

DAGSORDEN Kommunalbestyrelsen 2021 d. 24-09-2018

Mødedato Mandag d. 24. september 2018 kl. 17:30

Mødested Borgerservice

Mødedeltagere Glen Madsen (O), Jakob Nybo (I), Henrik Klitgaard (B), Marcus Guldager (A), Svend Erik Christiansen (A), Niels Lundshøj (A), Fritz Reuther (V), Ann Lindhardt (V), Kristian N. Jensen (V), Anne Ehrenreich (V), Annette Wiencken (V), Jan H. Klit (C), Maj Allin Thorup (C), Nadja Hageskov (C), Morten Bast Hall (C), Charlotte Kirchheiner (C), Kristin Arendt (C), Thorkild Gruelund (C), Morten Slotved (C)

Indholdsfortegnelse

Evaluering af trafiksanering, Stampevej, Agiltevej og Grønnegade.....	3
---	---

Punkt 1: Evaluering af trafiksanering, Stampevej, Agiltevej og Grønnegade

18/10638

Baggrund

Hørsholm Kommune gennemførte i 2016 og 2017 et trafiksaneringsprojekt i Område A. Projektet omfattede en række tiltag på Stampevej, Agiltevej og Grønnegade. Projektet er evalueret, og resultatet fremlægges.

Forslag

Administrationen anbefaler, at Miljø- og Planlægningsudvalget drøfter evalueringens resultater og vedtager at:

1. **Stampevej** holdes under observation, den ene hævede flade ombygges efter planen, der gennemføres en lokal HUSK 40 kampagne, hastigheden måles på ny om et år
2. Der udarbejdes projektforslag til cykelsti langs **Agiltevej**, Nordsjællands Politi opfordres til at gennemføre flere fartkontroller, der opsættes en elektronisk fartviser, der gennemføres fortsat lokal HUSK 50 hastighedskampagne, der suppleres eventuelt med flere fartdæmpere
3. Der for **Grønnegade** vælges løsning A (lukning af Grønnegade ved Isterødvejen), der bedst muligt tilgodeser trafiksikkerheden på Isterødvejen.

Sagsfremstilling

Rambøll har udført evalueringen for Hørsholm Kommune. Den bygger på trafiktællinger, spørgeskemaundersøgelse og indkomne borgerhenvendelser. Tiltagene på de tre veje Stampevej, Agiltevej og Grønnegade er så forskellige, at de behandles separat i evalueringen. Spørgeskemaet blev udsendt til alle beboere langs de tre veje og på sideveje med udkørsel til en af de tre veje. Der indkom i alt 313 besvarelser på hele undersøgelsen og 46 på dele af undersøgelsen.

Stampevej

På Stampevej blev hastigheden sat ned fra 50 til 40 km/t. Vejen blev omdannet til 2 minus 2 vej og suppleret med to hævede flader. Den ene hævede falde er ikke udført korrekt og afventer ombygning. De eksisterende indsnævring blev bevaret. Den overordnede konklusion er, at:

- Borgerne er splittede omkring tilfredsheden
- Hastigheden er ikke faldet tilstrækkeligt

Evalueringen anbefaler:

- Afvent ombygning af den hævede flade
- Gennemfør en lokal hastighedskampagne
- Hold vejen under observation og gennemfør en ny analyse, når den hævede falde er ombygget og efter gennemførelse af en kampagne

Agiltevej

På Agiltevej blev hastigheden uden for byzone sat ned fra 80 til 60 km/t. I byzonen blev enkelte eksisterende indsnævring ombygget til bump og andre blev suppleret med pudebump. I krydset ved Grønnegade blev vigepligten tydeliggjort og ny afmærkning etableret for at styre trafikken bedre. Vejen blev senere i suppleret med byzonetavler malet på kørebanen. De overordnede konklusioner er at

- Hastigheden er reduceret, dog ikke helt som ønsket
- Vejen opleves stadig som utryk for bløde trafikanter

Evalueringen anbefaler at

- Gennemføre lokal HUSK 50 kampagne
- Opsætte elektronisk fartviser
- Gennemføre ny analyse, når en fartviser har haft tid til at virke og eventuelt supplere med flere fartdæmpere (bump)

- Der udarbejdes projektforslag til en cykelsti langs vejen

Grønnegade

På Grønnegade blev der i den vestlige ende opsat nye tydeligere byzonetavler i hver side af vejen, de eksisterende indsnævring blev suppleret med pudebump, og der blev etableret en mere sikker cykelkrydsning. I den østlige ende blev vejen i første omgang lukket ved Isterødvejen og i anden omgang blev lukningen flyttet til en placeringen umiddelbart øst for Overdamsvej/Grønnegade krydset. De overordnede konklusioner er at

- Der er sket en forventet flytning af trafik fra Grønnegade øst til Grønnegade vest, men set i det samlede trafikale billede på Grønnegade og Isterødvejen er det af mindre betydning.
- Borgerne er delte i deres holdning til om spærringen skal bevares eller ophæves og ligeledes i deres holdning til hvor en spærring bør placeres.

Evalueringen peger på fire muligheder der alle har fordele og ulemper. Dog løser kun to af dem det egentlig formål, som var forbedring af trafiksikkerheden omkring Grønnegades udmunding i Isterødvejen.

A. Spærre for ind- og udkørsel ved Isterødvejen som oprindeligt

Fordele: Ingen svingbevægelser ved Isterødvejen, bedst og sikrest trafikafvikling frem mod rundkørsel. Ingen gennemkørende trafik på Grønnegade.

Ulemper: Omvejskørsel for Grønnegades beboere, ca. 20 % trafikstigning på Grønnegade vest.

B. Kun indkørsel fra højre ved Isterødvejen

Fordele: Ingen venstresving ved Isterødvejen, god og sikker trafikafvikling frem mod rundkørsel, god tilgængelighed for Grønnegades beboere

Ulemper: Omvejskørsel ved udkørsel, ca. 10 % stigning i trafikken på Grønnegade vest

C. Åben for ind- og udkørsel ved Isterødvejen, spærring ved Overdamsvej

Fordele: Mindre omvejskørsel for nogle beboere

Ulemper: Mange farlige svingbevægelser ved Isterødvejen, omvejskørsel for beboere på Grønnegade, risiko for fejlkørsler ind på Grønnegade, ca. 15 % stigning i trafikken på Grønnegade vest.

D. Åben for al ind- og udkørsel ved Isterødvejen

Fordele: Ingen omvejskørsel for beboere, ingen trafikstigning på Grønnegade vest

Ulemper: Mange farlige svingbevægelser ved Isterødvejen, bl.a. for kunder til tanken, ingen forbedring af trafiksikkerheden på Isterødvejen

Anbefaling

Administrationen anbefaler, at der arbejdes videre med løsning A.

Løsning A vil forbedre trafiksikkerheden på Isterødvejen, hvor bilister, der kører mod øst, har deres opmærksomhed rettet mod rundkørslen, og bilister, der kører mod vest, accelererer efter rundkørslen ud af Isterødvejen og er i risiko for at overse svingende trafik. Vejdirektoratet anbefaler færrest mulige landevejstilslutninger til trafikveje. I spidsbelastningstimerne om morgenen er udkørende trafik fra Grønnegade afhængige af, at bilister i begge retninger holder tilbage og giver plads. Det skaber mange uhensigtsmæssige og farlige trafikale situationer.

Økonomi/personale

Alle anbefalede tiltag kan finansieres inden for det afsatte budget.

Stampevej

Lokal HUSK 40 kampagne : 50.000 kr.

(Ombygningen af den hævede flade udføres uden udgifter for Hørsholm Kommune)

Agiltevej

Projektforslag til cykelsti : 50.000 kr.
Elektronisk fartviser : 250.000 kr.
Yderligere fartdæmpere : 100.000 kr.

Grønnegade

Løsning A : 150.000 kr.
Løsning B : 150.000 kr.

Sagens tidligere behandling

MPU 23.06.2016
MPU 26.10.2017
MPU 23.11.2017

Noter til bilag

Bilag 1 : Evaluering af Trafiksanering foretaget af Rambøll
Bilag 2 : Resultater af spørgeskemaundersøgelse
Bilag 3 : Oprindeligt projekt der beskriver trafiksaneringsprojektets formål og indhold
Bilag 4 : Kommentarer modtaget efter information om gennemførelse af lukningen af Grønnegade
mod Isterødvejen, inkl. administrationens svar
Bilag 5 – 7 : Alle indkomne henvendelser fra beboere på de tre veje

Beslutning Miljø og Planlægningsudvalget den 30-08-2018

Miljø- og planlægningsudvalget godkendte administrationens forslag 1 og 2 og forkastede administrationens forslag 3. Kristin Arendt (C) ønskede sagen forelagt Kommunalbestyrelsen, jf. standsningsretten, til beslutning vedrørende forslag 3.

Bilag

Trafiksanering Område A Evaluering.pdf

Spørgeskemaresultater, evaluering af trafiksanering.pdf

Notat Trafiksanering Område A

Kommentarer efter lukning af Grønnegade.docx

Borgerhenvendelser vol. 3.pdf_sikker

Borgerhenvendelser vol. 2.pdf_sikker

Borgerhenvendelser vol. 1.pdf_sikker