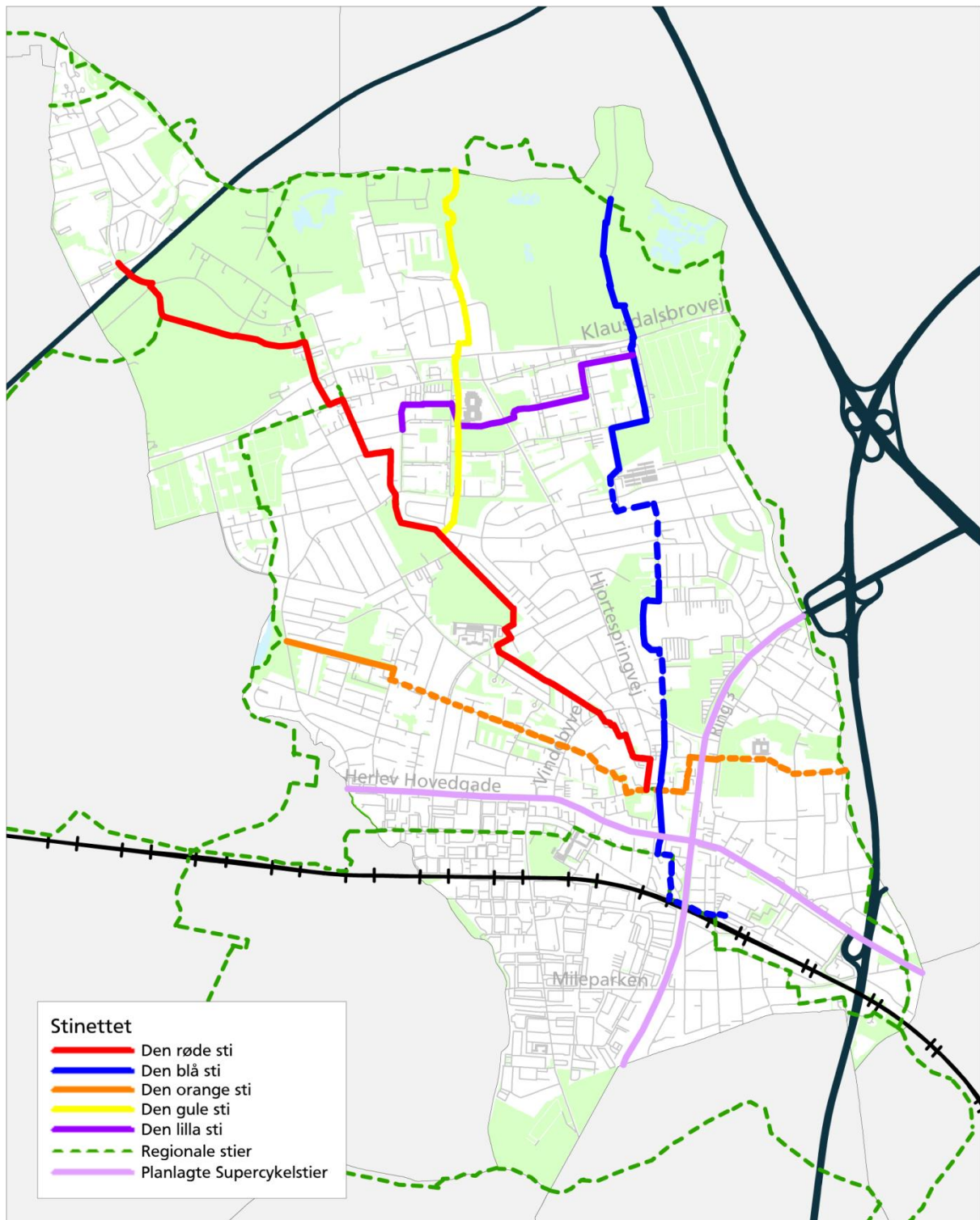
Figur 1 Eksisterende vejklassificering.

2.2 Stinettet

Stinettet består af regionale og kommunale stier. Herlevs hovedstinet er markeret med forskellige farver, som gør det nemt at finde rundt på stier gennem kommunen. Det er først og fremmest hensigten med stierne at sikre børns skolevej samt generelt at skabe sikkerhed for de lette trafikanter. Stierne forløber både som stier i eget tracé, stier langs veje og ad veje, der er hastighedsdæmpet.

Der er fem farvemarkerede stier på kryds og tværs gennem Herlev som forbinder boligområder, skoler og institutioner, Bymidten, Herlev Hospital og Herlev Station, idræts- og kulturområder samt rekreative områder.

Figur 2 viser stinettet i kommunen fordelt på de regionale stier og de fem farvemarkerede stier. Desuden er de planlagte supercykelstier langs Herlev Ringvej og Herlev Hovedgade markeret.



Figur 2 Stinettet.

2.3 Trafik- og hastighedsmålinger

Herlev Kommune gennemfører løbende trafiktællinger og hastighedsmålinger på vejnettet for at skabe overblik over udviklingen af trafikmængder og hastighedsniveauet på kommunens veje. Dette anvendes fremadrettet for at identificere problemområder og kvalificere debatten vedrørende trafiksikkerhed i kommunen.

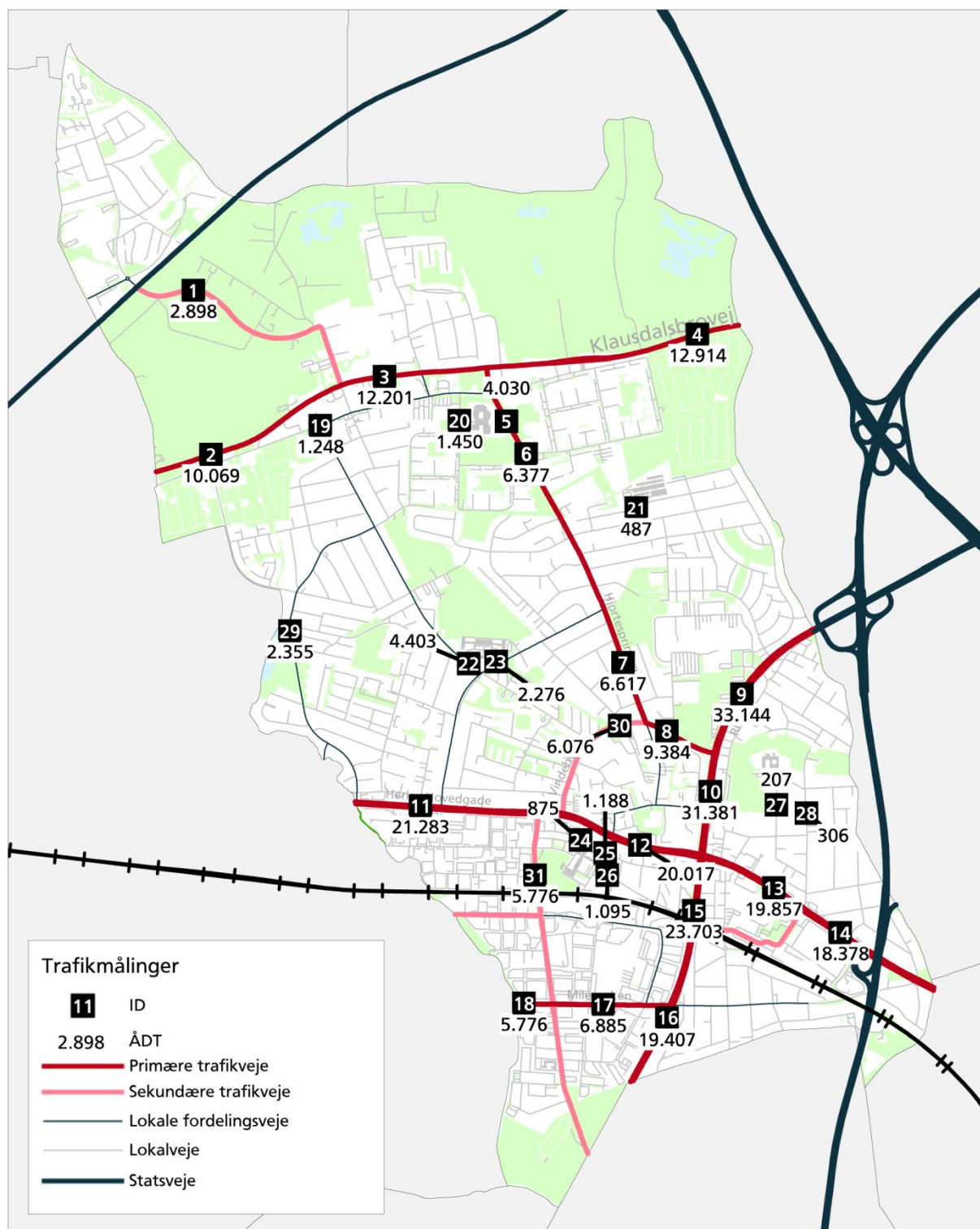
Figur 3 viser vejstruktur og ÅDT på udvalgte målepunkter på det primære trafikvejnet og ved skolerne angivet med ID og ÅDT. I tabel 1 angives målingerne ved de enkelte ID punkter på kortet.

Der er stor forskel på trafikmængderne på de primære trafikveje i kommunen. De primære trafikveje, der fungerer som gennemfartsveje på tværs af kommuner, har en ÅDT på 20.000-33.000 biler, mens de primære trafikveje, der fordeler trafik mellem bydele i Herlev Kommune har en ÅDT på 4.000-10.000 biler.

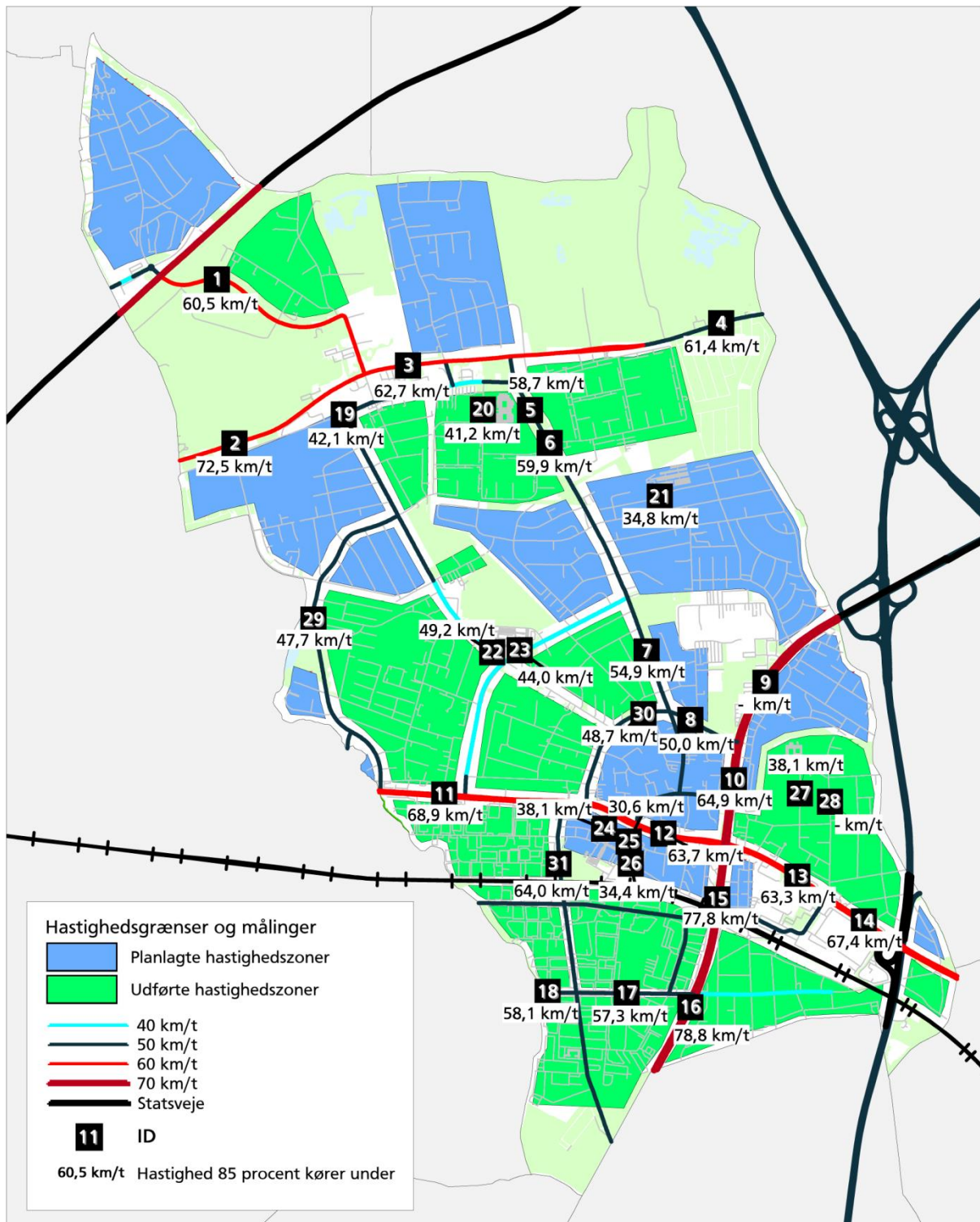
Trafikken ved skolerne er noget mindre, da de typisk ligger på lokalveje eller lokale fordelingsveje. Trafikken på vejene ved skolerne har en ÅDT på 200-4.400 biler.

Figur 4 viser hastighedsgrænser og 85 % fraktilhastigheden på det primære trafikvejnet og ved skolerne angivet med ID og V_{85} . I tabel 1 angives målingerne ved de enkelte ID punkter på kortet.

Flere steder på det overordnede vejnet ligger hastighedsniveauet højere end hastighedsgrænsen. I afsnit 5 er strækninger med en 85 % fraktilhastighed på mindst 10 % højere end hastighedsgrænsen listet.



Figur 3 Vejstrukturen og ÅDT på udvalgte målepunkter på det primære trafikvejnet og ved skolerne. Målingernes resultater fremgår af tabel 1.



Figur 4 Hastighedsbegrænsningen og V_{85} på det primære trafikvejnet og ved skolerne angivet med ID og V_{85} . Målingernes resultater fremgår af tabel 1.

Trafik- og hastighedsmåliger							
ID	MÅLINGER	ÅR	ID	MÅLINGER	ÅR		
1	Krebsdammen	2014	2	Klausdalsbrovej	2014		
	ÅDT:			2.898		ÅDT:	10.069
	HDT:			3.216		HDT:	12.041
	Lastbil %:			9,4		Lastbil %:	6,7
	Hastighedsgrænse:			60		Hastighedsgrænse:	60
	Gennemsnitshastighed:			53,7		Gennemsnitshastighed:	61,9
85 % hastighedsfraktil:	60,5	85 % hastighedsfraktil:	72,5				
3	Klausdalsbrovej	2014	4	Klausdalsbrovej	2014		
	ÅDT:			11.201		ÅDT:	12.914
	HDT:			13.166		HDT:	14.952
	Lastbil %:			6,3		Lastbil %:	6,3
	Hastighedsgrænse:			60		Hastighedsgrænse:	60
	Gennemsnitshastighed:			53,6		Gennemsnitshastighed:	54,0
85 % hastighedsfraktil:	62,7	85 % hastighedsfraktil:	61,4				
5	Hjortespringvej	2014	6	Hjortespringvej	2009		
	ÅDT:			4.030		ÅDT:	6.377
	HDT:			4.408		HDT:	7.101
	Lastbil %:			7,6		Lastbil %:	8,4
	Hastighedsgrænse:			50		Hastighedsgrænse:	50
	Gennemsnitshastighed:			51,8		Gennemsnitshastighed:	51,9
85 % hastighedsfraktil:	58,7	85 % hastighedsfraktil:	59,9				
7	Hjortespringvej	2014	8	Hjortespringvej	2014		
	ÅDT:			6.617		ÅDT:	9.384
	HDT:			7.240		HDT:	10.623
	Lastbil %:			7,2		Lastbil %:	6,0
	Hastighedsgrænse:			50		Hastighedsgrænse:	50
	Gennemsnitshastighed:			49,3		Gennemsnitshastighed:	44,1
85 % hastighedsfraktil:	54,9	85 % hastighedsfraktil:	50,0				
9	Herlev Ringvej	2014	10	Herlev Ringvej	2008		
	ÅDT:			33.144		ÅDT:	31.381
	HDT:			38.502		HDT:	34.520
	Lastbil %:			-		Lastbil %:	13,8
	Hastighedsgrænse:			70		Hastighedsgrænse:	70
	Gennemsnitshastighed:			-		Gennemsnitshastighed:	51,1
85 % hastighedsfraktil:	-	85 % hastighedsfraktil:	64,9				
11	Herlev Hovedgade	2014	12	Herlev Hovedgade	2012		
	ÅDT:			21.283		ÅDT:	20.017
	HDT:			24.983		HDT:	22.251
	Lastbil %:			4,4		Lastbil %:	12,6
	Hastighedsgrænse:			60		Hastighedsgrænse:	60
	Gennemsnitshastighed:			60,3		Gennemsnitshastighed:	54,3
85 % hastighedsfraktil:	68,9	85 % hastighedsfraktil:	63,7				
13	Herlev Hovedgade	2012	14	Herlev Hovedgade	2014		
	ÅDT:			19.857		ÅDT:	18.378
	HDT:			22.490		HDT:	20.879
	Lastbil %:			12,5		Lastbil %:	5,4
	Hastighedsgrænse:			60		Hastighedsgrænse:	60
	Gennemsnitshastighed:			54,7		Gennemsnitshastighed:	58,0
85 % hastighedsfraktil:	63,3	85 % hastighedsfraktil:	67,4				

Trafik- og hastighedsmåliger							
ID	MÅLINGER	ÅR	ID	MÅLINGER	ÅR		
15	Herlev Ringvej	2008	16	Herlev Ringvej	2014		
	ÅDT:			23.703		ÅDT:	19.407
	HDT:			26.356		HDT:	22.813
	Lastbil %:			15,2		Lastbil %:	6,5
	Hastighedsgrænse:			70		Hastighedsgrænse:	70
	Gennemsnitshastighed:			64,0		Gennemsnitshastighed:	69,3
85 % hastighedsfraktil:	77,8	85 % hastighedsfraktil:	78,8				
17	Mileparken	2014	18	Mileparken	2014		
	ÅDT:			6.885		ÅDT:	5.776
	HDT:			8.628		HDT:	7.158
	Lastbil %:			18,2		Lastbil %:	14,7
	Hastighedsgrænse:			50		Hastighedsgrænse:	50
	Gennemsnitshastighed:			47,5		Gennemsnitshastighed:	49,3
85 % hastighedsfraktil:	57,3	85 % hastighedsfraktil:	58,1				
19	Gl. Klausdalsbrovej	2012	20	Dildhaven	2011		
	ÅDT:			1.218		ÅDT:	1.460
	HDT:			1.443		HDT:	1.594
	Lastbil %:			10,0		Lastbil %:	7,2
	Hastighedsgrænse:			50		Hastighedsgrænse:	40
	Gennemsnitshastighed:			32,7		Gennemsnitshastighed:	34,2
85 % hastighedsfraktil:	42,1	85 % hastighedsfraktil:	41,2				
21	Krogestykket	2014	22	Tvedvangen	2014		
	ÅDT:			487		ÅDT:	4.403
	HDT:			590		HDT:	4.573
	Lastbil %:			3,6		Lastbil %:	7,2
	Hastighedsgrænse:			50		Hastighedsgrænse:	50
	Gennemsnitshastighed:			28,4		Gennemsnitshastighed:	41,7
85 % hastighedsfraktil:	34,8	85 % hastighedsfraktil:	49,2				
23	Borgersvinget	2014	24	Kærlundevej	2013		
	ÅDT:			2.276		ÅDT:	875
	HDT:			2.515		HDT:	1002
	Lastbil %:			5,2		Lastbil %:	5,3
	Hastighedsgrænse:			50		Hastighedsgrænse:	50
	Gennemsnitshastighed:			36,9		Gennemsnitshastighed:	30,0
85 % hastighedsfraktil:	44,0	85 % hastighedsfraktil:	38,1				
25	Engløbet	2013	26	Sønderlundvej	2013		
	ÅDT:			1.188		ÅDT:	1.095
	HDT:			1.360		HDT:	1.272
	Lastbil %:			6,7		Lastbil %:	3,8
	Hastighedsgrænse:			50		Hastighedsgrænse:	50
	Gennemsnitshastighed:			25,6		Gennemsnitshastighed:	27,9
85 % hastighedsfraktil:	30,6	85 % hastighedsfraktil:	34,4				
27	Snedronningvej	2014	28	Elverhøjen	2012		
	ÅDT:			207		ÅDT:	306
	HDT:			250		HDT:	729
	Lastbil %:			8,4		Lastbil %:	7,3
	Hastighedsgrænse:			40		Hastighedsgrænse:	40
	Gennemsnitshastighed:			31,0		Gennemsnitshastighed:	32,5
85 % hastighedsfraktil:	38,1	85 % hastighedsfraktil:	-				

Trafik- og hastighedsmåliger					
ID	MÅLINGER	ÅR	ID	MÅLINGER	ÅR
29	Grønsvinjet	2014	30	Vindebyvej	2014
	ÅDT:	2.355		ÅDT:	6.076
	HDT:	2.607		HDT:	6.939
	Lastbil %:	5,7		Lastbil %:	6,3
	Hastighedsgrænse:	50		Hastighedsgrænse:	50
	Gennemsnitshastighed:	39,2		Gennemsnitshastighed:	42,6
	85 % hastighedsfraktil:	47,7		85 % hastighedsfraktil:	48,7
31	Marielundvej	2014			
	ÅDT:	5.773			
	HDT:	7.093			
	Lastbil %:	15,8			
	Hastighedsgrænse:	50			
	Gennemsnitshastighed:	56,4			
	85 % hastighedsfraktil:	64,0			

Tabel 1 Oversigt over måleresultater. Kilde: KMastra.

3 Eksisterende planer

Herlev Kommune arbejder løbende med at forbedre trafikikkerheden og trygheden i kommunen. I det følgende vil eksisterende planer, der har indflydelse på den kommende Trafikkerikkerhedsplan 2015-2020, blive gennemgået.

3.1 Kommuneplan 2013-2025

Kommuneplan 2013-2025 er i høring fra mandag den 23. juni til mandag den 8. september 2014 inden den endelige politiske behandling i efteråret 2014. Dog ved vi, at der politisk arbejdes hen mod:

- Trafikken skal være bæredygtig
- Prioritering af trafikken, der har en positiv miljømæssig og sundhedsskabende værdi (f.eks. hastighedszoner, motionsstinet og grønne veje)
- Yderligere nedsættelse af hastigheden i byområderne
- Udpege veje og stier, som kan benyttes til midlertidig forsinkelse af regnvand
- Ny vejforbindelse ved Lyskær
- Højresvingsshunt fra Ring 3 til Herlev Hospital
- Ny vejtilslutning fra hospitalet til Hjortespringvej
- Handicapvenlig stikrydsning fra Turkisvej til Bymidten
- Supercykelsti
- Fokus på lokale cykelforbindelser



Trafikkerikkerhedsplan 2015-2020 må ikke være i modstrid med retningslinjerne i Kommuneplan 2013-2025.

3.2 Energi- og klimastrategi 2013-2025

Herlev Kommune har vedtaget en energi- og klimastrategi med ønske om at reducere CO₂-udledningen og energiudgifterne. Et af fokusområderne er grøn mobilitet. Det skal altså gøres attraktivt og sundere at træffe et grønt og sundt transportvalg som gang, cykling, kollektiv trafik og biltrafik baseret på ikke-fossile brændsler.

Kommunen har igangsat initiativer, der støtter op om den grønne mobilitet. F.eks. letbanesamarbejdet, bus-samarbejde med Movia og KKN (Kommunegruppe København Nord), Supercykelsti gennem kommunen, ud-lån af el-cykler mm.



Trafikkerikkerhedsplan 2015-2020 må ikke være i modstrid med retningslinjerne i Energi- og klima-strategi 2013-2025.

3.3 Hastighedsplan 2006-2012 og Tillæg til Hastighedsplan 2006-2012

Hastighedsplanen består af Hastighedsplan 2006-2012 og Tillæg til Hastighedsplan 2006-2012.

Herlev Kommune udarbejdede i 2005-2006 en hastighedsplan med det formål at forbedre trafikssikkerheden på kommunens veje og stier.

Udpegning af problemområder bestod dels i tekniske analyser og dels af borgernes synspunkter.

De store indsatser i hastighedsplanen har været at få etableret hastighedszoner i alle boligområder med en påbudt tilladt hastighed på 40 km/t, etablering af foranstaltninger ved krydsningspunkter på de større kommunale veje for lette trafikanter, så hastigheden er lav og oversigtforholdene er gode samt kampagneaktivitet for øget trafikssikkerhed.

I Tillæg til Hastighedsplan 2006-2012 er der fokus på de store kommuneveje Herlev Hovedgade, Herlev Ringvej og Klausdalsbrovej, som blev nedklassificeret fra amtsveje i forbindelse med kommunalreformen.

I hastighedsplanen er der udarbejdet en række projektforslag med udgangspunkt i at forbedre trafikssikkerheden og trygheden på kommunens veje og stier samtidig med, at der sikres en god fremkommelighed på det overordnede vejnet. Generelt for alle boligområder er der udarbejdet en 40 km/t hastighedszone.

Trafikssikkerhedsplan 2015-2020 skal afløse den gældende Hastighedsplan 2006-2012 samt Tillæg til Hastighedsplan 2006-2012.

3.3.1 Status på målsætninger

En række af hastighedszonerne i boligområderne er gennemført, ligesom flere andre af projektforslagene i planen er udført eller under udførelse.

De tre overordnede målsætninger har været:

- Lavere hastighedsniveau
- Færre uheld/personskader
- Større tryghed

Lavere hastighedsniveau

Mål for de større kommuneveje har været, at bilernes hastighed frem mod 2012 skal nedbringes med 15-20 % i forhold til 2005.

Mål for boligområderne har været, at bilernes hastighed frem mod 2012 skal nedbringes med 10-15 % i forhold til 2005.



Evaluering

Der er ikke lavet hverken før- eller eftermålinger på hastighedsniveauet, så det er ikke umiddelbart til at evaluere på de konkrete mål.

I planperioden er der gennemført en række hastighedszoner, som har medført en reduceret hastighed i boligområderne.

Færre uheld/personskader

Målet er at reducere antallet af tilskadekomne i trafikken med 40 % i 2012 set i forhold til gennemsnittet af tilskadekomne i 1997/1998/1999. Det betyder, at antallet af personskader skal reduceres fra gennemsnitlig 13 tilskadekomne pr. år til 8 tilskadekomne i 2012 på det kommunale vejnet.

Evaluering

Da antal af uheld er relativt lavt, vil antallet blive påvirket af tilfældige udsving fra år til år. Det vurderes derfor om målet er nået ved at tage gennemsnittet af personskader for årene 2010-2012.

Der er i gennemsnit sket 8,3 personskader i årene 2010-2012 fordelt med 5, 10 og 10 personskader. Målet er derfor lige nået. Udviklingen går dog i den forkerte retning, da antallet af personskader igen stiger til 12 i 2013.

Større tryghed

Målet har været, at ca. 80 % af beboerne er tilfredse med hastighedsniveauet i det enkelte boligområde i 2012. Udover at vurdere målsætningen for hvert enkelt boligområde vurderes beboernes tilfredshed også samlet for hele kommunen.

Evaluering

Der er ikke lavet en evaluering af beboernes tilfredshed med hastighedsniveauet, så det er ikke umiddelbart muligt at evaluere på dette.

I 2014 i forbindelse med Trafiksikkerhedsplan 2015-2020 er der blevet gennemført en borgerundersøgelse, hvor borgerne kunne udpege utrygge og farlige lokaliteter på kommunens veje og stier. Denne undersøgelse viste, at kun 55 % af borgerne føler sig trygge eller meget trygge, når de færdes rundt i kommunen. Der er således et potentiale for at forbedre forholdene på vej- og stinettet.

3.3.2 Status på konkrete projekter

I Hastighedsplan 2006-2012 og Tillæg til Hastighedsplan 2006-2012 er der udpeget en række problemlokaliteter, hvor det ønskes at forbedre forholdene. I tabel 2 er allerede udførte projekter angivet. I tabel 3 fremgår projektforslag, der stadig ikke er udførte. Flere af projektforslagene er ikke aktuelle pga. letbaneprojektet, udvidelse af Herlev Hospital og nybyggeri på DISA-grunden (jf. afsnit 4).

Problemlokalitet	Projektforslag
Udførte projekter	
Området ved Tibbevangen/ Skinderskovvej	Hastighedszone 3 tavlesæt og 2 bump
Området ved Hallerne og Lindehøj	Hastighedszone 13 tavlesæt, 8 bump og ombygning af eksisterende bump
Området ved Våbenstedvej	Hastighedszone 13 tavlesæt, 6 bump og 1 hævet flade
Hjortegården	Hastighedszone 2 tavlesæt og 8 bump
Lille Birkholm	Hastighedszone 3 tavlesæt og 13 bump
Området ved Højbjergvej/J.E. Pitznersvej	Hastighedszone 5 tavlesæt, 7 bump og 1 hævet flade
Erhvervsområdet (Marielundvej og Mileparken)	Afmærkning Kant- og midterlinjer, blå cykelfelt med sidehelle ved Vesterlundvej
Eventyrkvarteret Syd	Eksisterende hastighedszone fra 2001
Musikkvarteret Vest	Eksisterende hastighedszone fra 2005
Højergårdskvarteret Øst	Eksisterende hastighedszone fra 2004
Musikkvarteret Øst	1 tavlesæt, 1 bump (indgår i hastighedszone for Musikkvarteret Vest fra 2005)
Herlev Hovedgade mellem Herlev Bygade og Stationsalléen	Hastighedsgrænse 60 km/t
Herlev Ringvej mellem Herlev Hovedgade og Herlev Hospital	Øget mellemtid efter hovedretning i alle kryds og øget grøntid for fodgængere ved hospitalet
Klausdalsbrovej/Blå Sti	Udvidet midterhelle og øget vejvisning
Tvedvangen Syd	3 bump
Højergårdskvarteret Syd	Hastighedszone 6 tavlesæt, 5 bump
Klausdalsbrovej/Sennepshaven	Trafikstyret signal og længere grøntid for fodgængere ved tryk
Klausdalsbrovej, 3 vestlige signaler	Trafikstyrede signaler, ekstra ligeudspor på Klausdalsbrovej mod vest ved Skyttestien, ny venstresvingsbane på Skyttestien Syd

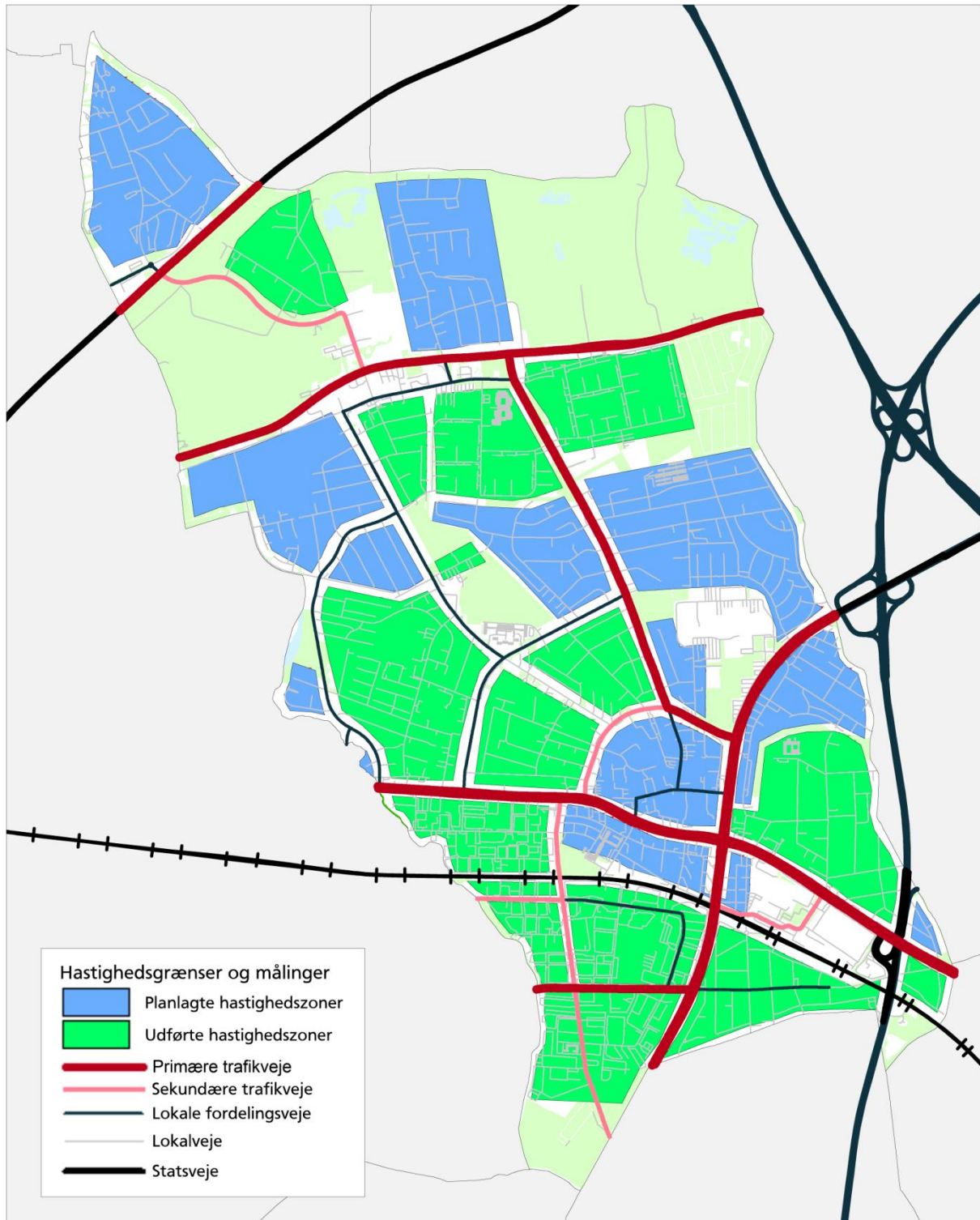
Tabel 2 Problemlokaliteter udpeget i Hastighedsplan 2006-2012 og Tillæg til Hastighedsplan 2006-2012, der er udført.

Problemlokalitet	Projektforslag
Planlagte projekter	
Gammel Klausdalsbrovej / Tvedvangen	1 bump på Tvedvangen syd for Gammel Klausdalsbrovej
Gammel Klausdalsbrovej	Cykelstier på strækningen mellem Hjortespringvej og Gammelgårdsvej
Området ved Engløbet/ Sønderlundvej	3 tavlesæt, 4 bump, 10 ombygninger og 1 affræsning af eksisterende bump
Køllegårdskvarteret	6 tavlesæt, 11 nye bump, 30 ombygninger og 19 affræsninger af eksisterende bump
Herlev Hovedgade mellem Herlev Bygade og Herlev Ringvej	Forlænget hegn i midterrabat øst for krydset
Borgerdiget	1 bump mellem Kragenæsvej og Havlykkevej
Tvedvangen Nord	3 bump
Herlev Hovedgade mellem Herlev Ringvej og Stationsalléen	Højresvingsbane og blå cykelfelt ved større overkørsler
Eventyrkvarteret Nord	2 tavlesæt, 8 bump, 2 ombygninger og 1 affræsning af eksisterende bump
Højergårdskvarteret Vest	7 tavlesæt og 14 bump
Hjortespringvej/Vindebyvej/ Herlevgårdsvej	Indsnævring af kryds
Tvedvangen/Borgerdiget	Ændring af signal til "al rødt"
Gammel Klausdalsbrovej/Hjortespringvej/Sennepshaven	Kanaliserings ved hjælp af afmærkning på Hjortespringvej
Herlev Midtby (ikke Herlev Bygade og Herlevgårdsvej)	4 tavlesæt, 1 bump og ombygning af eksisterende bump
Hjortespringvej Syd	2 midterheller på strækningen syd for Borgerdiget i eksisterende heller
Sortemose Kvarteret	4 tavlesæt, 5 bump, 2 ombygninger og 2 affræsninger af eksisterende bump
Krebsdammen (- Skinderskovvej Nord), stikrydsning ved grusbane	Hævet flade i stikrydsning (hastighedsgrænse 60 km/t vest for stikrydsning)
Tvedvangen ml. Grønsvinget og Fuglehøjen	1 bump syd for Grønsvinget
Området ved Havlykkevej/ Lidsøvej	6 tavlesæt og 11 bump
Grønsvinget-Ålbroen	1 bump ekstra + afmærkning på strækning ud for "Æblehuset"
Hjortespringvej/Borgerdiget	Midterheller og p-forbud på begge sider af Borgerdiget. Tilbagetrukket cykelsti bibeholdes
Hjortespringvej tæt ved Herlev Ringvej	Ændret afmærkning mellem hellerne og mere markant bump omkring Turkisvej
Hjortespringvej Nord	2 midterheller tæt ved kryds, indsnævring mellem hellerne via afmærkning og små sideheller udvalgte steder
Tvedvangen/Grønsvinget/Ettehavevej	Ændring af signal til "al rødt"
Hjortespringvej Midt	Eksisterende midterhelle ved Topasvej ombygges til fodgængerhelle, ny midterhelle syd for Opalvej, justering af sideheller

Problemlokalitet	Projektforslag
Planlagte projekter	
Området Gammelgårdsvej	1 tavlesæt, 3 bump, 2 ombygninger og 1 affræsning af eksisterende bump
Herlev Hovedgade/Marielundvej	Helle til adskillelse af cykliststrømme. Fodgængerfelt. Tilretning af blå cykelfelt
Herlev Bygade	2 minirundkørsler, som led i 40 km/t hastighedszone for bymidten
Herlev Hovedgade/Vindebyvej	Helle til adskillelse af cykliststrømme. Fodgængerfelt
Vindebyvej/Tvedvangen	Blåt cykelfelt på Vindebyvej. Bump på Vindebyvej syd for Tvedvangen
Herlevgårdsvej	Bump på Herlevgårdsvej som led i 40 km/t hastighedszone for bymidten
Skinderskovvej Midt, stikrydsning ved "Zanderstien"	Hævet flade i eksisterende fodgængerfelt i stikrydsning
Området ved Turkisvej	1 tavlesæt og 2 bump
Eventyrkvarteret Øst	1 tavlesæt og 1 bump
Området ved Sømosen	4 tavlesæt

Tabel 3 Problemlokaliteter udpeget i Hastighedsplan 2006-2012 og Tillæg til Hastighedsplan 2006-2012, der endnu ikke er gennemført.

På figur 5 er status for planlagte og udførte hastighedszoner vist. Både planlagte og udførte hastighedszoner fremgår også i tabel 3.



Figur 5 Planlagte og udførte hastighedszoner i Herlev Kommune.

4 Planlagte projekter

Herlev Kommune arbejder løbende på at sikre og forbedre forholdene på det kommunale vej- og stinettet. Den daglige drift af vej- og stinettet er en stor post i sig selv, men også ændringer på det eksisterende vej- og stinettet fylder noget ved nye byggesager og ombygninger. Status på de tiltag, som er udført de seneste år og hvad kommende tiltag bliver, er beskrevet i det følgende.

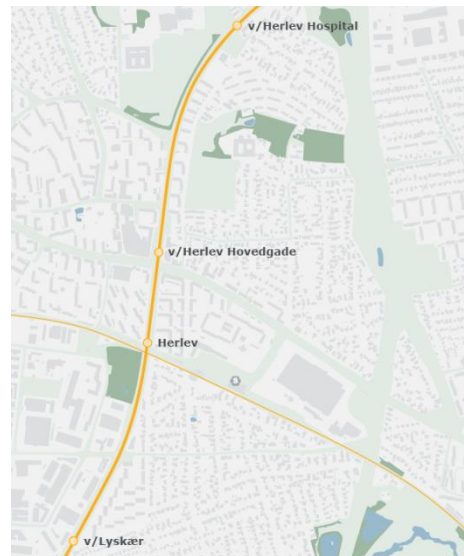
4.1 Letbane

Transportministeriet, Region Hovedstaden og 11 kommuner har sammen udarbejdet et beslutningsgrundlag for en letbane på Ring 3. Når Letbanen er færdigbygget i 2020/21 kommer den til at køre fra Lyngby til Ishøj over en strækning på 27 kilometer med 27 forskellige stationer blandt andet gennem Herlev.

Letbanen skal binde s-togssystemet sammen på tværs af hovedstadsregionen, og som en moderne kollektiv trafikforbindelse udgøre et alternativ til at tage bilen.

Letbanen placeres i midten af Ring 3 på hele strækningen gennem Herlev Kommune, og der bliver fire stationer i Herlev:

- ved Herlev Hospital
- ved Herlev Hovedgade
- ved Herlev Station
- ved Lyskær



Letbanen vil kræve ombygning af Herlev Ringvej, kryds på strækningen og evt. Den Blå Stibro på Herlev Ringvej syd for Hjortespringvej. Om der skal etableres en ny stibro, stibroen skal fjernes eller den skal løftes er endnu ikke vedtaget og afhænger af det præcise tværsnit under broen.

Med en letbane langs Herlev Ringvej har Herlev Kommune lagt op til, at der generelt skal køres maksimalt 50 km/t på kommunens veje.

4.2 Supercykelsti

Der anlægges en supercykelsti langs Herlev Hovedgade i etaper frem til 2017. Desuden er der planer om en supercykelsti langs Ring 3. Supercykelstier forbinder hovedstadsregionen på kryds og tværs, og giver cyklister et højt serviceniveau i form af høj fremkommelighed og jævne belægnings-

Målet i Herlev Kommune er at få flere til at bruge cyklen i Herlev Kommune, hvorfor der hele tiden arbejdes på at forbedre stinettet.

I forbindelse med projekteringen af letbanen og hele tværprofilen af Herlev Ringvej skal supercykelsti langs vejen indarbejdes som en integreret del af projektet.

4.3 Herlev Hospital

I april 2014 blev det første spadestik til Nyt Hospital Herlev taget. Det nye hospital vil give ændringer på det eksisterende vejnet både i anlægsfasen og efter åbningen. Der etableres en ny vejadgang til hospitalsområdet fra Hjortespringvej, så der i fremtiden vil være to adgangsveje til området.

4.4 DISA – Butikscenter på Herlev Hovedgade 17

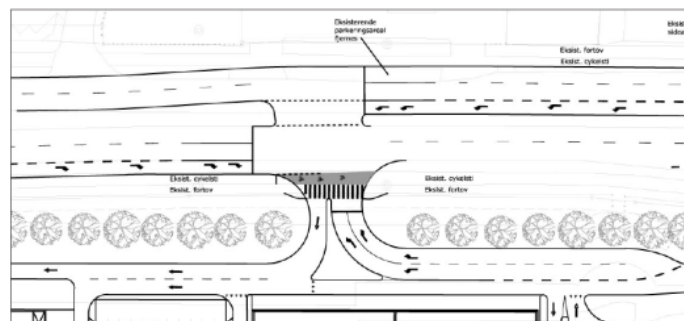
Produktionen på DISA er ophørt og der skal opføres et nyt butikscenter på området. Dette vil medføre trafikale ændringer på det eksisterende vejnet i fire punkter, se figur 6.



Figur 6 Markering af berørte punkter i forbindelse med omdannelse af DISA. Kilde: VVM-redegørelse, Butikscenter på Herlev Hovedgade 17. Kilde: "VVM-redegørelse, Butikscenter på Herlev Hovedgade 17".

Punkt 1

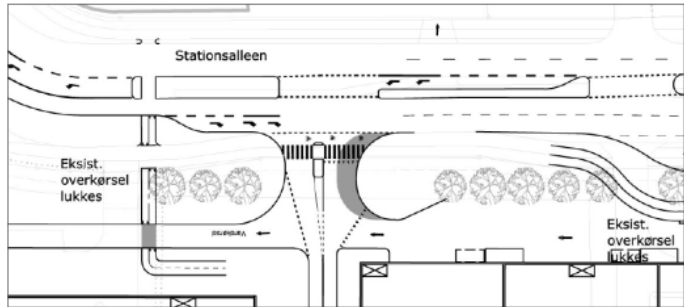
På Herlev Hovedgade skal der etableres en ny overkørsel til det nye butikscenter (Herlev Hovedgade 17). Der etableres et signalanlæg, og adgangen skal være den primære til centret. Der etableres desuden venstre- og højresvingbaner i krydset både til og fra Herlev Hovedgade.



Figur 7 Skitse af ny mulig krydsudformning. Kilde: "VVM-redegørelse, Butikscenter på Herlev Hovedgade 17"

Punkt 2

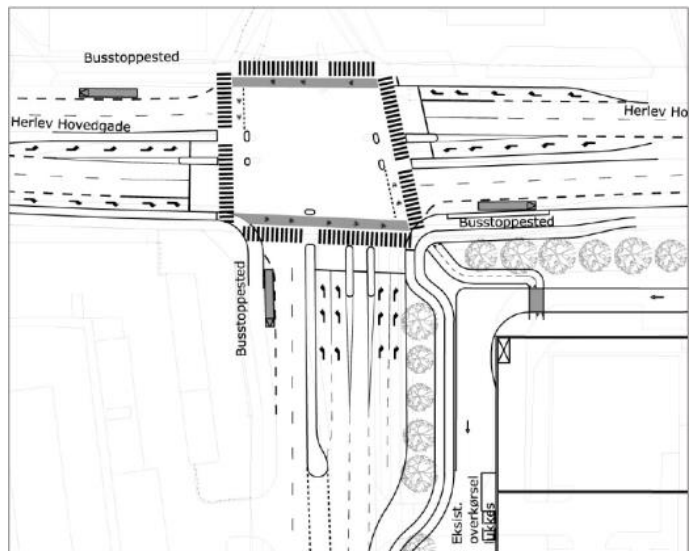
Fra Stationsalléen skal der etableres endnu en adgang til butikscentret. Denne adgang skal også betjene Herlev Hovedgade 15. Den eksisterende overkørsel nedlægges og der etableres i stedet et vigepligtsreguleret kryds med svingbaner på Stationsalléen. Endvidere etableres der en ny krydsningshelle for de lette trafikanter, så der kan ledes sikkert til det nye center.



Figur 8 Skitse af ny mulig krydsudformning. Kilde: "VVM-redegørelse, Butikscenter på Herlev Hovedgade 17"

Punkt 3

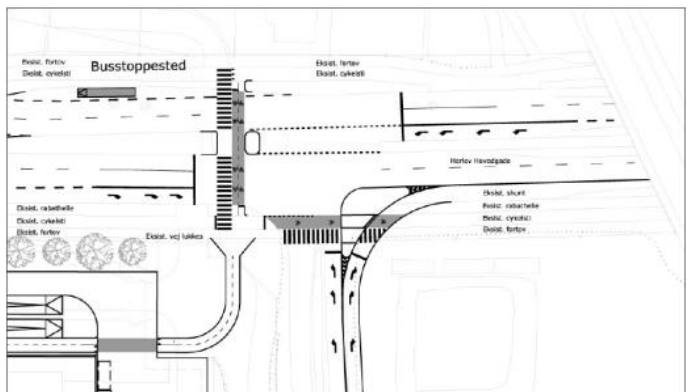
Krydset Herlev Hovedgade / Stationsalléen ændres. Der etableres en ekstra højresvingsbane på Stationsalléen, så der i alt bliver to højresvingsbaner fra Stationsalléen mod Herlev Hovedgade. Endvidere etableres der en højresvingsbane fra Herlev Hovedgade mod Elverhøjen. De eksisterende højre- og venstresvingsbaner på Herlev Hovedgade forlænges.



Figur 9 Skitse af ny mulig krydsudformning. Kilde: "VVM-redegørelse, Butikscenter på Herlev Hovedgade 17"

Punkt 4

Krydset Herlev Hovedgade / Motorring 3 signalreguleres og udbygges med mulighed for venstresving ved motorvejsrampen mod Herlev Hovedgade. Der etableres endvidere krydsningsmuligheder for de lette trafikanter i krydssets vestlige og sydlige ben.



Figur 10 Skitse af ny mulig krydsudformning. Kilde: "VVM-redegørelse, Butikscenter på Herlev Hovedgade 17"

4.5 Planlagte vejlukninger

Det nye butikscenter på DISA-grunden kan medføre en mulig vejlukning på Havfruevej. Det planlægges desuden på forsøgsbasis at lukke Hørkær pga. boligområdet Glødelampen.

4.6 Asfaltudlægning og afledte vejændringer

Der er desuden planer om en række mindre projekter på vejnettet:

- Chikaner omlægges til 40 km/t bump på Langdyssen
- Anbefalet 30 km/t ændres til hastighedsbegrænset 40 km/t på Sortemosevej og eksisterende bump flyttes
- Nedlæggelse af hævede flader og etablering af bump i Musikkvarteret (Kantatevej)

5 Hastighed

Der er planlagt og gennemført en lang række af hastighedszoner i Herlev Kommune gennem de sidste år, se afsnit 3.3. Dette har forbedret hastighedsniveauet i boligområderne. På det overordnede vejnet er hastighedsniveauet de fleste steder acceptabelt sammenholdt med hastighedsgrænsen. På følgende vejstrækning er 85 % fraktilhastigheden mindst 10 % større end hastighedsgrænsen:

ID	Lokalitet	Hastighedsgrænse	85 % fraktilhastigheden
5	Hjortespringvej	50 km/t	58,7 km/t
6	Hjortespringvej	50 km/t	59,9 km/t
15	Herlev Ringvej	70 km/t	77,8 km/t
16	Herlev Ringvej	70 km/t	78,8 km/t
17	Mileparken	50 km/t	57,3 km/t
18	Mileparken	50 km/t	58,1 km/t
31	Marielundvej	50 km/t	64,0 km/t

Ovenstående vejstrækninger vil indgå i den samlede prioritering af problemlokaliteter, der skal arbejdes med i de kommende års trafiksikkerhedsarbejde, se Baggrundsrapport 5. Prioritering og udvælgelse af problemlokaliteter.