

ROSKILDE KOMMUNE TRAFIKPLAN FOR JYLLINGE

Nærebrovej



JYLLINGE



ROSKILDE
KOMMUNE

JULI 2014

RAMBOLL

INDHOLDSFORTEGNELSE

4	INDLEDNING
5	SAMMENFATNING
6	PROCESSEN FOR TRAFIKPLANEN
	GRUNDLAG
7	Målsætning og planhorisont
8-9	Kobling til byrummet
	KONTEKST
11	Planlagt byudvikling
12-13	Vejnettet
14	Stinettet
15-16	Biltrafik
17-18	Kollektiv trafik
19-20	Trafiksikkerhed
21	Utryghed og borgerhenvendelser
	EVALUERING AF BYGADEN
22	Vejens udformning og Trafik
23	Hastighed, Uheld og Utryghed og borgerhenvendelser
24	Sammenfatning
25	Møde med Trafikgruppen
	FORSLAG TIL TRAFIKPLAN FOR JYLLINGE
26	Trafikmodel for Jyllinge
27	Forslag til fremtidig vejklassificering og hastigheder
28	Bygaden og Planetvej
29	Forslag til fremtidig vejklassificering
30	Forslag til fremtidig hastigheder
31-32	Forslag til fremtidigt sammenhængende stirutenet
	LØSNINGSKATALOG
33	Løsningskatalog
34-35	Samlet oversigt over forslag til tiltag
36	Åbning af Planetvej
37	Bygaden
39	Planetvej
41	Krydset Bygaden/Møllevej
42-45	Jyllinge Parkvej, delstrækningen ml. Lindegårdsvej og Værebrovej
46-49	Jyllinge Parkvej, delstrækningen ml. Værebrovej og Planetvej
50	Jyllinge Parkvej, Superbusstoppested
51-52	Kirkebjergvej
53	Krydset Jyllinge Parkvej/Lindegårdsvej
54	Krydset Jyllinge Parkvej/Værebrovej
55	Møllevej v. Frederiksborgvej A6
56	Krydset Møllevej/Lindegårdsvej
	IMPLEMENTERING
57-59	Forslag til implementeringsrækkefølge for løsninger på vejnettet
60-61	Forslag til implementeringsrækkefølge for tiltag på stirutenettet

Trafikafvikling Jyllinge Bymidte

JULI 2014
RAMBØLL

UDARBEJDET:
HHW, THMB, RAHH, JPL, KBB,
ASH

KONTROL:
HHW, THBM

GODKENDT:
HHW

RAMBØLL

FIGURER

Figur 1 Lokalplaner for byudvikling i Jyllinge.

Figur 2 Eksisterende vejklassificering i Jyllinge.

Figur 3 Eksisterende stier i Jyllinge.

Figur 4 Trafikken i en morgenspidstid.

Figur 5 Trafikken i en eftermiddagsspidstid.

Figur 6 Busruter i Jyllinge.

Figur 7 Områder med mindre end 400 m. til nærmeste busstoppested

Figur 8 Registrerede uheld i perioden 2009-2013 på kommunevejene.

Figur 9 Kortlægning af lokaliteter, hvor der har været borgerhenvendelser, eller som er udpeget ved skolerunden.

Figur 10 Forslag til fremtidig vejklassificering i Jyllinge

Figur 11 Forslag til fremtidig hastighedsklassificering i Jyllinge

Figur 12 Forslag til fremtidigt sammenhængende stirutenet i Jyllinge

Figur 13 Samlet oversigt over forslag til tiltag

Figur 14. Oversigt over placering af forslag til tiltag.

BILAG

Notat, Jyllinge Trafikplan Dokumentation for Trafikmodel,
17. juni 2014

1 / INDLEDNING

Jyllinge by har gennemgået en massiv forvandling fra et lille fiskerleje til en by med nu over 10.000 indbyggere. Undervejs i denne udvikling er der ikke tidligere udarbejdet en samlet trafikplan for udviklingen.

Roskilde Kommune har derfor i perioden marts-juli 2014 samarbejdet med Rambøll om en plan for forbedrende tiltag til trafikafviklingen i Jyllinge Bymidte og de omkringliggende boligområder. Planen vurderer bl.a. muligheden for en nordlig tilslutning til A6 og mulighederne for at forbedre trafikafviklingen i bymidten.

Planen er et led i det vedtagne udviklingsprogram og den deraf afledte handleplan for byen. For at sikre, at mulighederne i byområdet bevares og understøttes af gode forbindelser og adgangsforhold, er der udarbejdet et forslag til en overordnet trafikstruktur for området, der både tager hensyn til de byrumsmæssige udfordringer og muligheder i udviklingsprogrammet, samt til en afvikling af trafikken i området, der både tilgodeser biltrafikken og byens øvrige trafikanter.

Resultatet af planen er et idekatalog med løsningsforslag for trafikale tiltag i byen med tilhørende anlægsoverslag. Tiltagene skal siden implementeres i udviklingsprogrammet for byen på baggrund af dialog med borgerne og endelig politisk vedtagelse.

Løsningsforslagene er udarbejdet ud fra en opfattelse af, at enhver sti, vej, kryds og plads skal betragtes som et byrum, der skal betjene en trafikal eller en rekreativ funktion.

Nogle steder er den ene funktion mere fremherskende end den anden, men intet byrum har kun én funktion, da den udgør rammen for et sted, hvor mennesker kan mødes, cirkulere og gøre ophold.



Foto af Jyllinge Parkvej

2 / SAMMENFATNING

For at Jyllinge skal blive en velfungerende og levende by, er det vigtigt, at man føler sig tryk i trafikken. Derfor skal andelen af gennemkørende trafik og hastigheden reduceres, ligesom for holdene for cykler skal forbedres.

Kortlægning og analyser viser, at der allerede er et sammenhængende og velfungerende vejnet, og at trafikken med ganske få undtagelser primært afvikles på det udpegede trafikvejnet. Udviklingsplanerne for Jyllinge giver dog anledning til en række forbedringsforslag, som primært har til formål at fredeliggøre bymidten for gennemkørende trafik.

Jyllinge by er godt betjent med buslinjer, der både giver forbindelse til vigtige knudepunkter og fungerer som lokale forbindelser i Jyllinge by.

Stinettet er ligeledes veludbygget med mange stier i eget trace. Dog mangler der flere steder forbindelser, der kan sikre, at det bliver til et sammenhængende stirutenet.

Der er de seneste år sket en lille stigning i antallet af politiregistrerede uheld, hvilket bør holdes under observation, men der er ikke registreret særligt uheldsbelastede lokaliteter i Jyllinge.

Kommunen modtager og indhenter løbende borgerhenvendelser vedrørende utrygge lokaliteter for lette trafikanter. Disse er medtaget i forslag til planer og løsninger.

En forlængelse af Osvej til Møllevej vil ifølge trafikmodelberegningerne være attraktiv for trafik fra Nordmarken til A6 og dermed kunne flytte en del af gennemfartstrafikken fra Værebrovej og bymidten til Lindegårdsvej og den yderste del af Jyllinge Parkvej. Denne tendens vil yderligere forstærkes, hvis Møllevej tilsluttes direkte til A6.

Som konsekvens af dette foreslås en række trafikveje i og omkring bymidten nedklassificeret til lokalveje og Jyllinge Parkvej omprofilert på hele strækningen med et profil, der klart markerer overgangen fra land til by og understøtter byudviklingsstrategiens idé om, at trafikanterne får en oplevelse af at køre ind i en by. Desuden foreslås hele Centerkvarteret og Landsbyen, samt Baunegårdsvej og Flådevej omfattet af en 30 km/t zone.

Et af udgangspunkterne for trafikplanarbejdet var ønsket om at aflaste Bygaden for gennemkørende trafik. Et af forslagene i den forbindelse har været at åbne for gennemkørende trafik på Planetvej mellem Møllevej og Jyllinge Parkvej.

Isoleret set vil en åbning af Planetvej kunne flytte en del af den gennemkørende trafik på Bygaden, men ikke aflaste bymidten i øvrigt. Til gengæld vil en gennemkørselsmulighed forringe betingelserne for at opnå sikre og trygge forhold for bløde trafikanter i området mellem Jyllinge Hallerne, og de planlagte fremtidige faciliteter for idræt, fritid og kultur på de nuværende boldbaner.

For yderligere at understrege ønsket om at fredeliggøre særligt Bygaden for gennemkørende trafik fra Nordmarken til Centerkvarteret, foreslås krydset mellem Nordmarksvej, Bygaden og Møllevej omprioriteret, så den primære retning i fremtiden bliver Møllevej-Nordmarksvej og Bygaden tilsluttet som en sidevej med overkørsel. Dette kan yderligere understøttes af etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger i Bygaden og en lukning af Kirkebjergvej ved Bygaden.

Desuden foreslås det at iværksætte en dialog med Jyllinge skole, forældrene og eleverne om adfærd og vaner i forbindelse med transporten til og fra skole.

3 / PROCES

Planen er blevet til i et samarbejde mellem medarbejdere fra By Kultur og Miljø direktørområdet i Roskilde Kommune og Rambøll, som har været rådgiver på opgaven.

Som indledning til opgaven havde Rambøll lavet en registrering af bymidten og udarbejdet en analyse af eksisterende forhold, som vil kunne have indflydelse på planen. Desuden var der udarbejdet en liste med mulige fysiske løsninger, som både havde en geografisk og økonomisk variation, og som var i overensstemmelse med det allerede udarbejdede "Udviklingsprogram Jyllinge Bymidte", dateret maj 2013.

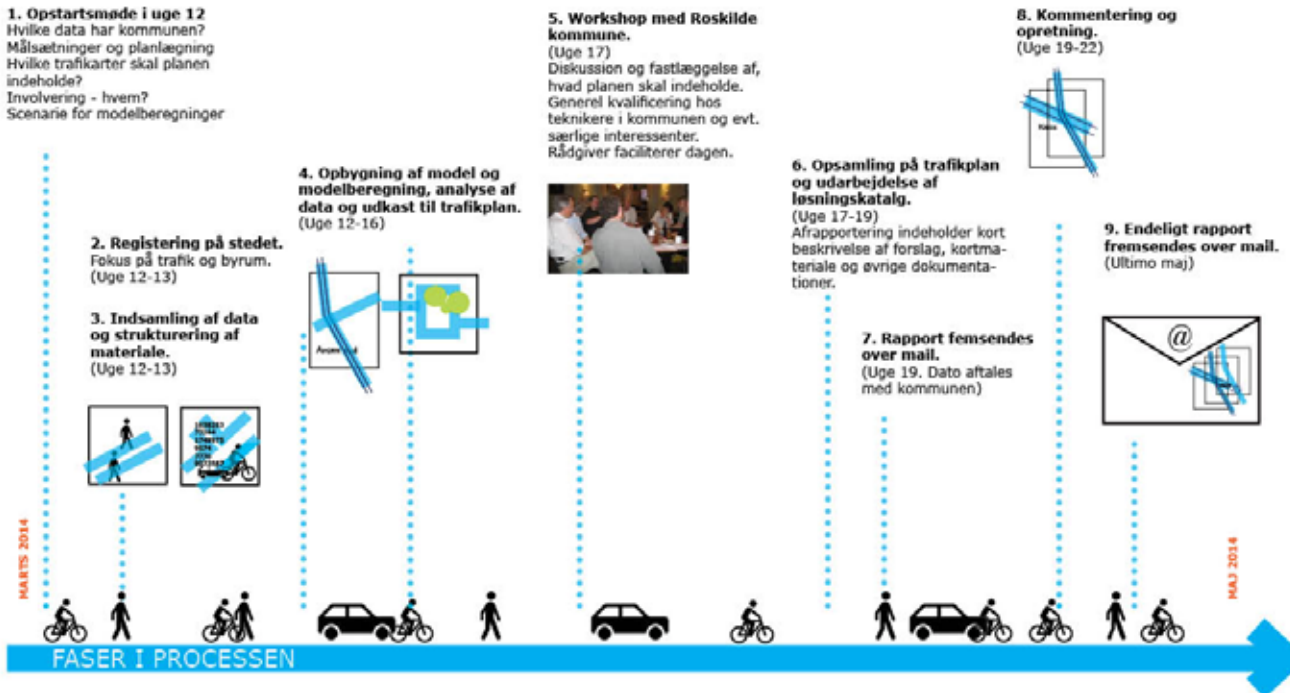
Rambølls materiale blev anvendt som grundlag, og præsenteret for Roskilde Kommune den 23. april 2014. Kommunens rolle på mødet var at

kvalificere og kommentere forslagene samt bidrage med lokal viden og kendskab til de politiske ønsker.

Ved Co-Creation processen blev der udpeget muligheder og potentialer samt et overordnet bud på en samlet trafikplan. For at få et realistisk bud på trafikplanen, som var i overensstemmelse med kommunens ønsker, blev der lavet en fælles opsamling, som indeholdte de principielle løsninger, som rådgiverne efterfølgende skulle uddybe i et notat.

Processen blev faciliteret af rådgiver og varede fire timer.

FORSLAG TIL DEN SAMLEDE PROCES



RAMBØLL

MÅLSÆTNING OG PLANHORIZONT

Handlingsplanen for udviklingsprogrammet gør status hvert år og opdateres løbende, dvs. at den gældende handlingsplan p.t. hedder 2015-2018, hvilket denne plan for trafikafviklingen skal forholde sig til.

HELHEDSPERSPEKTIV

Roskilde Kommune ønsker at skabe en helhedsorienteret plan, som integrerer trafikplanlægning med byrumsindretning og som sikrer, at intentioner fra "Udviklingsprogram for Jyllinge Bymidte" bliver videreført. For at imødekomme dette ønske, blev der ved workshopen fremlagt nogle illustrationer med projektidéer, som både løser trafikale behov, men også tilfører byrummene værdi og oplevelse, hvor eksisterende byrumskvaliteter inddrages eller opgraderes.

Projektidéerne tager udgangspunkt i den geografiske opdeling, som blev introduceret i Udviklingsprogrammet: Fjordkilen, Centerkvarteret og Landsbyen.

MÅLSÆTNINGER

Jyllinge Bymidte er et byområde, som er præget af store variationer i bebyggelsestyper og vej- og stityper. Det varierer fra det idylliske fiskerleje ved fjorden til traditionelle parcelhuskvarterer og bycenter med servicefunktioner. Som grundlag for planen, blev der opstillet nogle overordnede mål for trafikken, der har fungeret som retningslinjer for arbejdet.

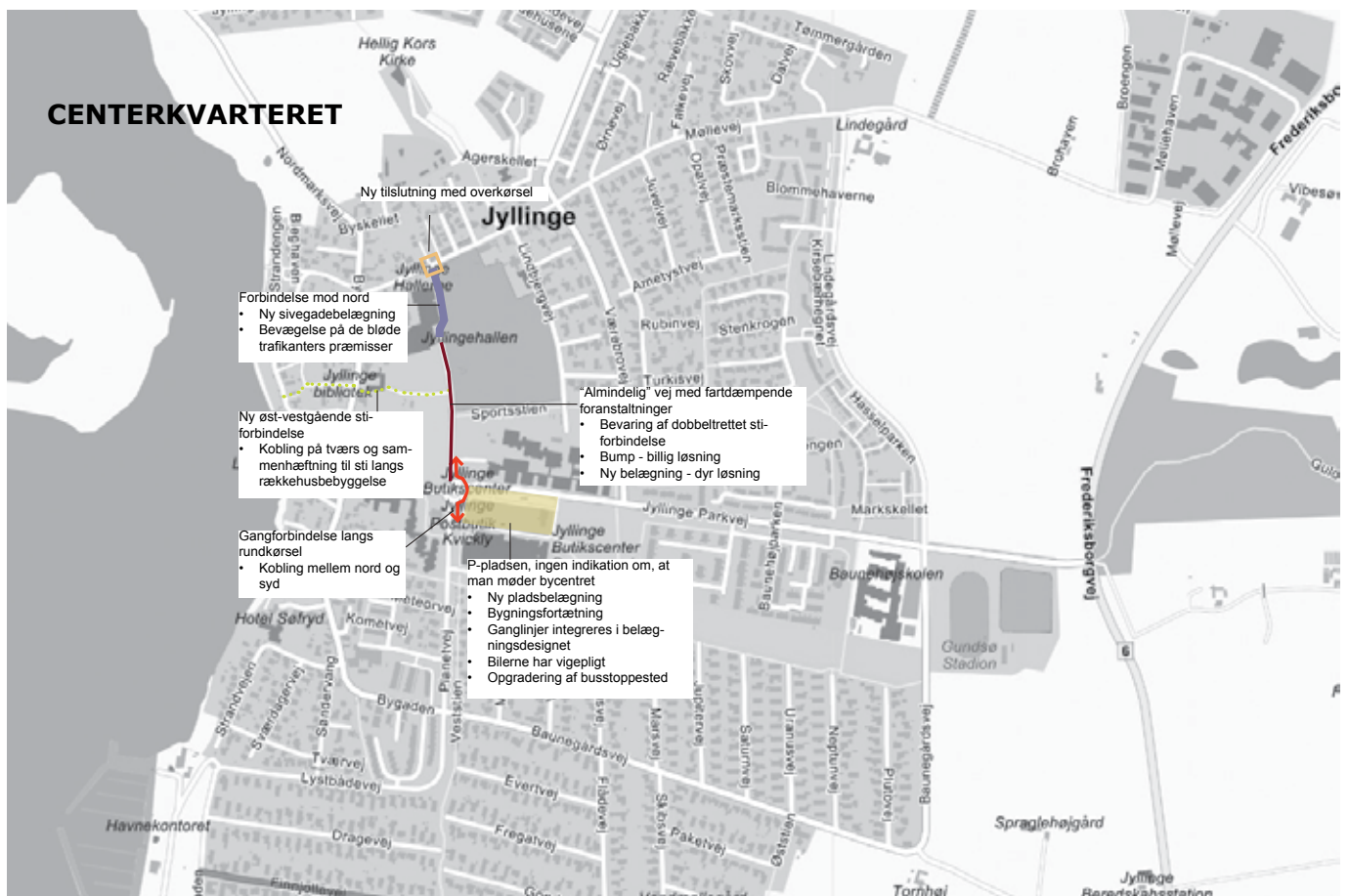
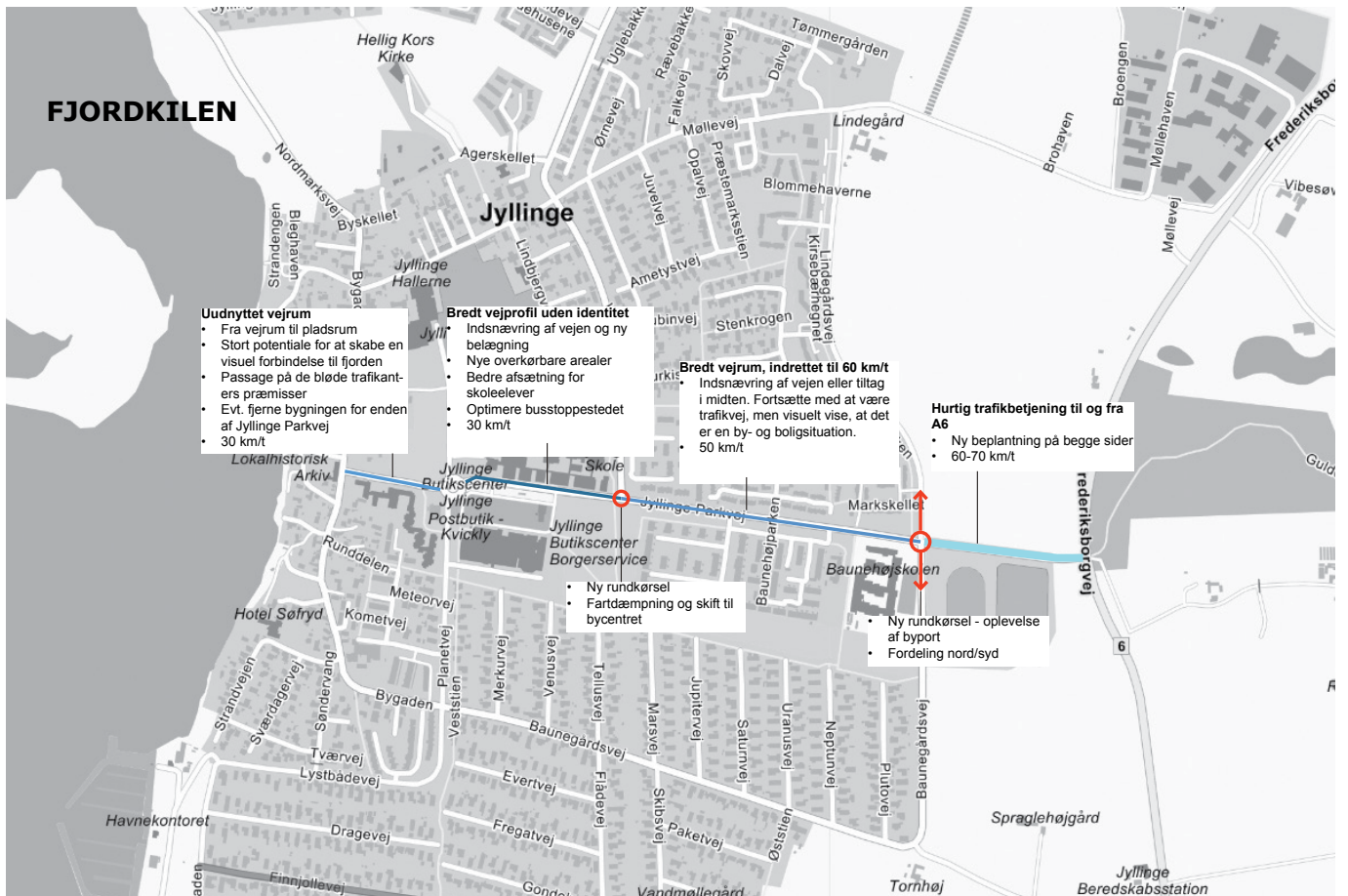
Roskilde Kommune har følgende trafikmål at:

- Skabe helhed i bymidten og på sigt forskønne ved udvalgte steder
- Skabe et enkelt og logisk trafiksystem
- Reducere bilernes hastighed
- Fjerne unødvendig gennemkørende trafik især ved Bygaden
- Forbedre trafiksikkerheden og trygheden for beboere og brugere omkring de offentlige funktioner
- Skabe bedre forhold for de lette trafikanter på langs og tværs i området
- Placere p-pladser på strategiske steder i bymidten
- Skabe bedre forbindelse til A6, og det regionale vejnet i øvrigt
- Flytte interne ture i området fra bil til cykling og gang,
- Trafikplanen skal understøtte intentionerne fra "Udviklingsprogram for Jyllinge Bymidte"

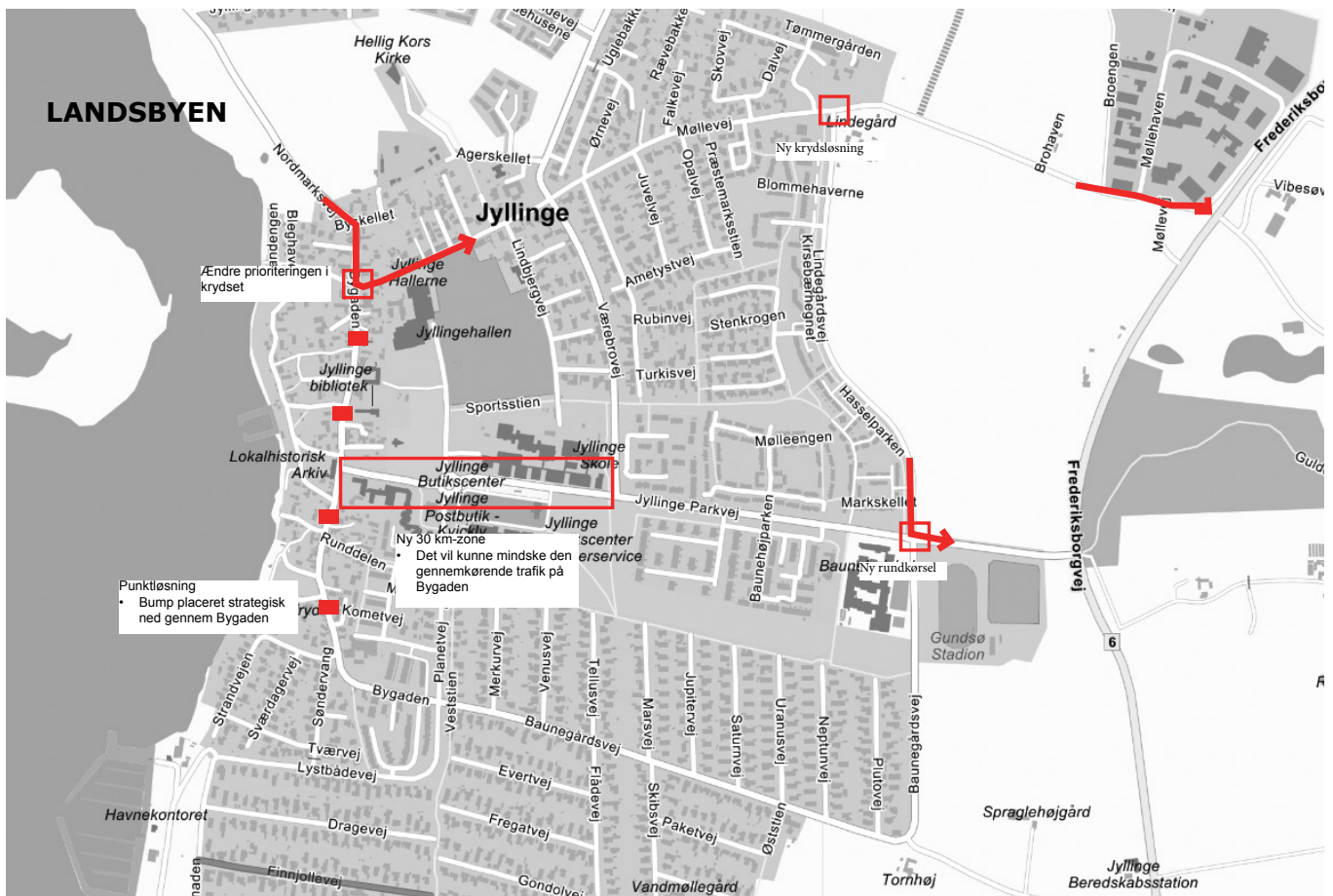
Roskilde Kommune har følgende byrumsmål at:

- Fredeliggøre og forskønne vejrum med eksisterende gennemgående træækker og belysning
- Gøre - særligt de brede vejrum - visuelt smalle med beplantning og vejindsnævninger
- Skabe tryghed i gaderummene med et socialt virke - mere ophold
- Forøge de rekreative arealer i området i form af nye pladser
- Gøre de eksisterende byrum mere brugervenlige

GRUNDLAG



GRUNDLAG



Som grundlag for arbejdet ligger i øvrigt en lang række planer og forudsætninger, herunder:

- Regionale og statslige infrastrukturplaner
- Roskilde Kommunes Trafikpolitik
- Trafikplan og andre projekter for Gundsø Kommune udarbejdet i 2004 og 2005
- Idéoplæg og evaluering af ombygningen af Bygaden



5 / KONTEKST / PLANLAGT BYUDVIKLING

I forbindelse med udarbejdelsen af trafikplanen for Jyllinge er der foretaget en indledende overordnet kortlægning og analyse af de eksisterende forhold.

KORTLÆGNINGEN INDEHOLDER EN REDEGØRELSE FOR:

- Igangværende og planlagt byudvikling
- Vejklassificering
- Stinet
- Trafikal belastning
- Kollektiv trafik
- Trafiksikkerhed
- Utryghed

I beskrivelsen af hvert emne gives en status samt en konklusion på de eksisterende forhold. Der indgår således ikke en redegørelse for planer eller mulige projekter, men udelukkende en problemudpegning.

PLANLAGT BYUDVIKLING

Der er udarbejdet lokalplaner for flere udviklingsprojekter i Jyllinge. På kortet Figur 1 ses de udviklingsprojekter, som indgår som forudsætning for udarbejdelsen af trafikplanen.

LOKALPLAN 526 – BROENGEN I JYLLINGE

Området er beliggende øst for Jyllinge Nordmark, syd for Broengen og vest for erhvervsområdet Møllehaven. Området dækker et areal på ca. 25,8 ha. I lokalplanen fastlægges den overordnede struktur for et nyt byområde syd for Broengen.

Lokalplanen opdeler området i tre delområder: Et til bebyggelse med institutioner, et til blandet tæt/lav og åben/lav boligbebyggelse og et til offentligt grønt område. Desuden fastlægger lokalplanen placering og tværsnit for Osvejs forlængelse.

LOKALPLAN 552 – TØMMERGÅRDEN I JYLLINGE

Lokalplanen giver mulighed for at bygge række- og kædehuse på ejendommen, der i dag drives som tømmerhandel.

LOKALPLAN 587 FOR UDVIDELSE AF JYLLINGECENTRET - FORSLAG

Lokalplanområdet omfatter hele Jyllingecentret. Baggrunden er, at der er fremsat ønske om at opføre en udvidelse af Jyllingecentret, et sundhedshus/butiksbygning og 48-52 ældreegnede boliger.

Forslaget er drøftet med grundejerne og Jyllinge Centerforening. Roskilde Kommune vurderer, at projektet vil bidrage til en positiv udvikling af området. I overensstemmelse med målsætningen i Byrådets Udviklingsprogram for Jyllinge Bymidte vil projektet medvirke til, at centerkvarteret udvikles til et stærkt, klart centrum, der er samlingspunkt for livet i Jyllinge.



Foto af Jyllinge Parkvej

KONTEKST

VEJNETTET

Som helhed er der et sammenhængende og velfungerende vejnet i Jyllinge, hvor de veje der bærer mest trafik er klassificeret som trafikveje, og de veje med mindst trafik er klassificeret som lokalveje. Busruterne kører kun på trafikvejene.

Vejene i Jyllinge er klassificeret efter deres funktion og type. Vejene er opdelt på:

Byområder

- Primær trafikvej
- Sekundær trafikvej
- Primær lokalvej
- Sekundær lokalvej

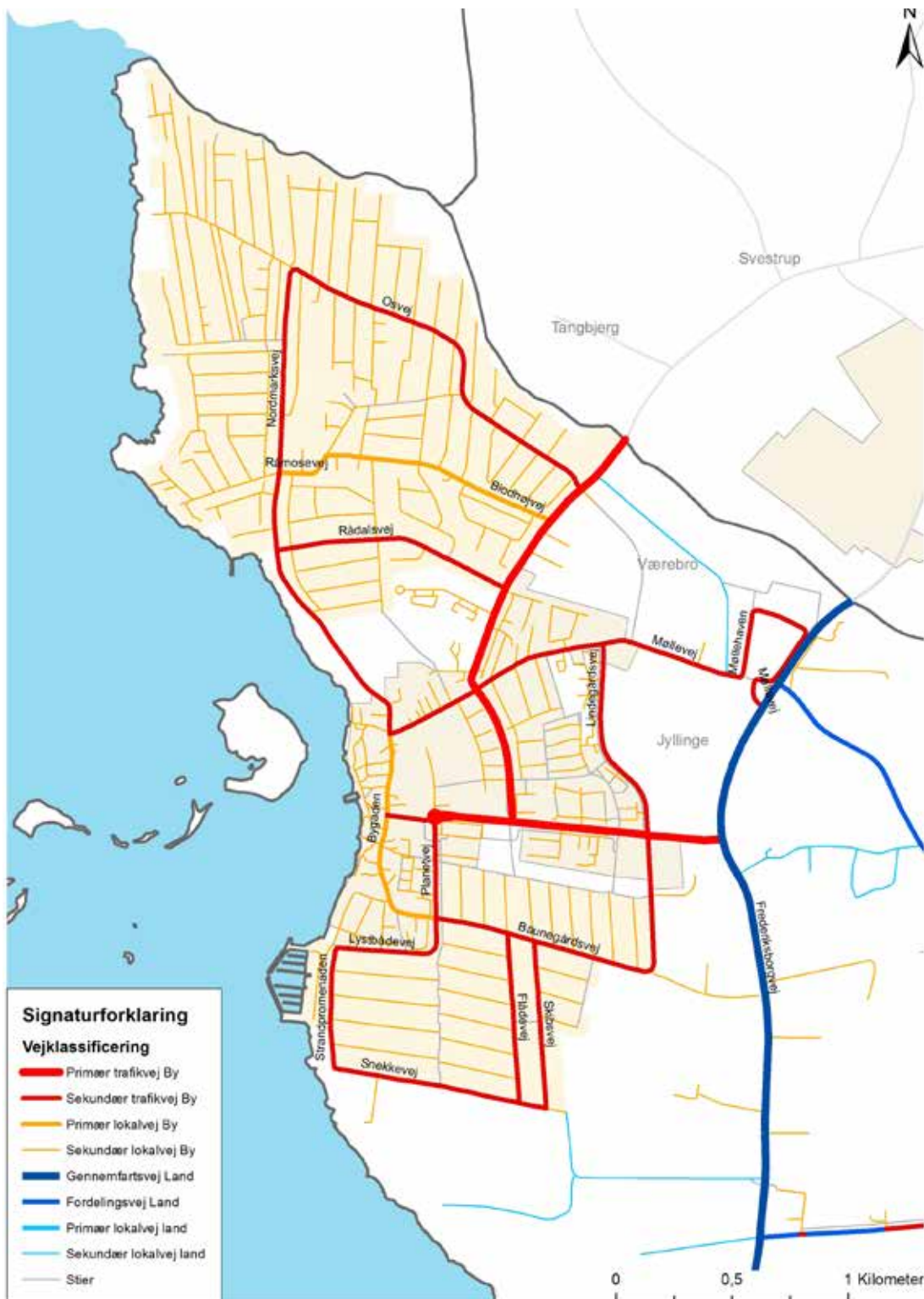
Landområder

- Gennemfartsvej
- Fordelingsvej
- Primær lokalvej
- Sekundær lokalvej

Omklassificering af vejnettet kan være nødvendigt, hvis der sker en byudvikling med nye funktioner eller trafikale omlægninger i Jyllinge i øvrigt.



Figur 1 Lokalplaner for byudvikling i Jyllinge.



Figur 2 Eksisterende vejklassificering i Jyllinge.

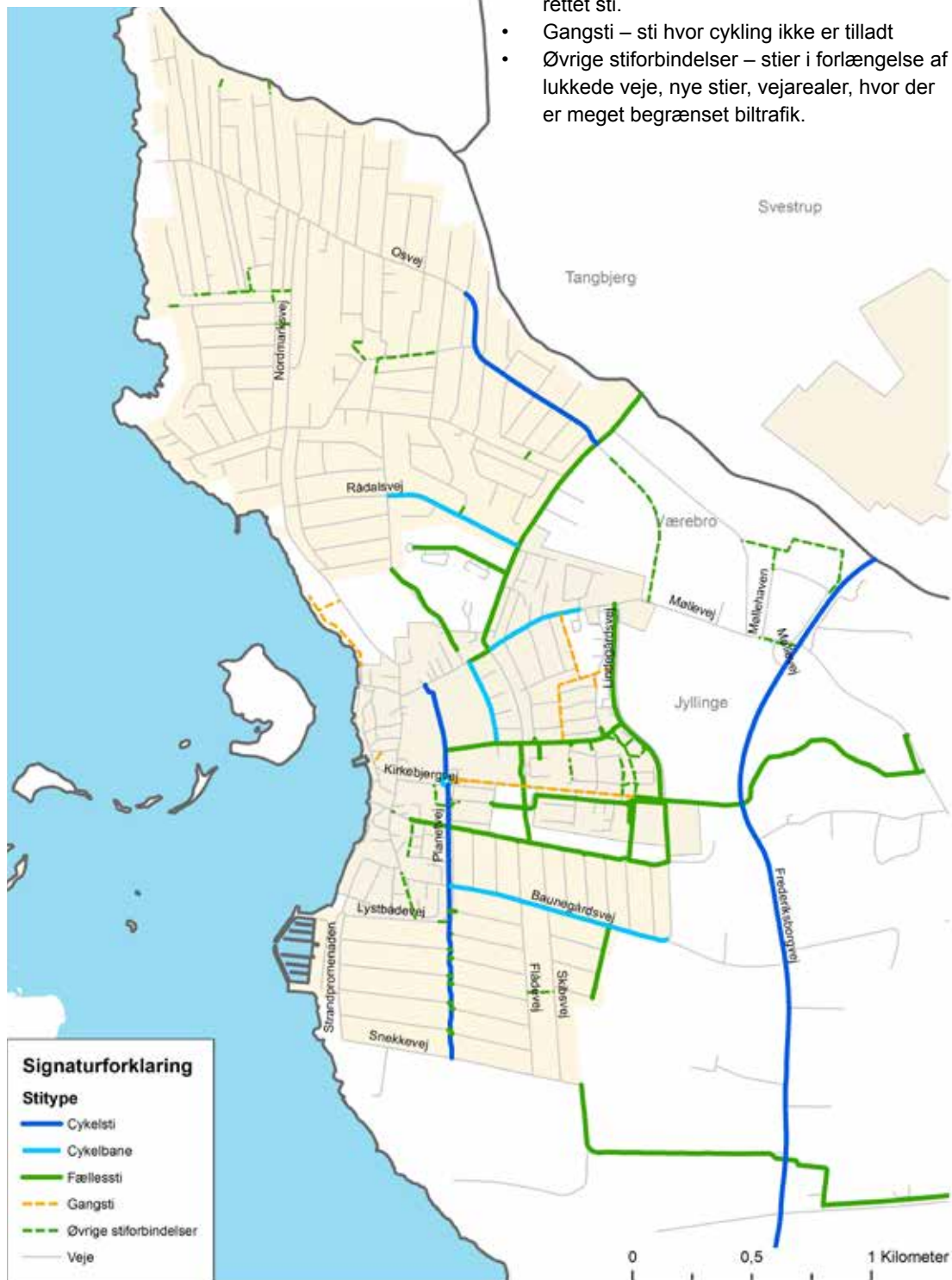
KONTEKST / STINETTET

STINETTET

Der er generelt et godt og sammenhængende stinet i Jyllinge, hvor det særligt omkring skolerne kører i eget tracé uden for vejens areal og dermed ikke er i konflikt med biltrafikken. Dog er der en række vigtige lokaliteter, hvor der enten mangler sti, eller hvor mangler forbindelser mellem stier.

Stierne i Jyllinge er klassificeret efter deres type. Stinettet er opdelt på:

- Cykelsti – separeret fra vejbanen med kantsten
- Cykelbane – afgrænset med stribe på vejbanen
- Fællessti – cykler og fodgængere færdes sammen. Kan være markeret som dobbeltrettet sti.
- Gangsti – sti hvor cykling ikke er tilladt
- Øvrige stiforbindelser – stier i forlængelse af lukkede veje, nye stier, vejarealer, hvor der er meget begrænset biltrafik.



Figur 3 Eksisterende stier i Jyllinge.

KONTEKST / BILTRAFIK

BILTRAFIK

Den nuværende trafikbelastning i Jyllinge er beregnet med en trafikmodel, som er kalibreret efter eksisterende tællinger. Der eksisterer 20-25 valide tællinger i Jyllinge, og modellens beregninger rammer inden for få procents afvigelse fra tællingerne og må derfor betegnes som retvisende.

Trafikken er opgjort for henholdsvis en morgen-spidsstunde og en eftermiddagsspidsstunde, som er vist på kortene Figur 4 og Figur 5. Bemærk at kortene kun viser de veje, der er med i trafikmodellen dvs. de betydelige veje.



Figur 4 Trafikken i en morgenspidsstunde.

KONTEKST / BILTRAFIK

Om morgenen kører trafikken fra Jyllinge til hovedvej A6 primært via Jyllinge Parkvej. Belastningen af Jyllinge Parkvej er ca. 950 køretøjer i østlig retning i en morgenspidstime, og ca. 250 i vestlig retning ind mod Jyllinge. Om eftermiddagen forholder det sig omvendt, idet hovedtrafikstrømmen går ind mod Jyllinge.

Om morgenen anvender en del trafikanter Værebrovej ind i Egedal Kommune for at komme ud på hovedvej A6, og dette er omvendt om eftermiddagen.

Nordmarksvej og Osvej bærer også en del trafik både morgen og eftermiddagen, og de fleste af disse biler har retning mod A6 via Jyllinge Parkvej.



Figur 5 Trafikken i en eftermiddagsspidstime.

KONTEKST / KOLLEKTIV TRAFIK

KOLLEKTIV TRAFIK

Generelt er Jyllinge godt betjent med buslinjer, der forbinder byen med vigtige knudepunkter og fungerer som lokale forbindelser i Jyllinge by.

Det kollektive trafiknet består af buslinjerne 217, 358 og 600S samt natbussen 91N. Nærmeste togstation er Stenløse Station ca. 5 km øst for Jyllinge. Flere af buslinjerne forbindes til S-togstationerne på Frederikssundbanen eller Roskilde Station.

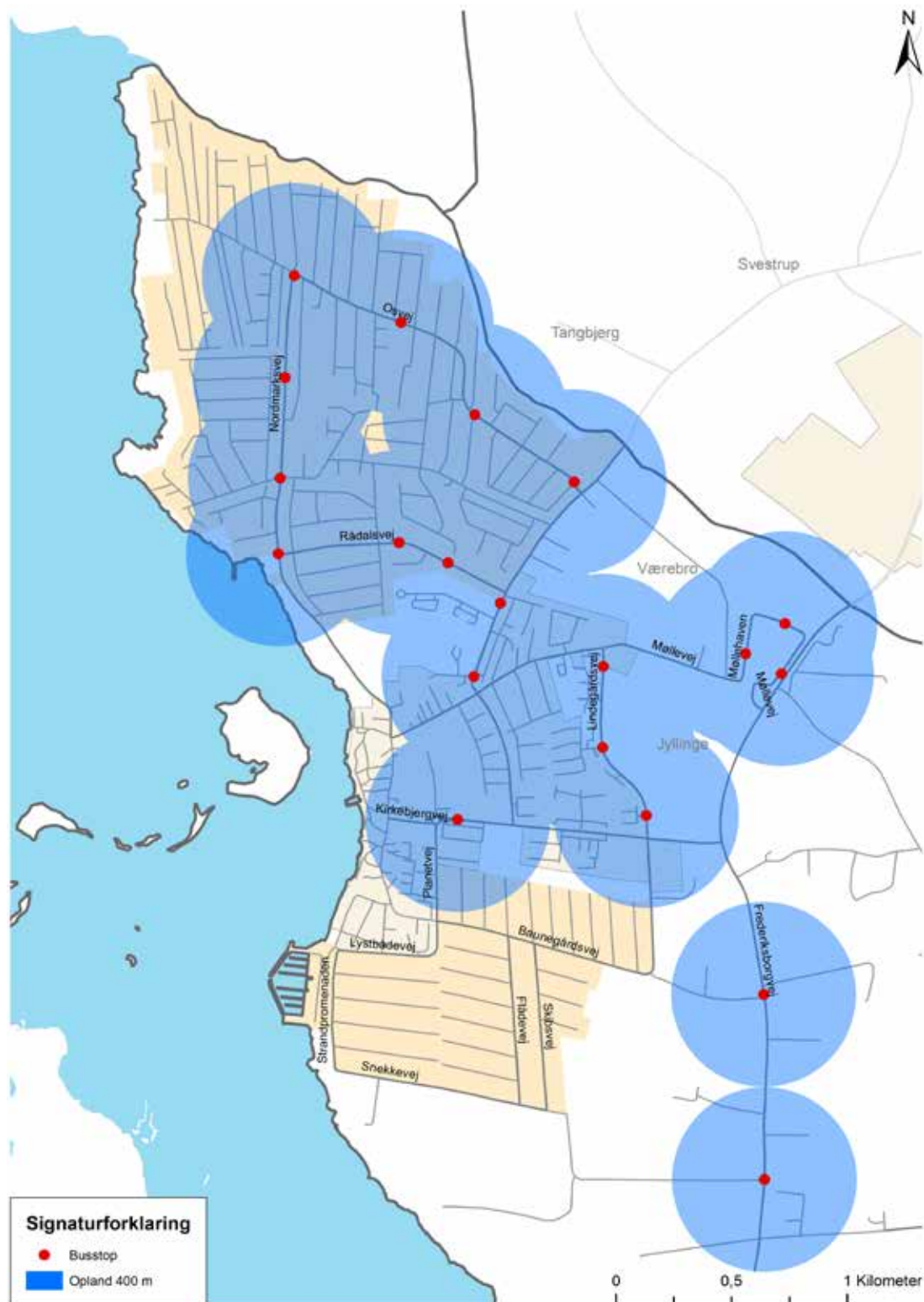


Figur 6 Busruter i Jyllinge.

KONTEKST / KOLLEKTIV TRAFIK

Områder der er mindre end 400 m. fra det nærmeste busstop regnes som oplandsområde til buslinjen. Det meste af det nordlige og centrale Jyllinge ligger inden for 400 m. til nærmest busstop og er dermed godt betjent med kollektiv trafik.

Den sydlige del af Jyllinge, syd for Jyllinge Parkvej, har en ringe kollektiv trafikbetjening uden busruter.



Figur 7 Områder med mindre end 400 m. til nærmeste busstoppested

KONTEKST / TRAFIKSIKKERHED

TRAFIKSIKKERHED

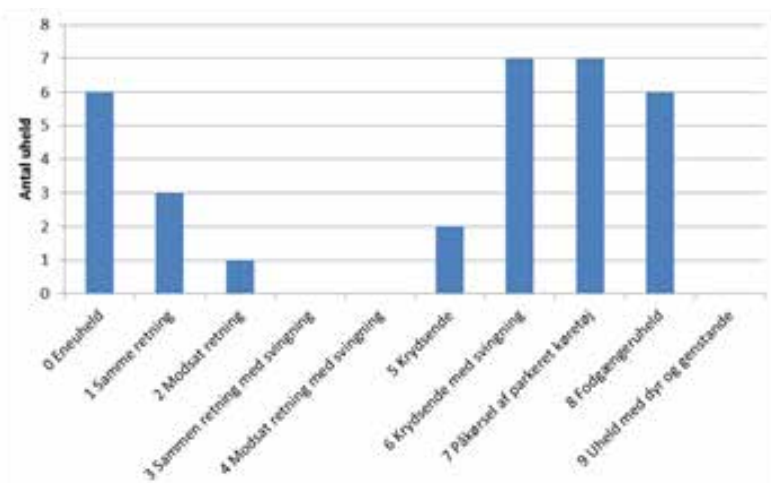
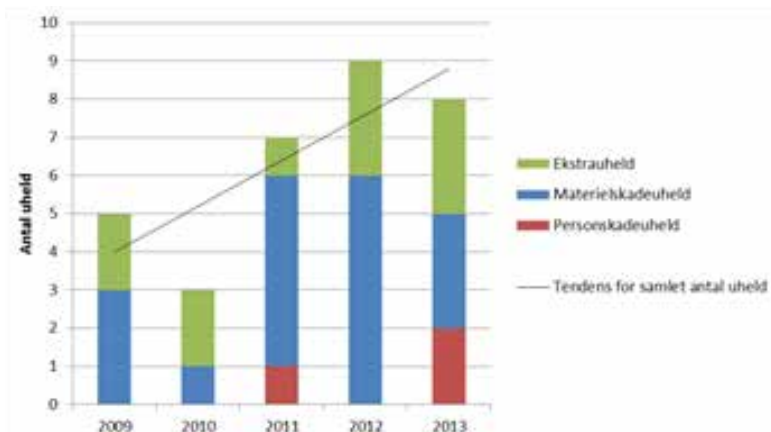
I Jyllinge er der registreret 32 uheld over en femårig periode 2009-2013. Uheldene er vist på kortet Figur 8 og fordeler sig på 3 personskadeuheld, 18 materielskadeuheld og 11 ekstraueheld.

Antallet af uheld er relativt begrænset og udgør ca. 5 % af det samlede antal uheld på kommunevejene i hele Roskilde Kommune jfr. trafik-sikkerhedsplanen. Der er derfor ingen særlige uheldskoncentrationer i Jyllinge, som kan indikere et trafik-sikkerhedsmæssigt problem.

Der er de seneste år dog sket en lille stigning i antallet af uheld i Jyllinge fra ca. 3-5 om året til 7-9 om året. Dette er sket på trods af, at det samlede antal uheld i Danmark og Roskilde Kommune generelt har været faldende i perioden.

Af de 32 uheld har 10 uheld involveret lette trafikanter. Uheld med lette trafikanter udgør en væsentlig del af det samlede uheldsantal.

De typiske uheldstyper i Jyllinge er enueheld, uheld mellem svingende trafikanter i kryds, uheld med parkerede køretøjer samt fodgængeruheld. Dette er et normalt uheldsbillede for et bysamfund, hvor der er relativt mange kryds og lette trafikanter.

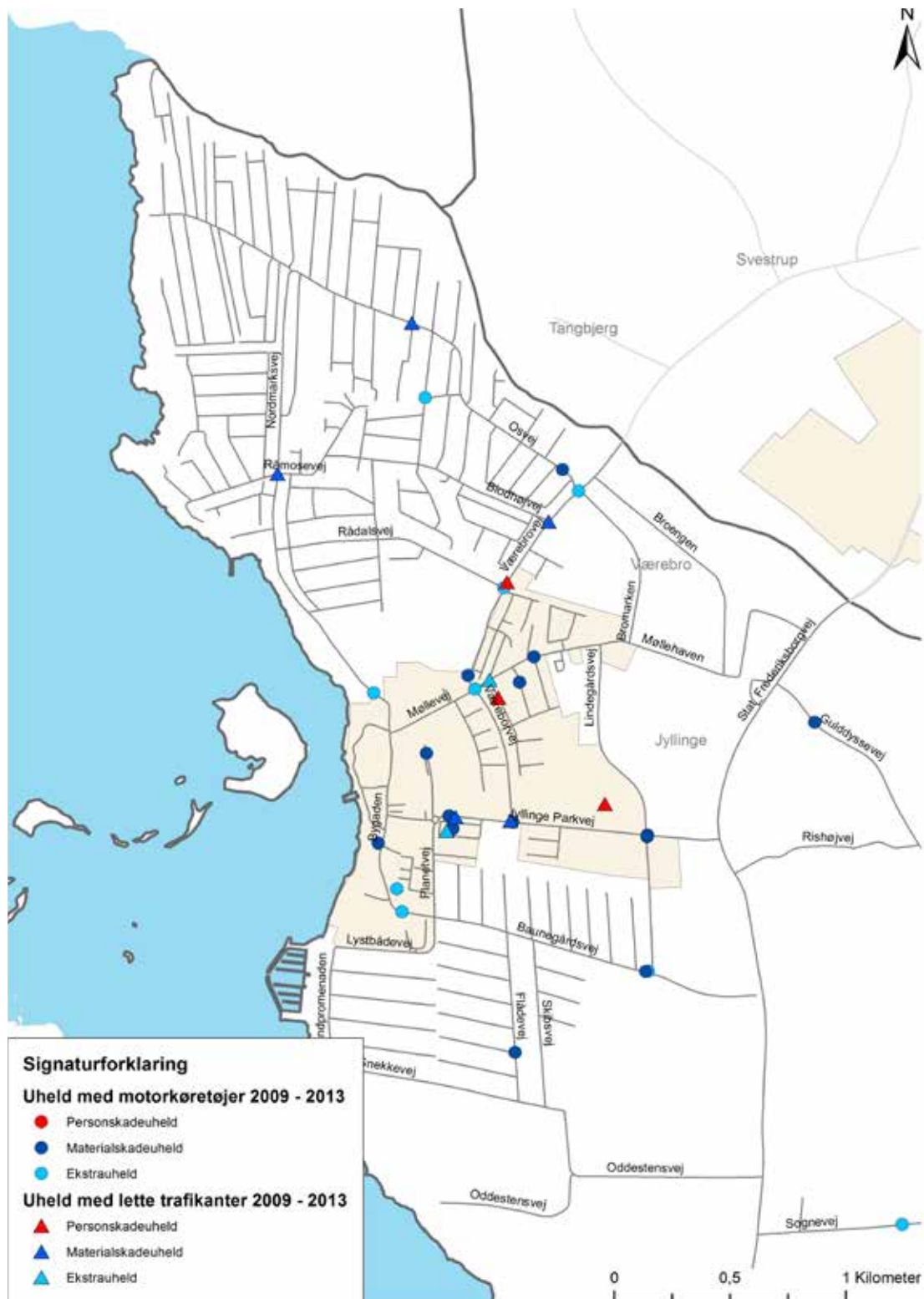


KOMMENTAR

Antallet af uheld giver ikke anledning til at udpege lokaliteter i Jyllinge, hvor der er et trafik-sikkerhedsmæssigt problem. På parkeringspladsen ved Jyllinge Centret er der sket flere uheld, men ikke flere end normalt for en parkeringsplads, hvorfor det ikke kan betegnes som en uheldskoncentration.

Erfaringen viser at kun ca. 1/10 af alle uheld registreres. Derfor skal man ved tolkning af uheldstal være opmærksom på, at der er mange uheld der ikke er kendskab til, og at dette kan forskyde billedet.

KONTEKST / TRAFIKSIKKERHED



Figur 8 Registrerede uheld i perioden 2009-2013 på kommunevejene.

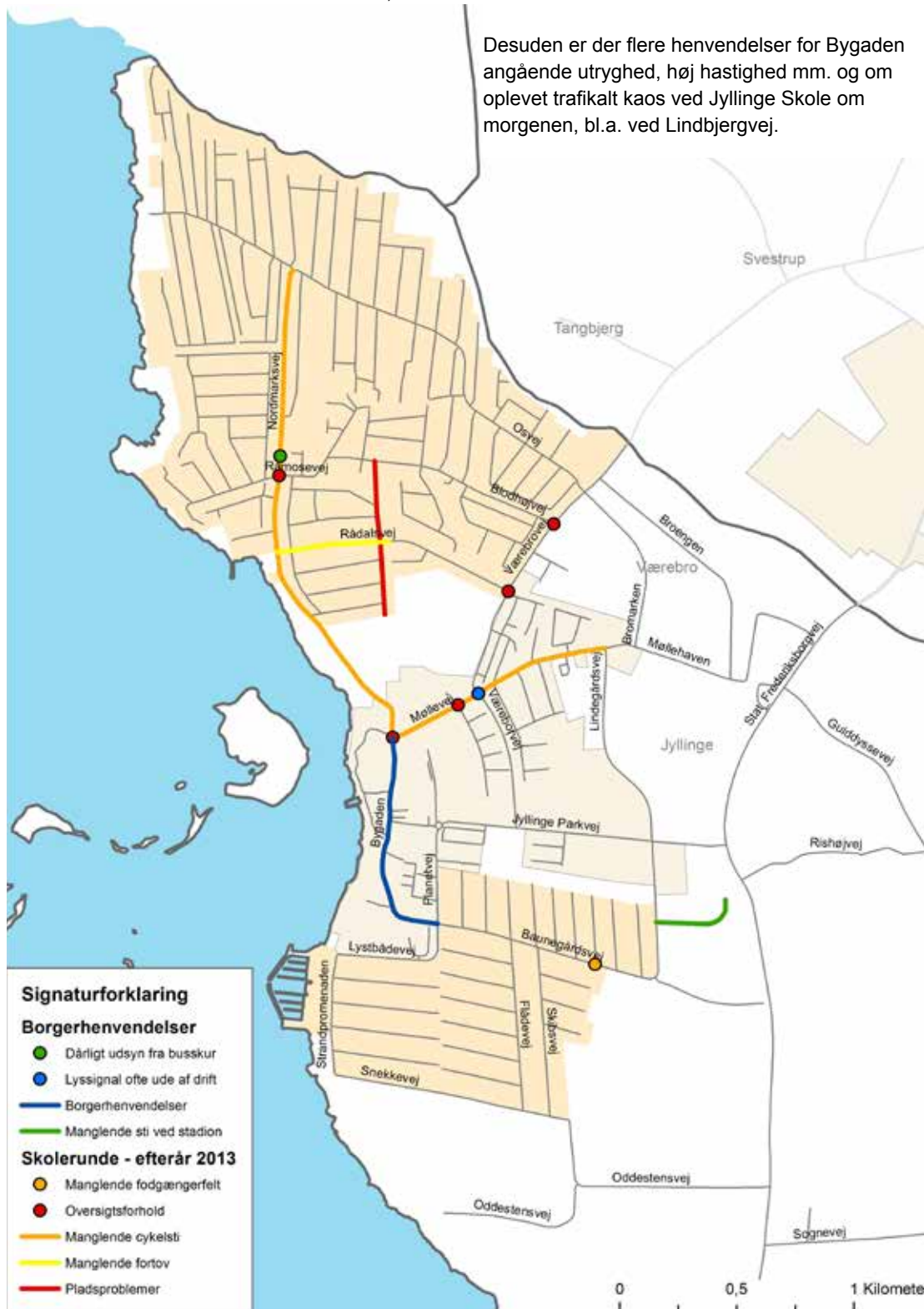
KONTEKST / UTRYGHED

UTRYGHED OG BORGERHENVENDELSER

Der er gennem en periode opsamlet en liste med borgerhenvendelser i Jyllinge, som peger på problemer i vejnettet, der kan være utryghed, manglende stiforbindelser ol. Parallelt med dette er der indsamlet henvendelser fra skolerne, der

Henvendelserne omfatter bl.a. manglende stier på Nordmarksvej og Møllevej samt vejen ind til stadion. Derudover er der henvendelser om dårlige oversigtsforhold i flere af de vigepligtsregulerede kryds, og at lyssignalet ved Værebrovej ofte er ude af drift.

Desuden er der flere henvendelser for Bygaden angående utryghed, høj hastighed mm. og om oplevet trafikalt kaos ved Jyllinge Skole om morgenen, bl.a. ved Lindbjergvej.



Figur 9 Kortlægning af lokaliteter, hvor der har været borgerhenvendelser, eller som er udpeget ved skolerunden.

6 / EVALUERING AF BYGADEN

VEJENS UDFORMNING

Bygaden har et meget snævert profil og er i dag ensrettet i sydgående retning på den nordlige delstrækning nord for Kirkebjergvej. På den sydlige del syd for Kirkebjergvej er vejen indrettet som 2 minus 1 vej.

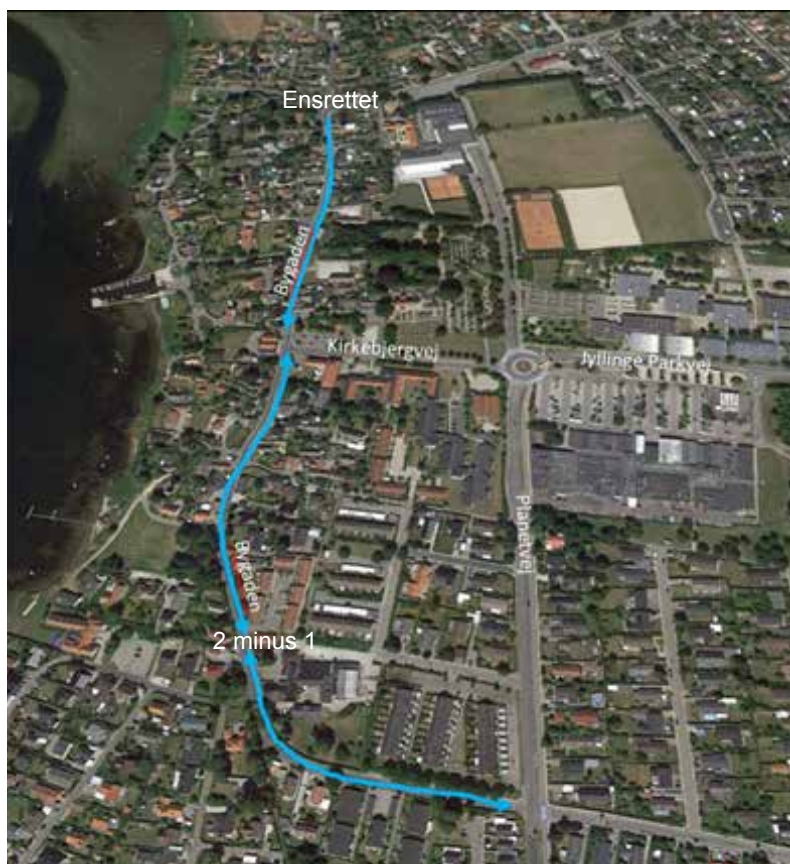
TRAFIK

Ensretning af den nordlige del af Bygaden har reduceret trafikken i dag og aften timerne. Om morgenen er trafikken den samme.

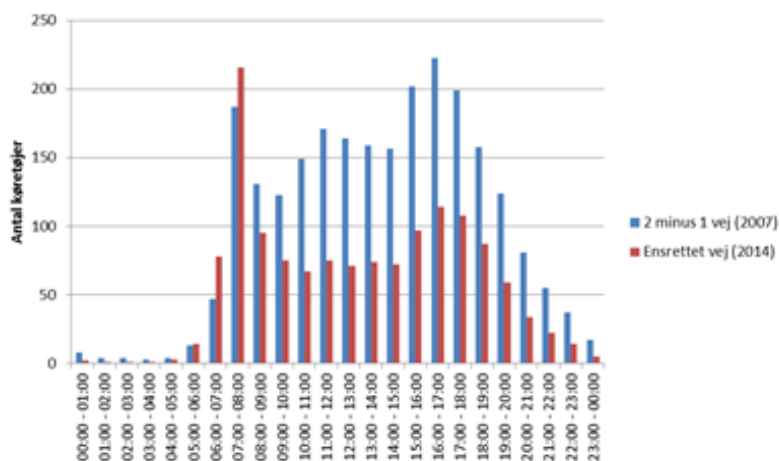
Trafikken er talt på delstrækningen mellem Slippen og Kirkestræde på den ensrettede del. Her kører der 1.350 køretøjer på en hverdag, hvoraf ca. 20 er tunge køretøjer. På en søndag kører der 980 køretøjer. Trafikken er mest intens i morgenspidstimen med op til 220 køretøjer. Om eftermiddagen er der talt ca. 100 køretøjer/time.

I forhold til den tidligere vejudformning med 2 minus 1 vej er der sket en reduktion i døgnetrafik fra 2.400 til 1.400 køretøjer i døgnet.

Reduktionen dækker over, at trafikken om dagen og især om eftermiddagen er halveret, hvorimod den om morgenen er omtrent uændret.



Trafik - sum af begge retninger



EVALUERING AF BYGADEN / HASTIGHED

HASTIGHED

Høj hastighed er et problem på den ensrettede del af strækningen. Målinger indikerer, at der køres lige stærkt både ved ensretning og 2 minus 1 vej.

Hastigheden er målt over flere dage på samme lokalitet som trafiktællingerne mellem Slippen og Kirkestræde.

På den ensrettede del af Bygaden er middelhastigheden målt til at være 37,5 km/t og med en 85 % fraktil på 44,6 km/t. Hastighedsbegrænsningen er 30 km/t og 88 % kører således for stærkt.

En tidligere hastighedsmåling fra 2007 for 2 minus 1 vejen viser, at hastigheden er omtrent uændret. Middelhastigheden var dengang 38,0 km/t og 85 % fraktilen 47,4 km/t.

UHELD

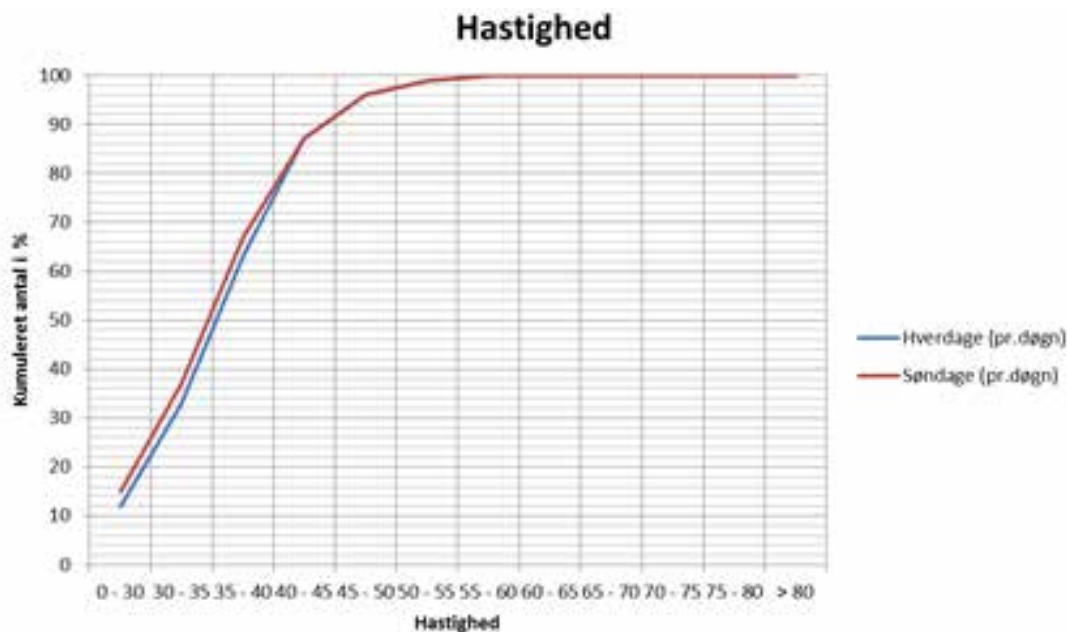
Der er intet i uhedsregistreringerne der tyder på, at strækningen er særligt uheldsbelastet.

I perioden 2009-2013 er der sket ét uheld på Bygaden på den sydlige delstrækning. Uheldet er et ekstra uheld, hvor en personbil har påkørt et vejtræ.

UTRYGHED OG BORGERHENVENDELSER

Borgerhenvendelserne indikerer en blandet holdning til ensretningen, idet der nævnes både fordele og ulemper ved begge løsninger. De indkomne borgerhenvendelser er her listet i prioriteret rækkefølge efter, hvor mange der vedrører emnet.

1. Flere foreslår, at Bygaden kan aflastes ved at åbne for Planetvej ud til Møllevej og eventuelt etablere en ny forbindelse ud til hovedvej A6.
2. Flere nævner, at der er skabt større tryghed ved ensretningen, da området er fredeliggjort, og at der er bedre forhold for cykler og fodgængere, der nu er adskilt med fuldt optrukket linje. Dem der bor på Bygaden oplever større tryghed, da der kun kommer trafik fra én retning, og at trafikken særligt om eftermiddagen er mindre.
3. For Bygaden nævner nogle, at ensretningen bør ophæves, uden en egentlig argumentation. Bygaden bør ifølge borgerne laves til 2 minus 1 vej igen.
4. Mange nævner, at eftermiddagen er blevet meget mere rolig med trafik.
5. Der er flere, der nævner, at man i 2 minus 1 løsningen går direkte fra døren ud på vejen, hvor der kan færdes biler.
6. Der er henvendelser angående etablering af hastighedsdæmpning på Bygaden samt at lukke Nordmarksvej i Bygadens nordlige del for at gøre kurven mere tryk.
7. Det nævnes, at flere ikke respekterer ensretningen



EVALUERING AF BYGADEN / SAMMENFATNING

SAMMENFATNING

Fordele og ulemper ved henholdsvis ensretning og 2 minus 1 vej i den nordlige del af Bygaden set i forhold til hinanden er samlet i nedenstående skema.

VÆLGES DET AT REETABLERE EN 2 MINUS 1 VEJ KAN FØLGENDE OPNÅS:

Løsningen vil skabe bedre tilgængelighed for de lokale borgere, men kan også medføre en øget trafikal belastning, som dog ikke er markant i forhold til den eksisterende trafik.

For at en 2 minus 1 vej skal lykkes, bør følgende forhold være gældende:

- Bygaden bør aflastes for trafik, fx ved at åbne for Planetvej ud til Møllevej eller lukke Kirkebjergvej ved Bygaden.
- Der bør etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger, der svarer til en blå 30 km/t-zone.
- Der bør ske en forskønnelse og trygheds-skabende indretning af vej og byrum.

VÆLGES DET AT BIBEHOLDE ENSRETNINGEN ER FØLGENDE FORHOLD GÆLDENDE:

Løsningen skaber større tryghed for beboerne langs vejen og de lette trafikanter, idet de har deres eget areal at færdes på.

Bibeholdes ensretningen bør følgende forhold være gældende:

- Der bør etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger, der svarer til en blå 30 km/t-zone.
- Der bør ske en forskønnelse og trygheds-skabende indretning af vej og byrum.

	FORDELE	ULEMPER
ENSRETNING	<ul style="list-style-type: none">• Reduceret trafik• Større tryghed for lette trafikanter og lokale beboere	<ul style="list-style-type: none">• Strømlinet forløb kan friste til at køre for stærkt• Omvejskørsel for lokale beboere
2 MINUS 1 VEJ	<ul style="list-style-type: none">• Dobbeltrettet trafik og cykelfaciliteter er opretholdt selvom vejprofilen er smalt.	<ul style="list-style-type: none">• En del trafik både morgen og eftermiddag• Utrygge zoner i kantbanerne, hvor beboerne går direkte fra gadedøren ud på gaden.

EVALUERING AF BYGADEN / TRAFIKGRUPPEN

MØDE MED TRAFIKGRUPPEN

De foreløbige resultater og anbefalinger blev drøftet med Trafikgruppen på et møde den 12. maj 2014, herunder et forslag om at ændre prioriteringen i krydset Møllevej/Bygaden, hvilket gav anledning til følgende kommentarer fra Trafikgruppen:

"Udstykning af Nordmarken har resulteret i den øgede trafikmængde gennem den gamle bydel hvilket skaber stor utryghed og ødelægger det idylliske landsbymiljø, som vi prøver at bevare gennem andre tiltag som udviklingsprogrammet og kulturkataloget.

Kommunalt har de trafikale problemer været anerkendt gennem mere end 10 år. Gundsø kommune etablerede 2÷1 vej, hvilket desværre ikke var en succes og Roskilde Kommune forsøgte derfor at afhjælpe problemerne med en ensretning.

Som en kort summering af det vi tale om, så syntes vi at en naturlig overgang fra Nordmarksvej til Møllevej er en rigtig godt tiltag, men det skal selvfølgelig suppleres af andre tiltag.

Etablering af bump på Bygaden vil der ikke være beboeropbakning omkring, bl.a. pga. at mange ældre huse ikke kan modstå de forplantede rystelser og pga. u hensigtsmæssige støjgener som forvaltningen selv har fremhævet ved flere lejligheder.

De supplerende tiltag bør derfor være en åbning ad Planetvej til Møllevej eller en fysisk lukning af Kirkebjergvej (i forbindelse med at dette område med P-plads og Fjordmuseum alligevel skal renoveres).

Ensretningen af Bygaden bibeholdes indtil en af de ovenstående tiltag er etableret (åbning af Planetvej eller lukning af Kirkebjergvej), hvorefter ensretningen kan ophæves."

7 / FORSLAG TIL TRAFIKPLAN FOR JYLLINGE

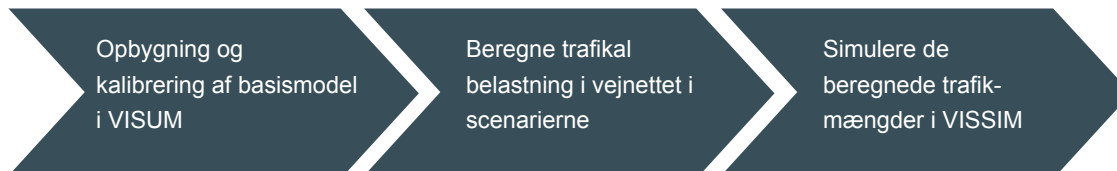
Med udgangspunkt i kortlægningen af den nuværende trafik, udviklingsplaner og infrastrukturplaner, samt trafikmodelberegningerne, er der udarbejdet et samlet forslag til en fremtidig trafikplan for Jyllinge.

TRAFIKMODEL FOR JYLLINGE

Trafikplanen lægger op til flere tiltag, som påvirker det trafikale mønster i Jyllinge. For at kunne verificere, at den foreslåede trafikplan holder trafikafviklingsmæssigt, er der opbygget en trafikmodel, der kan forudsige en forventet trafikbelastning samt dimensioneringsbehov på udvalgte lokaliteter.

Trafikmodellen er opbygget i modelleringsprogrammet VISUM og derefter VISSIM. I VISUM beregnes den forventede trafikale belastning, når der sker forskellige ændringer i vejnettet. I VISSIM analyseres trafikafvikling på konkrete lokaliteter og vejanlæggene dimensioneres.

PROCESSEN FOR MODELARBEJDET ER SOM FØLGER:



Basistrafikken er den eksisterende trafik fra den kalibrerede VISUM-model. Fremtidstrafikken inkluderer udvikling af:

- Jyllingecentret
- Bromarken
- Tømmergården
- Etape 2 af Frederikssundsmotorvejen

Det er på baggrund af de indledende VISUM-beregninger samt drøftelse med kommunen valgt at simulere følgende lokaliteter i VISSIM. Strækningen på Jyllinge Parkvej mellem Frederiksborgvej (A6) og Planetvej inklusivt, samt krydset ved Frederiksborgvej/Møllevej og krydset Værebrovej/Osvej.

Følgende vejændringer er indarbejdet i modellen:

- Sanering af Jyllinge Parkvej inklusiv hastighedsdæmpning
- Etablering af 2 rundkørsler på Jyllinge Parkvej
- Åbning af Møllevej ud til Frederiksborgvej (A6) i firebenet kryds
- Forlængelse af Osvej (Bromarken) ud til Møllevej
- Sanering af Bygaden, med ensretning

Herudover er der gennemført scenarieberegninger for en forlængelse af Planetvej og lukning af Kirkebjergvej ved Bygaden.

FORSLAG / VEJKLASSIFICERING OG HASTIGHEDER

FORSLAG TIL FREMTIDIG VEJKLASSIFICERING OG HASTIGHEDER

En forlængelse af Osvej til Møllevej vil ifølge trafikmodelberegningerne være attraktiv for trafik fra Nordmarken til A6, og dermed kunne flytte en del af gennemfartstrafikken fra Værebrovej og bymidten til Lindegårdsvej og den yderste del af Jyllinge Parkvej. Denne tendens vil yderligere forstærkes, hvis Møllevej tilsluttes direkte til A6.

Det foreslås, at tilslutningen ved A6 sker i et signalreguleret kryds ved Gulddyssevej af hensyn til trafikafviklingen både på A6 og tilgængeligheden til A6 fra Møllevej og Gulddyssevej.

Som konsekvens af dette foreslås den sydlige del af Nordmarksvej og Møllevej mellem Nordmarksvej og Værebrovej, nedklassificeret fra trafikvej til lokalvej.

For at understøtte disse tiltag foreslås Jyllinge Parkvej omprofileret på hele strækningen med et profil, der klart markerer overgangen fra land til by og understøtter byudviklingsstrategiens idé om, at trafikanterne får en oplevelse ved at køre ind i en by.

Der foreslås etableret rundkørsler ved Lindegårdsvej-Baunegårdsvej samt ved Værebrovej. Rundkørslerne skal dels fungere som en slags byporte, der markerer overgangen mellem forskellige funktioner, dels forbedre trafikafviklingen især i krydset ved Lindegårdsvej.

Hele Centerkvarteret og Landsbyen, samt Baunegårdsvej og Flådevej foreslås omfattet af en 30 km/t zone, både for at skabe bedre mulighed for helhed og forbindelser på tværs samt bedre forhold for de lette trafikanter på langs og tværs i området.

I forbindelse med den fremtidige trafikplan foreslås det desuden, at Planetvej syd for Jyllinge Parkvej, Lystbådevej, Strandpromenaden, Snekkevej, Flådevej og Skibsvej nedklassificeres til lokalveje fra den nuværende status som trafikveje.



Foto af Planetvej

FORSLAG / BYGADEN OG PLANETVEJ

BYGADEN OG PLANETVEJ

Isoleret set vil en åbning af Planetvej kunne flytte en del af den gennemkørende trafik på Bygaden. Til gengæld vil en gennemkørselsmulighed forringe betingelserne for at opnå sikre og trygge forhold for bløde trafikanter i området mellem Jyllinge Hallerne og fremtidige faciliteter for idræt, fritid og kultur på de nuværende boldbaner. En vejforbindelse gennem et område, hvor der i perioder færdes mange fodgængere og cyklister vil alt andet lige forøge uheldsrisikoen.

En gennemførelse af de foreslåede overordnede trafikale ændringer i Jyllinge, vil ifølge trafikmodellen kunne flytte en del af den gennemkørende trafik fra Nordmarken til A6 væk fra Landsbyen og Centerkvarteret, og dermed også medvirke til en aflastning af Bygaden.

Herudover foreslås krydset Møllegade/Bygaden/Nordmarksvej omprofileret, så den primære retning i fremtiden bliver Møllevvej-Nordmarksvej, for at lede trafikken fra Nordmarksvej mere naturligt ledes udenom Bygaden i retning mod Møllevvej. Bygaden tilsluttes som en sidevej med overkørsel.

For yderligere at aflaste den nordlige del af Bygaden for gennemkørende trafik, foreslås Kirkebjergvej lukket ved Bygaden. Dette vil dog medføre omvejskørsel for beboere fra Bygaden til centerkvarteret, især hvis den nordlige del af Bygaden bevares som ensrettet. Hvis Kirkebjergvej lukkes ved Bygaden bør den ensrettede strækning derfor reetableres som 2-1 vej.

Da der både ved ensretning og dobbeltretning er målt højere hastigheder end ønsket på Bygaden, bør ovenstående løsning under alle omstændigheder suppleres med hastighedsdæmpende foranstaltninger, svarende til den ønskede hastighed.

Planetvej foreslås kun åbnet for biler mod Møllevvej, hvis der opstår behov for yderligere adgang til p-pladserne ved Jyllinge Hallerne fra Møllevvej, og i så tilfælde ikke med mulighed for gennemkørsel til Jyllinge Parkvej.

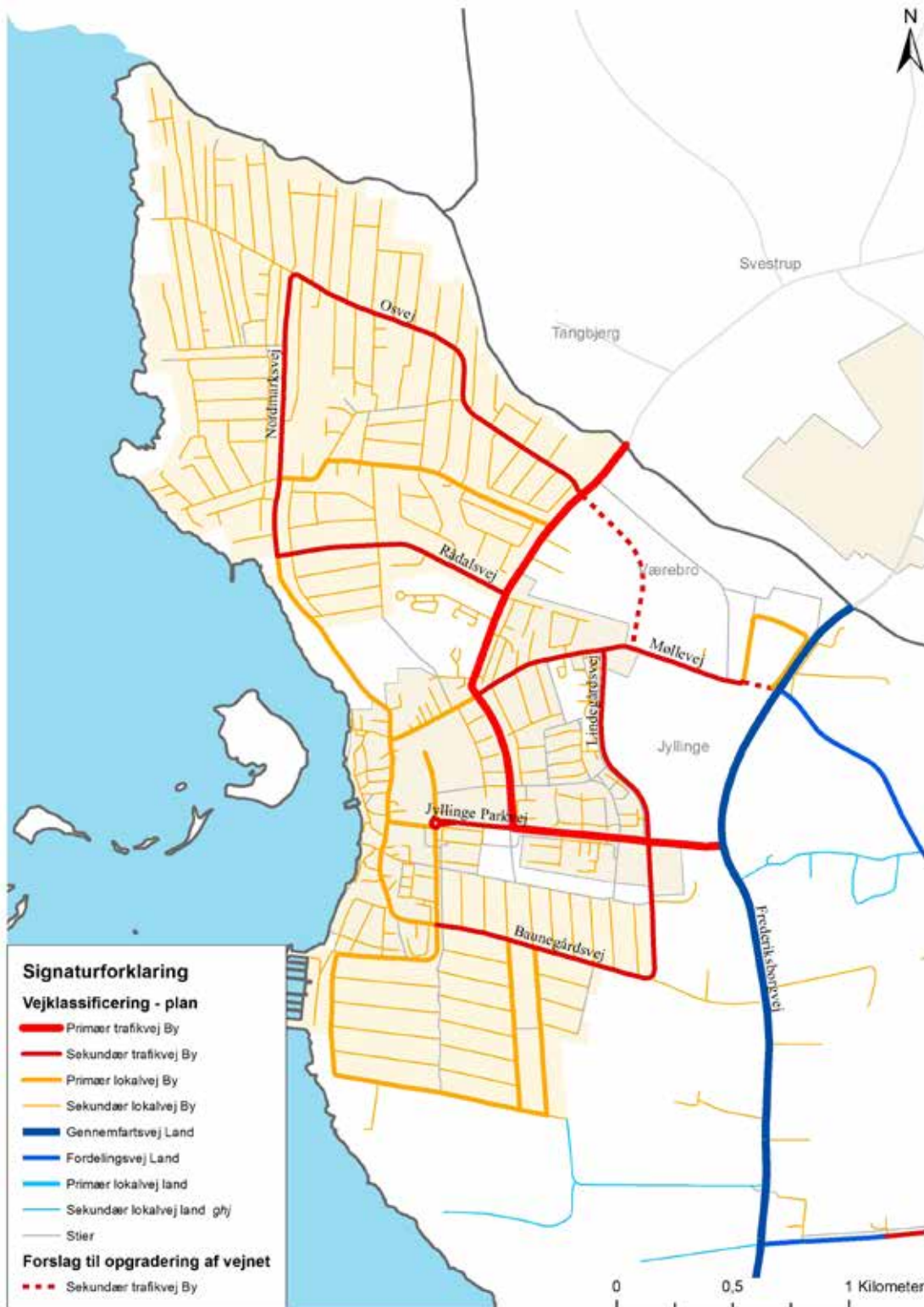
Indretningen af Planetvej bør i øvrigt afvente den samlede udformning af Centerkvarteret og helhedsplanen for de kommende idræts-, kultur- og fritidsfaciliteter.

En del af de trafikale problemer omkring Bygaden hænger tilsyneladende sammen med biltrafik til skolen. Sammenholdt med de oplevede problemer omkring Jyllinge skole i morgenmyldretiden i øvrigt, bør der derfor indledes en dialog med skolen for sammen at afdække problemer og løsningsmuligheder i forbindelse med transporten til og fra skole.



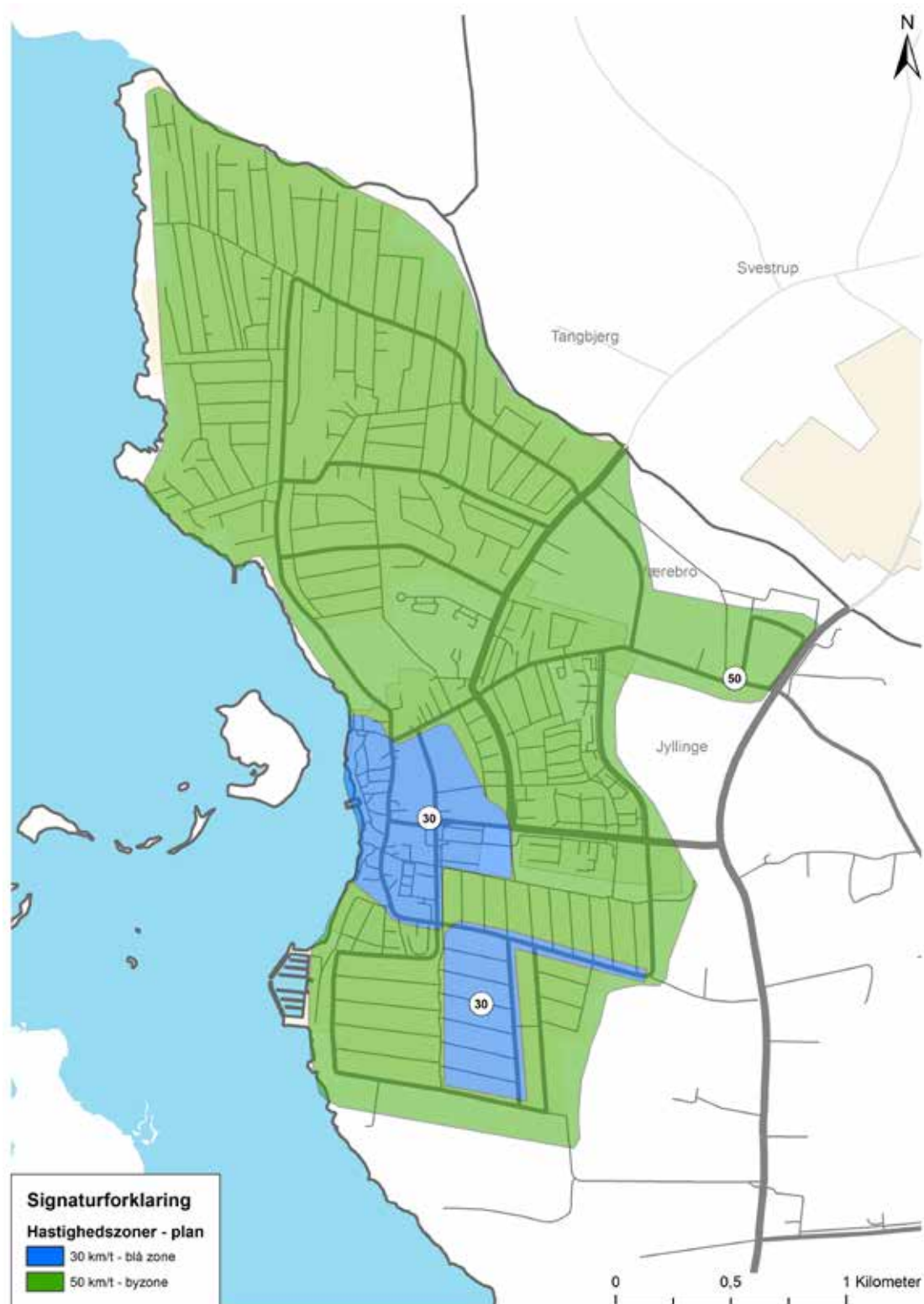
Foto af Bygaden

FORSLAG / VEJKLASSIFICERING



Figur 10 Forslag til fremtidig vejklassificering i Jyllinge

FORSLAG / HASTIGHED



Figur 11 Forslag til fremtidig hastighedsklassificering i Jyllinge

FORSLAG / STIRUTENET

FORSLAG TIL FREMTIDIGT SAMMENHÆNGENDE STIRUTENET

For at etablere et sammenhængende stirutenet i Jyllinge og skabe bedre forbindelser for de lette trafikanter på langs og på tværs i området, foreslås det eksisterende stirutenet suppleret med cykelstier:

- langs hele Jyllinge Parkvej, fra Lindegårdsvej til Planetvej samt
- på Nordmarksvej
- på Møllevvej fra Nordmarksvej til Lindbjergvej og på den nye delstrækning fra Lindegårdsvej til A6.

Den nuværende cykelbane på Møllevvej forlænges til Lindegårdsvej.

I forbindelse med udviklingen af området ved boldbanerne etableres en ny stiforbindelse fra Møllevvej mod syd.

Den foreslåede hastighedszone og de nye rundkørsler på Jyllinge Parkvej vil også medvirke til at forbedre trafiksikkerheden og trygheden for de lette trafikanter.

Herudover foreslås etableret cykelsti eller -bane på Værebrovej mellem Osvej og Rådalsvej, et fodgængerfelt på tværs af Osvej ved Værebrovej og et fortov på Rådalsvej vest for Kløverdalsvej.

I forbindelse med etableringen af Osvej skal behovet for cykelfaciliteter og fortov overvejes.



Foto af Lindebjergvej

FORSLAG / STIRUTENET



Figur 12 Forslag til fremtidigt sammenhængende stinettet i Jyllinge

LØSNINGSKATALOG

Jyllinge Parkvej og Kirkebjergvej er Jyllinges gennemgående centrale akse og kaldes Fjordkilen. Fra A6 i øst kommer man fra åbent land forbi boliger, skoler og Jyllinge Butikscenter til landsbyen omkring Bygaden.

Jyllinge Parkvej er dog en noget ensartet vej hele vejen fra A6 til rundkørslen ved Planetvej, og man fornemmer ikke, at man kører ind i centrum af Jyllinge. Det er i dag en trafikeret vej, hvor hastigheden er høj, hvilket gør forholdene for gående og cyklister utrygge. Derudover giver det megen unødigt trafik i bymidten, at Jyllinge Parkvej er Jyllinges eneste forbindelse til A6, hvilket skaber trængsel for bilister og utryghed for de bløde trafikanter.

Det ønskes, at Fjordkilen skal blive et samlende strøg for Jyllinge, hvor hastigheden bliver tilpasset de forskellige kvarterer. Jyllinge Parkvej kan sammen med Kirkebjergvej, udvikles til at blive Jyllinges markante ryggrad, der binder Jyllinge sammen fra baglandet med Gulddysseskoven i øst til fjorden i vest.

For at det skal blive en velfungerende og levende bydel, er det vigtigt, at man føler sig tryk i trafikken. Derfor skal andelen af gennemkørende trafik og hastigheden reduceres, ligesom forholdene for cykler skal forbedres. Centerkvarteret kan fx bindes sammen med vejbelægning, fortove og beplantning, der markerer, at man er i Jyllinges centrum.

Det indgår i kommuneplanen, at Møllevej skal forlænges ud til A6, således at Jyllinge får en ekstra forbindelse til A6 fra Jyllinge nord. Tiltaget forventes at aflaste Jyllinge Parkvej betydeligt.

I det følgende er der opstillet en række løsningsforslag for forskellige lokaliteter i Jyllinge. Forslagene har bl.a. til formål at reducere andelen af gennemkørende trafik i det centrale Jyllinge, reducere hastigheden og forbedre forholdene for de bløde trafikanter.

Der er udarbejdet et groft anlægsoverslag for de enkelte løsningsforslag. Prisen er inklusiv projektering, tilsyn og uforudsete udgifter (i alt ca. 40 %), men eksklusiv moms, udgifter til arealerhvervelse og særlig beplantning (fx store træer mv).

Størstedelen af de foreslåede projekter vil kræve en landskabsbearbejdning i form af ny beplantning, som vil kunne skabe et mere imødekomende indtryk ved de store veje, på gadehjørner eller i pladsrummene. I nogle tilfælde vil der også kunne være tale om en beplantningsudtynding, hvor det ønskes at understrege interessante kig eller kiler.

Beplantningen vil skabe åbne, halvåbne og lukkede rum, og kan forstærke en oplevelse, således at byrummet både løser et trafikalt problem, men også får tilført nogle rekreative værdier. Ved hvert projekt bør man derfor overveje beplantningens funktion (afskærmende, æstetisk, afgrænsende mm.), dets udtryk og sammensætning og samspil med det trafikale tiltag.



Foto af Bygaden

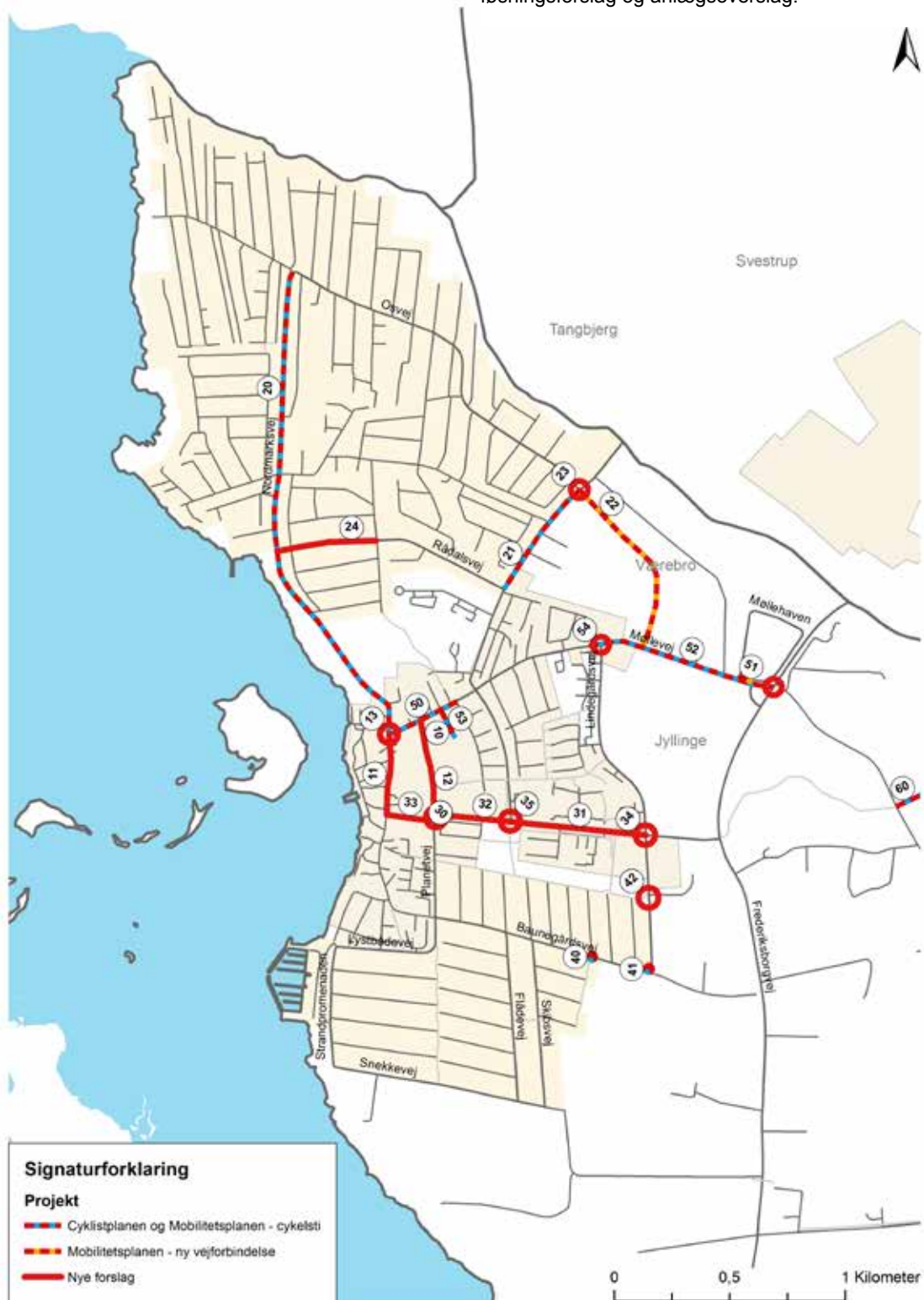
LØSNINGSKATALOG / OVERSIGT

SAMLET OVERSIGT OVER FORSLAG TIL TILTAG

Samlet set giver trafikplanen anledning til i alt 24 trafikale tiltag i Jyllinge både til forbedring af trafikafviklingen og til etablering af sammenhængende

stirutenet. Kortet herunder viser placeringen af de foreslåede tiltag, og det efterfølgende skema forklarer kort tiltagens omfang.

Ud af de 24 tiltag er 12 tiltag til forbedring af trafikafviklingen herefter beskrevet nærmere med løsningsforslag og anlægsoverslag.



Figur 13 Samlet oversigt over forslag til tiltag

LØSNINGSKATALOG / OVERSIGT

	Område	Sted	Tiltag	Anlægsoverslag Mio. kr.
10	Centrale Jyllinge	Planetvej	Evt. åbning af Planetvej ud til Møllevej	1,7
11		Bygaden	Hastighedsdæmpende foranstaltninger og generel sanering	0,1-0,3
12		Planetvej	Nedskiltning af hastighed til 30 km/t og sanering	0,1-0,5
13		Krydset Bygaden/Møllevej/ Nordmarksvej	Omprioritering af vigepligten	0,5
20	Jyllinge nord/ Nordmarken	Nordmarksvej	Cykelsti/bane	
21		Værebrovej mellem Osvej og Rådalsvej	Cykelsti/bane	
22		Forlængelse af Osvej	Ny vejforbindelse mellem Osvej og Møllevej	
23		Krydset Værebrovej/Osvej	Etablering af fodgængerkrydsning på tværs af Osvej	
24		Rådalsvej vest for Kløvervej	Cykelbane og fortov	
30	Jyllinge Parkvej	Rundkørsel Jyllinge Parkvej/Planetvej	Bedre stiforbindelser og trygge forhold for lette trafikanter	
31		Jyllinge Parkvej mellem Lindegårdsvej og Værebrovej	Nedskiltning af hastighed til 50 km/t	4,5-5,0
32		Jyllinge Parkvej mellem Værebrovej og Planetvej	Nedskiltning af hastighed til 30 km/t samt omprofilering/sanering og etablering af superbustoppested	4,5-5,5 2,5
33		Kirkebjergvej mellem Planetvej og Bygaden	Nedskiltning af hastighed til 30 km/t samt omprofilering/sanering samt mulig lukning af Kirkebjergvej ved Bygaden	3,0
34		Krydset Jyllinge Parkvej/Lindegårdsvej	Etablering af rundkørsel	4,0-6,0
35		Krydset Jyllinge Parkvej/Værebrovej	Etablering af rundkørsel	2,0-3,0
40		Jyllinge syd	Baunegårdsvej/Uranusvej	Sikker stikrydsning
41	Baunegårdsvej/Spraglehøjsvej		Sikker stikrydsning	
42	Baunegårdsvej/Stadion		Sikker stikrydsning	
50	Møllevej	Møllevej vest for Lindbjergvej	Cykelsti/bane	
51		Møllevej øst for Broengen og kryds mellem Møllehaven og A6	Åbning af Møllevej ud til hovedvej A6 og ombygning og signalregulering af kryds.	6,0-7,0
52		Møllevej mellem Lindegårdsvej og hovedvej A6	Cykelsti/bane	
53		Møllevej v. Boldbanerne	Ny cykelforbindelse fra Møllevej mod syd til det nye område ved boldbanerne	
54		Kryds mellem Møllevej og Lindegårdsvej	Opstramning eller evt. ombygning af krydset	1,0-5,0
60	Uden for Jyllinge	Stenløseforbindelsen øst for Gulddyssevej	Ny cykelforbindelse	

ÅBNING AF PLANETVEJ

PLANETVEJ

Eventuel åbning af Planetvej mod Møllevej
(nr. 10 på samlet oversigt over forslag til tiltag)

EKSISTERENDE FORHOLD:

- Planetvej ender blindt ved Jyllinge Hallerne.
- Skråparkeringspladser langs vejen i den nordlige ende.
- Dobbeltrettet cykelsti og fortov mellem Planetvej og Møllevej.
- Boldbaner øst for stien.
- P-plads langs Møllevej.

FORSLAG:

Det vil være muligt at åbne Planetvej mod nord til Møllevej, hvis der på et tidspunkt viser sig et behov for at forbedre tilgængeligheden for biltrafik fra nord til p-pladserne syd for Jyllinge Hallerne. Åbningen bør etableres uden eller med begrænset mulighed for gennemkørsel, idet der ikke vurderes at være et behov for en gennemkørselsmulighed.

ÅBNINGEN:

- Kan eksempelvis etableres som en "sive-gade"- eller shared space-løsning. Dvs. med samme belægning på kørebane og cykelsti/fortov og evt. kun små kantopspring.
- Kan udformes med skarpe kurver eller knæk, som dæmper hastigheden ved indkørsel på delstrækningen. Virkningen kan forstærkes med en afvigende belægning.
- Bør tilgodese krydsende bløde trafikanter mellem Jyllinge Hallerne og den eksisterende dobbeltrettede cykelsti samt eventuelle fremtidige nye fritidsanlæg øst for Planetvej.
- Kan eksempelvis etableres med hævesænke pullerter, så det er muligt at åbne delstrækningen i perioder.
- Kræver pga. terrænforholdene en landskabsbearbejdning i den nordlige ende.

Åbningen/forlængelsen er ca. 140 m lang, og det vurderes, at den kan etableres for ca. 1,7 mio. kr.



Mulig åbning af Planetvej til Møllevej.

BYGADEN

(nr. 11 på samlet oversigt over forslag til tiltag)

EKSISTERENDE FORHOLD:

- Ensrettet i retning mod syd på delstrækningen mellem Møllevej og Kirkebjerg vej.
- Køresporsbredde på ca. 3,0 m.
- Kantbaner på 1,5 m i begge sider, hvor der færdes cyklister og fodgængere.
- Hastighedsbegrænsning på 30 km/t (blå hastighedszone).
- Delstrækningen har tidligere været dobbeltrettet og indrettet som 2÷1 vej.

FORSLAG:

Uanset om den nuværende ensretning i retning mod syd bevares eller den i stedet dobbeltrettes bør Bygaden hastighedsdæmpes. Begge løsninger kan suppleres med hastighedsdæmpende foranstaltninger svarende til hastighedsbegrænsningen på 30 km/t med henblik på at reducere andelen af gennemkørende trafik samt hastighedsniveauet.

- Foranstaltningerne etableres som bump eller hævede flader. Eksempelvis ved at udnytte de eksisterende vejindsnævninger (fra 2÷1 vej).
- Bump har erfaringsmæssigt den største effekt, og medmindre der etableres fysiske genstande i siderne, fx pullerter, anbefales bumpet også at omfatte cykelbanen. Cykelbanerne kan eventuelt føres udenom bumpet ved at etablere tydelige kantstensmarkeringer med pullerter fx svarende til nuværende foranstaltninger.
- Alternativt kan der etableres køresporsfor-sætninger, men det kræver bredere vejtvær-snit end der findes på en stor del af strækningen og kan derfor kun etableres, hvor det er muligt at inddrage sidearealer.
- I krydset mellem Bygaden og Kirkebjerg foreslås en hævet flade og en vejudformning, som bedre understreger indkørselsforbuddet mod nord. Fx en vejindsnævring/sidehelle med cykelsluse.
- Det bør undersøges om bump vil have en negativ effekt på eksisterende bygninger langs Bygaden. Den nøjere placering af bumpene bør i den forbindelse overvejes.

De fartdæmpende foranstaltninger bør ligge med en afstand af ca. 75 m – dvs. ca. 4 stk. i alt.



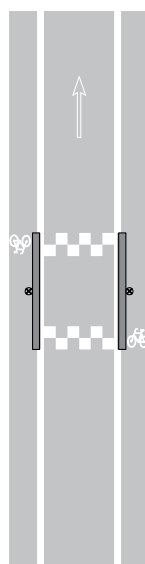
Foto af Bygaden

BYGADEN



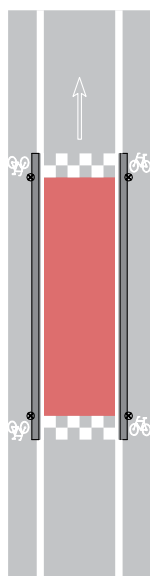
Bump i hele kørebanens bredde (inkl. kantbane).

Anlægsoverslag: Ca. 20.000 kr. pr. stk. (Ca. 80.000 kr. for 4 stk.).



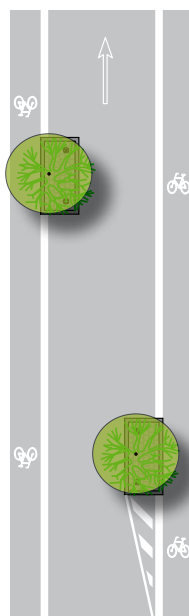
Bump med kantstensmarkering og pullerter. Cykelbanen føres udenom.

Anlægsoverslag: Ca. 35.000 kr. pr. stk. (Ca. 140.000 kr. for 4 stk.).



Hævet flade med afvigende belægning ved eksisterende vejindsnævninger.

Anlægsoverslag: Ca. 70.000 kr. pr. stk. (Ca. 280.000 kr. for 4 stk.).



Køresporsforsætning – bredere tværsnit, kan kun etableres hvor det er muligt at inddrage sidearealer.

Anlægsoverslag: Ca. 60.000 kr. pr. stk. (Ca. 240.000 kr. for 4 stk.).

PLANETVEJ (NORD FOR JYLLINGE PARKVEJ

(nr. 12 på samlet oversigt over forslag til tiltag)

Indretningen af Planetvej bør afvente og hænge nøje sammen med den samlede udformning af Centerkvarteret og helhedsplanen for de kommende idræts-, kultur- og fritidsfaciliteter, med udgangspunkt f.eks. i følgende:

EKSISTERENDE FORHOLD:

- Betjener bl.a. Jyllinge Skole, Jyllinge Hallerne og Jyllinge Bibliotek.
- Bred kørebane.
- Langs østsiden er der dobbeltrettet cykelsti og fortov med en bred skillerabat mod kørebanen.
- Hastighedsbegrænsning på 50 km/t.
- Vejen fremstår umiddelbart som en del strækning, hvor der kan køres med høj hastighed.

FORSLAG:

Planetvej integreres i 30 km/t-zonen og hastighedsdæmpes til 30 km/t med hastighedsdæmpende enkeltforanstaltninger i form af fx:

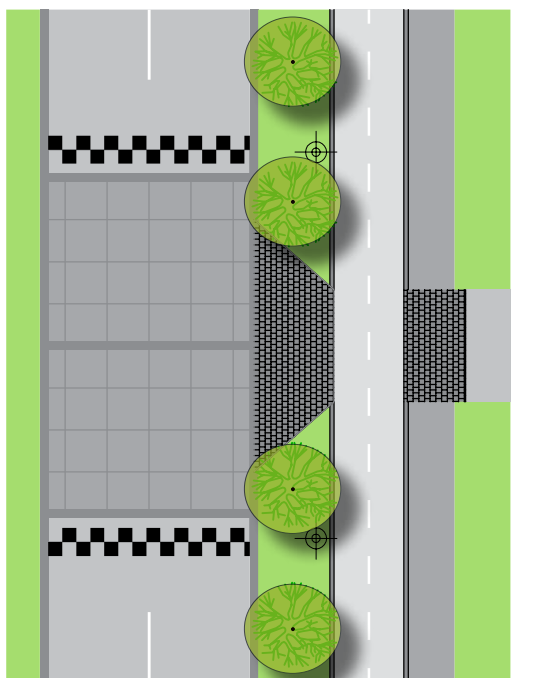
- Hævede flader med afvigende belægning
- Køresporsforsætninger
- Vejindsnævninger
- Bump
- Kombinationer af ovennævnte

Foranstaltningerne bør ligge med en afstand af ca. 75 m – dvs. ca. 4 stk. i alt. De hastighedsdæmpende foranstaltninger kan suppleres med en generel indsnævring af kørebanen ved at etablere en midtervulst/-felt og/eller overkørselsarealer i vejsiderne.

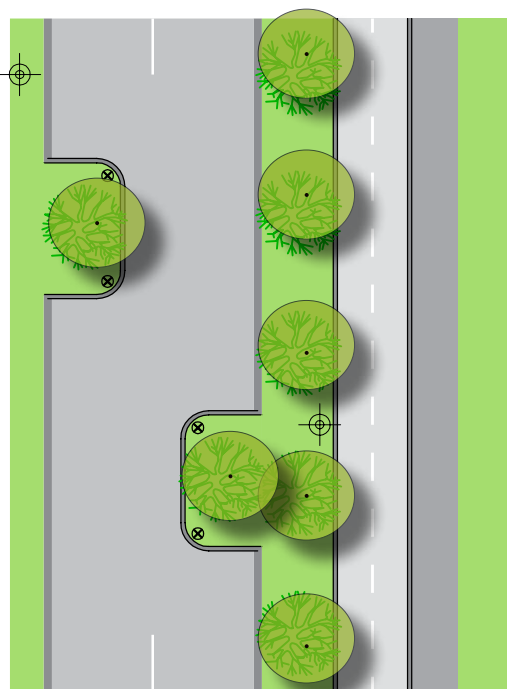


Foto af Planetvej set mod hallen

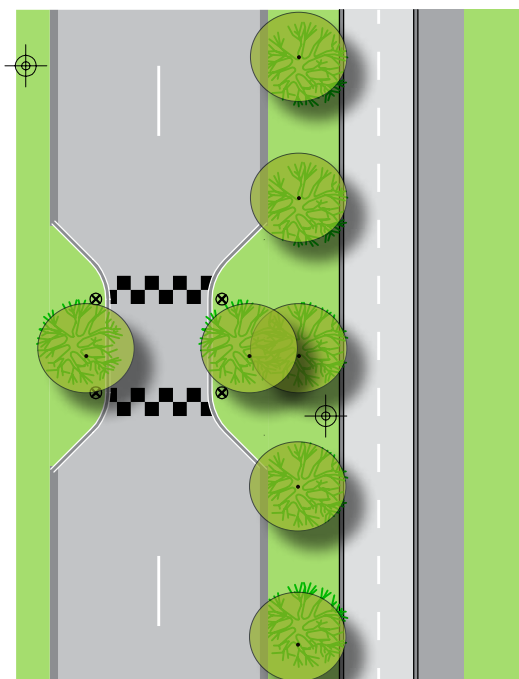
PLANETVEJ



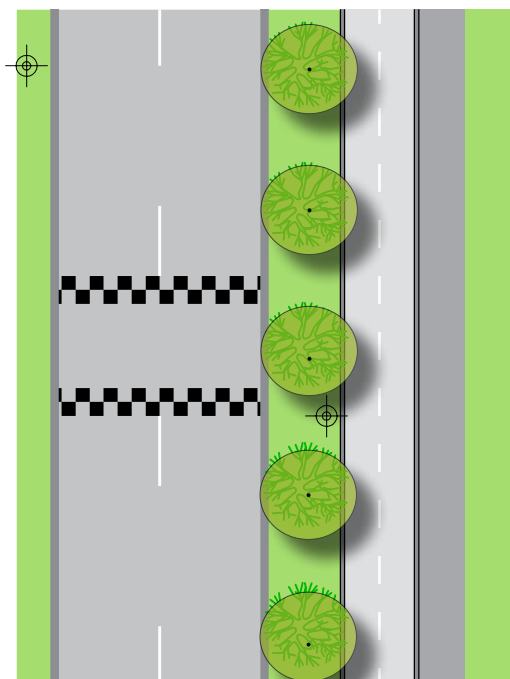
Hævet flade med afvigende belægning.
Anlægsoverslag: Ca. 125.000 kr. pr. stk. (Ca. 500.000 kr. for 4 stk.).



Køresporsforsætning med sideheller.
Anlægsoverslag: Ca. 70.000 kr. pr. stk. (Ca. 280.000 kr. for 4 stk.).



Vejindsnævring med bump.
Anlægsoverslag: Ca. 85.000 kr. pr. stk. (Ca. 340.000 kr. for 4 stk.).



Bump.
Anlægsoverslag: Ca. 20.000 kr. pr. stk. (Ca. 80.000 kr. for 4 stk.).

KRYDSET BYGADEN/MØLLEVEJ/NORDMARKSVEJ

KRYDSET BYGADEN/MØLLEVEJ/NORDMARKSVEJ

(nr. 13 på samlet oversigt over forslag til tiltag)

EKSISTERENDE FORHOLD:

- Vigepligtsreguleret T-kryds hvor Møllevej-Bygaden er hovedretningen. Nordmarksvej er sidevej.
- Hovedretningen forløber igennem et 90 graders sving.
- Midterheller i alle vejgrene.
- Bygaden er ensrettet mod syd fra ca. 50 m. syd for krydset.
- Der er ingen cykelstier og kun smalle fortove.

FORSLAG:

Omprioritering af vigepligten med henblik på at lede trafikken udenom Bygaden og i stedet mod Værebrovej, Lindegårdsvej og eventuelt en ny vejtilslutning til Frederiksborgvej (A6) via Møllevej. Bygaden skal i højere grad fremstå som sidevej.

- Hovedretningen ændres til Nordmarksvej-Møllevej, og Bygaden får i stedet status af sidevej (oversigtsforholdene bør kontrolleres).
- Der etableres overkørsel/belægningsskift på tværs af Bygaden og Langløbet.
- På Nordmarksvej-Møllevej etableres overkørbart midterareal, som både kan anvendes til venstresvingsspor og kan overkøres af store køretøjer igennem det skarpe vejsving.
- Området syd og vest for krydset byrumsbearbejdes, så det kan medvirke til at signalere trafikdæmpning – eksempelvis med etablering af beplantning, faciliteter til ophold og belægningsskift på tværs af Bygaden.

Det vurderes, at den viste omprioritering kan etableres for ca. 0,5 mio. kr ekskl. byrumsbearbejdning.



Omprioritering af vigepligt i krydset Bygaden/Møllevej/Nordmarksvej.

JYLLINGE PARKVEJ, DELSTRÆKNING ML. LINDEGÅRDSVEJ OG VÆREBROVEJ

JYLLINGE PARKVEJ, DELSTRÆKNING ML. LINDEGÅRDSVEJ OG VÆREBROVEJ

(nr. 31 på samlet oversigt over forslag til tiltag)

EKSISTERENDE FORHOLD:

- Hastighedsbegrænsning på 50 km/t.
- Forholdsvis langt og retlinet vejforløb med en bred kørebane som "inviterer" til et højt hastighedsniveau.
- Tre sidevejstilslutninger, der betjener boligområder.
- Langs nordsiden er der gangsti og en skillerabat med træbeplantning.
- I yderrabatterne er der høj tæt beplantning.
- Cyklende må benytte kørebane eller separate stier beliggende væk fra vejen.

FORSLAG:

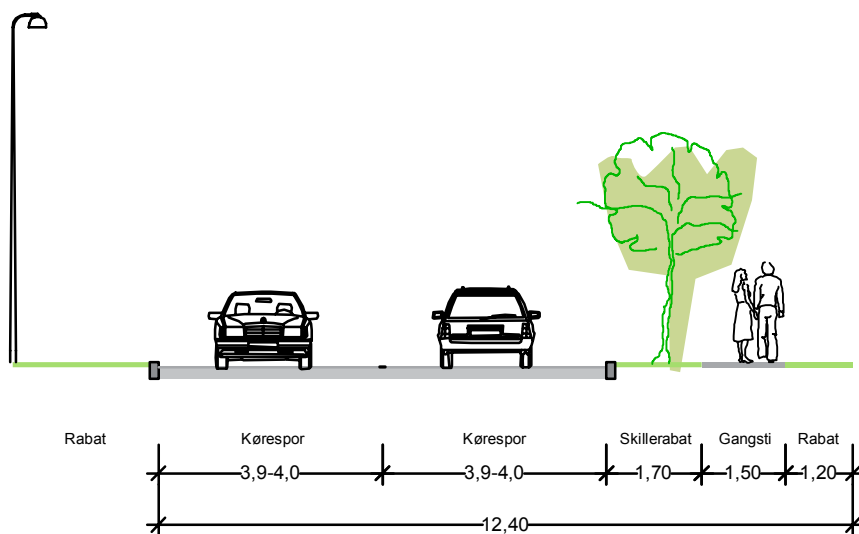
Trafiksanering af delstrækningen, så den svarer til en hastighedsbegrænsning på 50 km/t i overgangen mellem land og by. Tværsnittet omprofileres, men nuværende kantstensplacering fastholdes, og køresporene indsnævres som udgangspunkt til 3,0 m, så buskørsel kan afvikles uden gener.

- De smallere kørespor tilvejebringes ved at etableres en midtervulst eller et midterfelt.
- Midtervulsten eller feltet bør være i en

afvigende farve og belægningstype, så den både fremtræder meget synlig og samtidig kan mærkes fysisk, når man kører på den. Belægningen kan fx være chausséstøen med en afvigende farve.

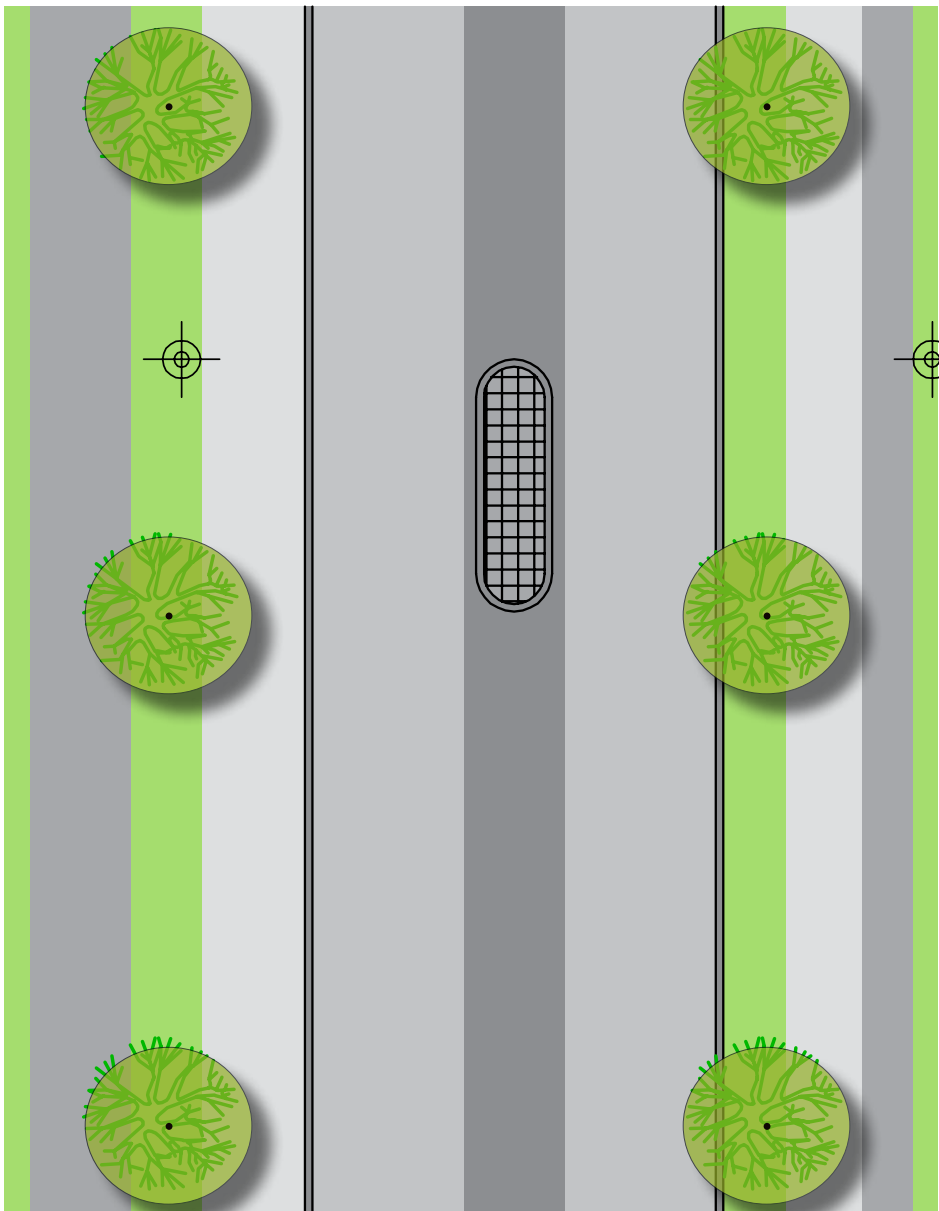
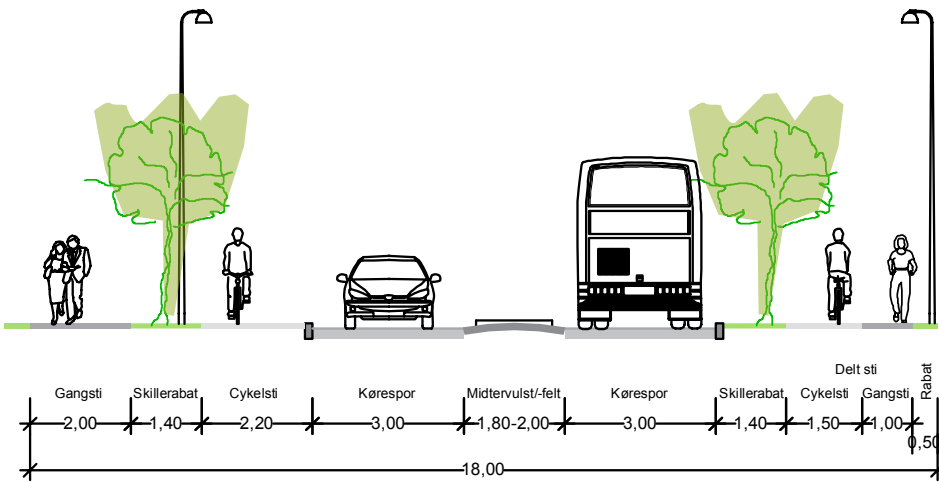
- Midterfeltet kan anvendes af fodgængere som hjælp til at krydse vejen og ved sideveje kan det anvendes af biltrafik som venstresvingfelt. Dvs. trafikafviklingen forbedres i forhold til i dag, da trafik kan passere bagom venstresvingende. Ved sideveje kan der afhængig af midterfeltets bredde være behov for en mindre kørebaneudvidelse.
- Ud for sideveje kan der evt. etableres felter på kørebane i afvigende belægning for at tydeliggøre krydsene.
- I vejsiderne kan der suppleres med overkørbare arealer med belægning svarende til midterfeltet. Bredden af dem afhænger af midterfeltets bredde.
- Langs med vejen etableres faciliteter for både fodgængere og cyklister i begge sider, evt. med beplantet skillerabat mod kørebane. Som udgangspunkt foreslås delte stier.
- Langs sydsiden af vejen er der mulighed for at etablere bredere stier.

Delstrækningen er ca. 500 m lang. Det vurderes, at forslaget kan etableres for ca. 4,5-5,0 mio. kr. forudsat, at eksisterende kørebane, kantsten og afvanding bevares.



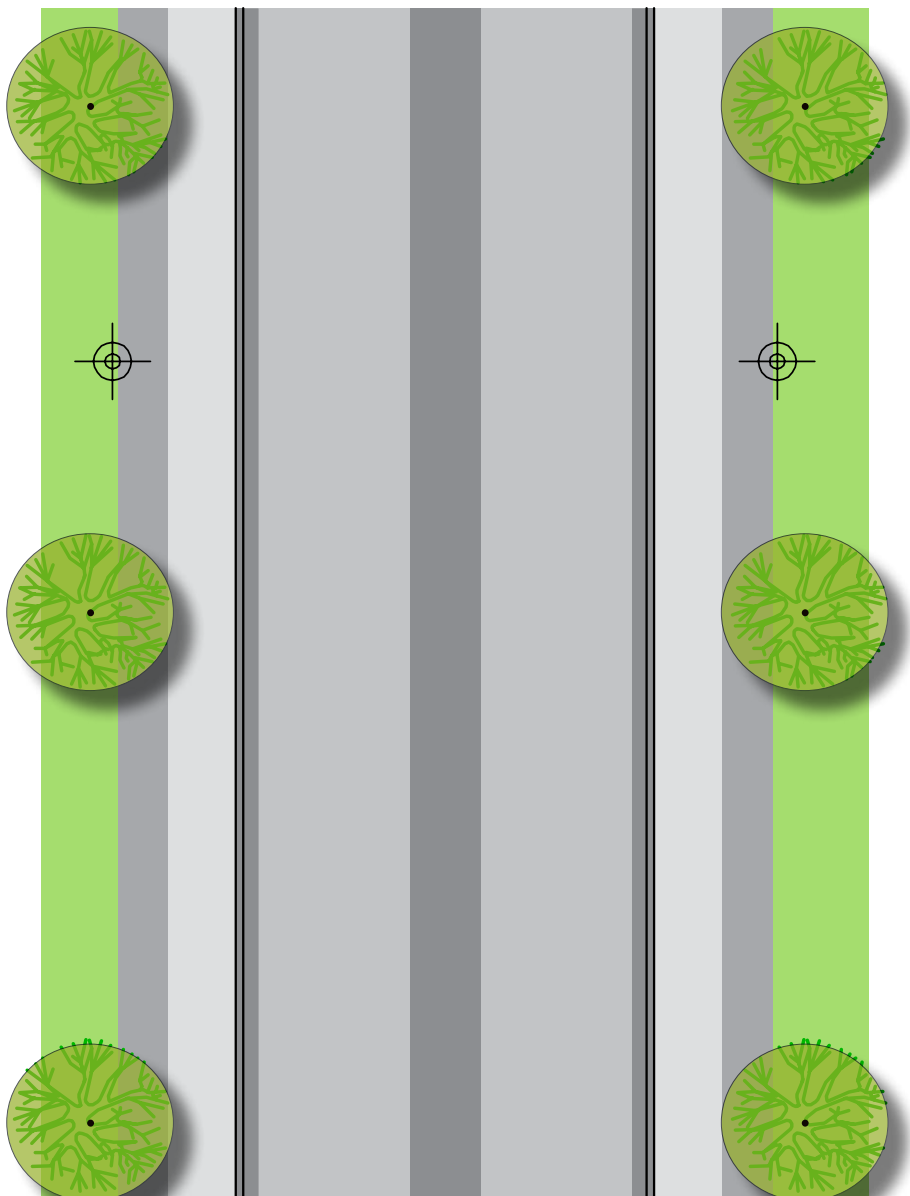
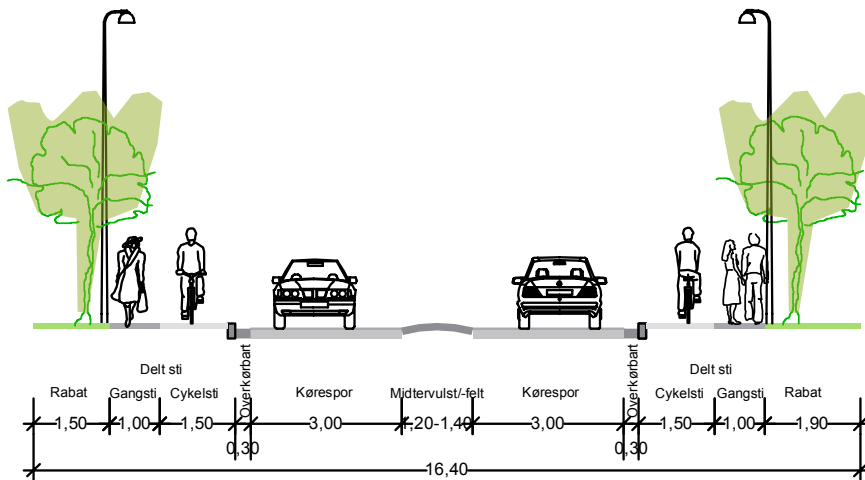
Jyllinge Parkvej i dag

FORSLAG A / JYLLINGE PARKVEJ



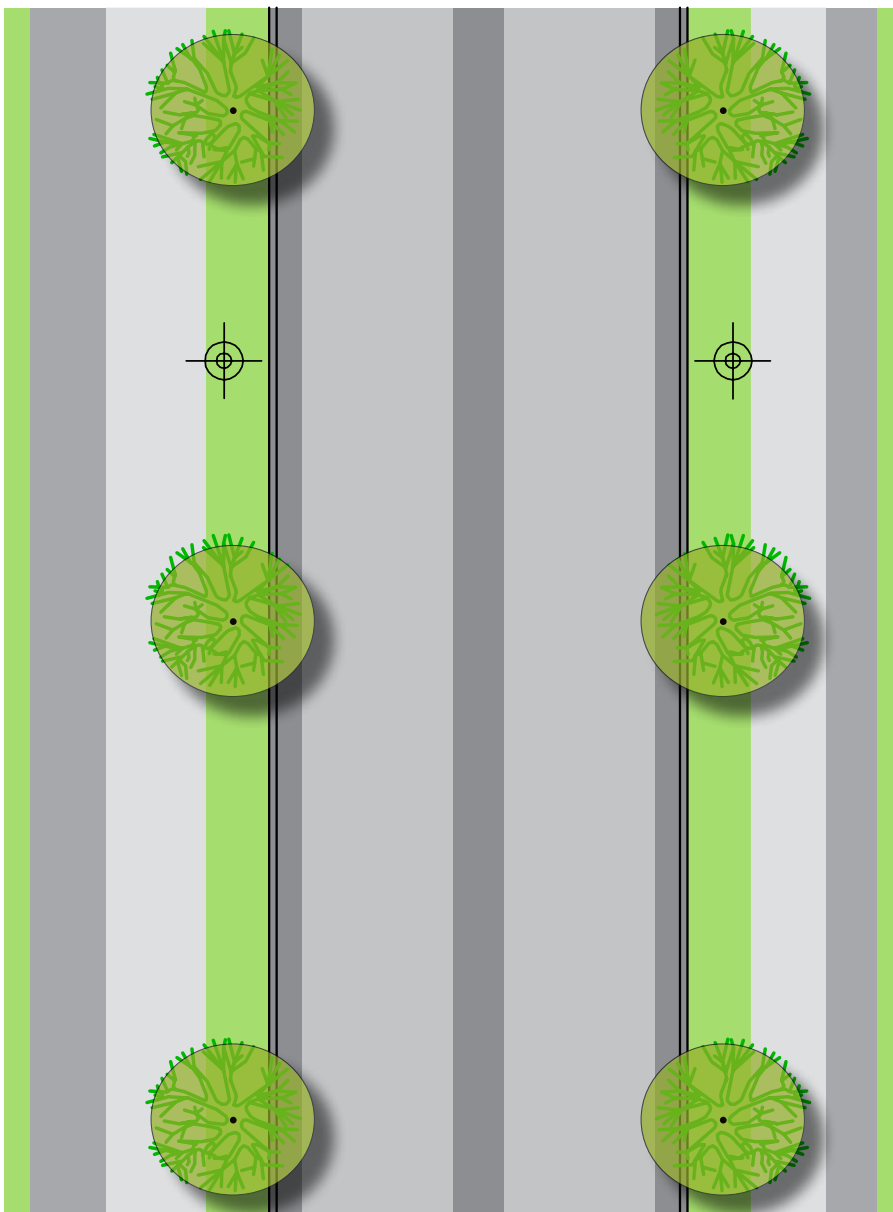
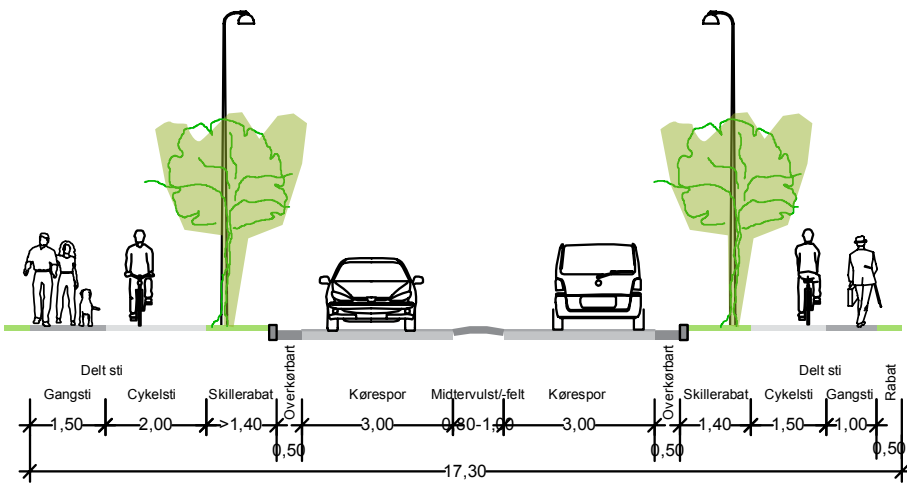
*Indsnævrede kørespor og midtervulst (evt. med midterhelle).
Cykel- og gangstier i begge sider.*

FORSLAG B / JYLLINGE PARKVEJ



Indsnævrede kørespor, midtervulst og overkørbare arealer i vejsiderne. Delte stier uden skil-lerabat i begge sider.

FORSLAG C / JYLLINGE PARKVEJ



Indsnævrede kørespor, midtervulst og overkørbare arealer i vejsiderne. Delte stier med træbeplantet skillerabat i begge sider.

JYLLINGE PARKVEJ, DELSTRÆKNING ML. VÆREBROVEJ OG PLANETVEJ

JYLLINGE PARKVEJ, DELSTRÆKNING ML. VÆREBROVEJ OG PLANETVEJ

(nr. 32 på samlet oversigt over forslag til tiltag)

Eksisterende forhold:

- Fremstår som trafikvej med bred køre bane suppleret med svingspor, midterheller og spærreflader.
- Hastighedsbegrænsning på 50 km/t.
- Langs sydsiden ud for Jyllinge Butikcenter er der busstoppested.
- Langs nordsiden ud for skolen er der ca. 2-3 afsætningspladser for personbiler samt et fodgængerfelt (med gult blinksignal). Afsætningspladserne er placeret foran fodgængerfeltet, så fodgængere kan være skjult af biler på pladserne.
- Gangstier i begge vejsider, men langs sydsiden er den tilbagetrukket fra vejen.
- Cyklende henvises til kørebanen eller separate stier beliggende længere væk fra vejen.

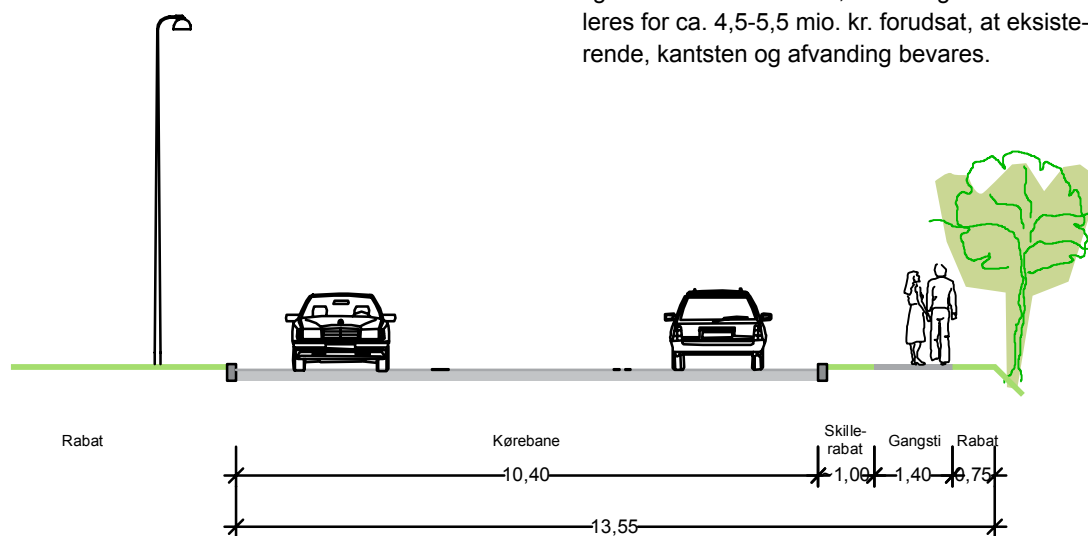
FORSLAG:

Hastighedsbegrænsningen ændres til 30 km/t (blå hastighedszone) og delstrækningen trafiksaneres, så den svarer til 30 km/t. Tværsnittet omprofileres, men nuværende kantstensplacering fastholdes, og køresporene indsnævres som udgangspunkt til 3,0 m, så buskørsel kan afvikles uden gener.

Køresporene kan på kortere eller længere delstrækninger anlægges med afvigende pladslignende belægning, som både visuelt og fysisk signalerer lav hastighed. Eventuelt i kombination med hævede flader, fx ved sideveje, busstoppested eller fodgængerkrydsninger, men med ramper som begrænser genen for bustrafik.

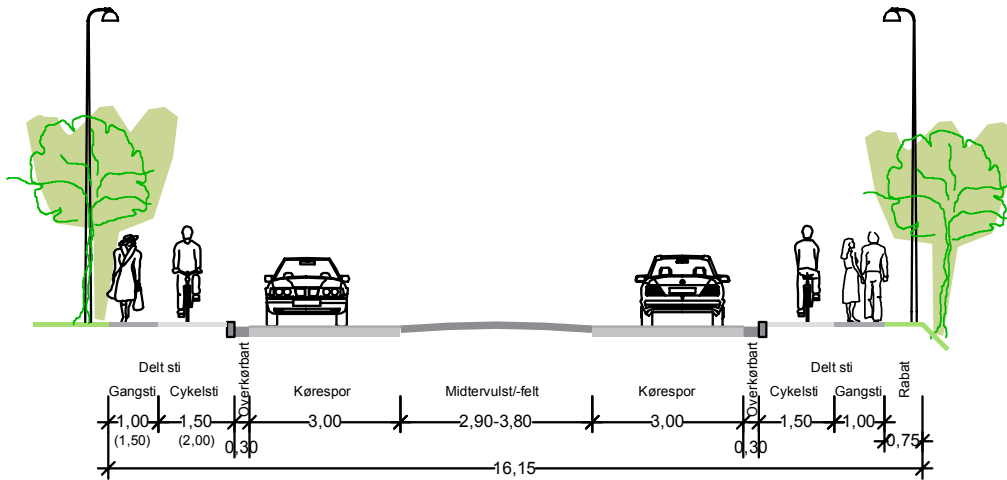
- Der tages udgangspunkt i forslagene for delstrækningen øst for Værebrovej, så der skabes ensartethed i hele vejforløbet fra Lindegårdsvej.
- De smallere kørespor tilvejebringes ved at etablere overkørselsarealer i midten (vulst/felt) og/eller i vejsiderne langs kantstenen.
- Midterfeltet kan anvendes af fodgængere som hjælp til at krydse vejen og ved sideveje kan det anvendes af biltrafik som venstresvingsfelt.
- Midtervulsten/feltet kan suppleres med midterheller.
- Det nuværende fodgængerfelt bør erstattes med en fodgængerkrydsning med støttepunkt, hvor fodgængerne har vigepligt. Det bør overvejes om den nuværende placering er rigtig, eller om krydsningen bør flyttes.
- Langs med vejen etableres faciliteter for både fodgængere og cyklister i begge sider, evt. med beplantet skillerabat mod kørebanen. Som udgangspunkt foreslås delte stier.
- Langs sydsiden af vejen øst for butikscenret er det muligt at etablere brede stier.

Delstrækningen er ca. 270 m lang, og forslaget kan etableres i forskellige varianter med fx lange eller korte felter i afvigende belægning af forskellig kvalitet. Det vurderes, at forslaget kan etableres for ca. 4,5-5,5 mio. kr. forudsat, at eksisterende, kantsten og afvanding bevares.

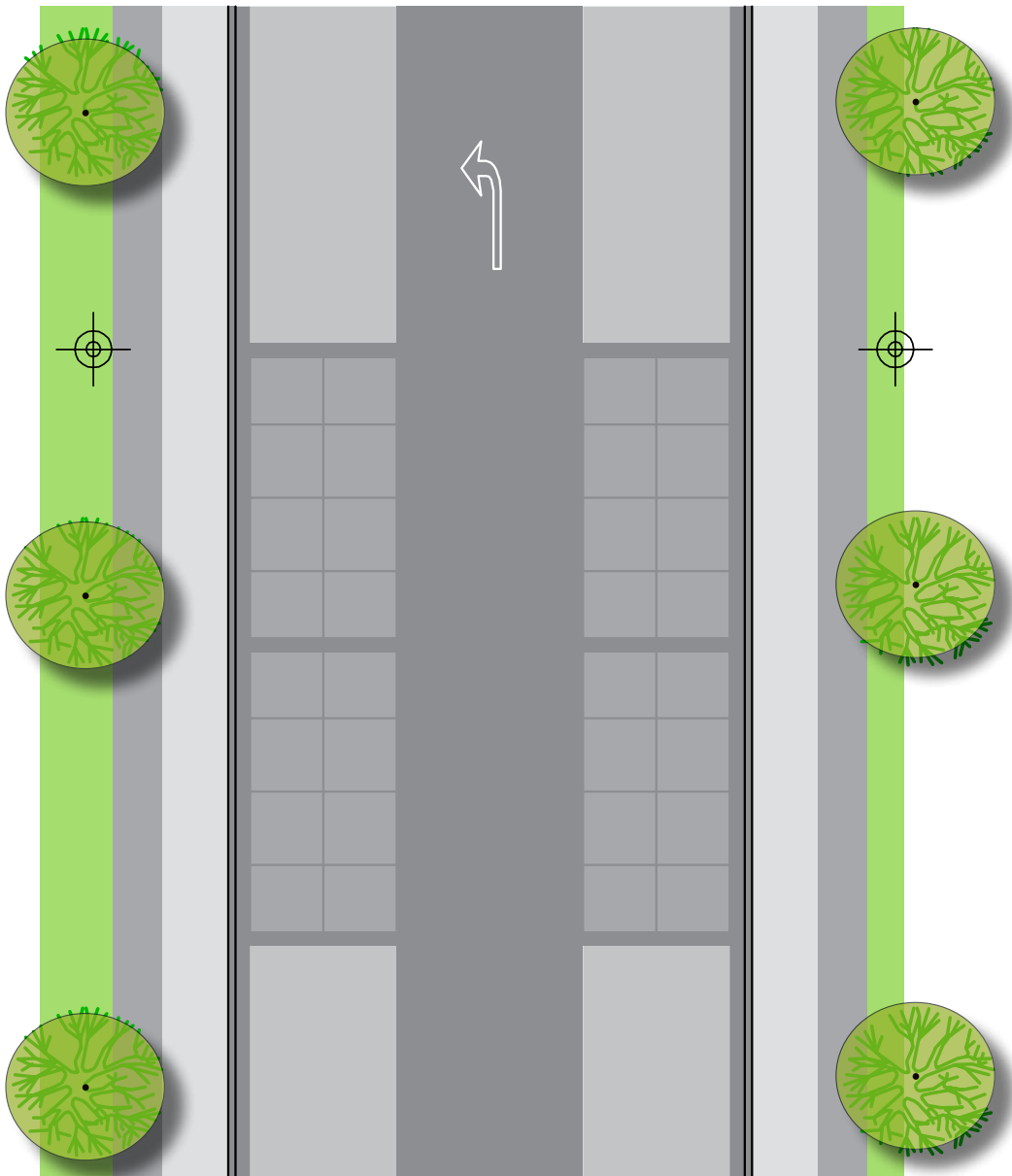


Jyllinge Parkvej i dag

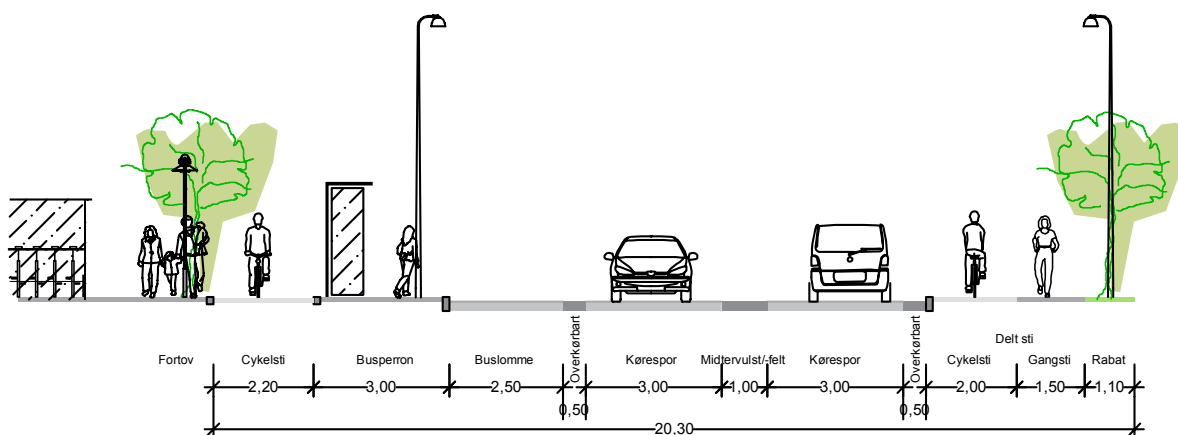
FORSLAG A / JYLLINGE PARKVEJ



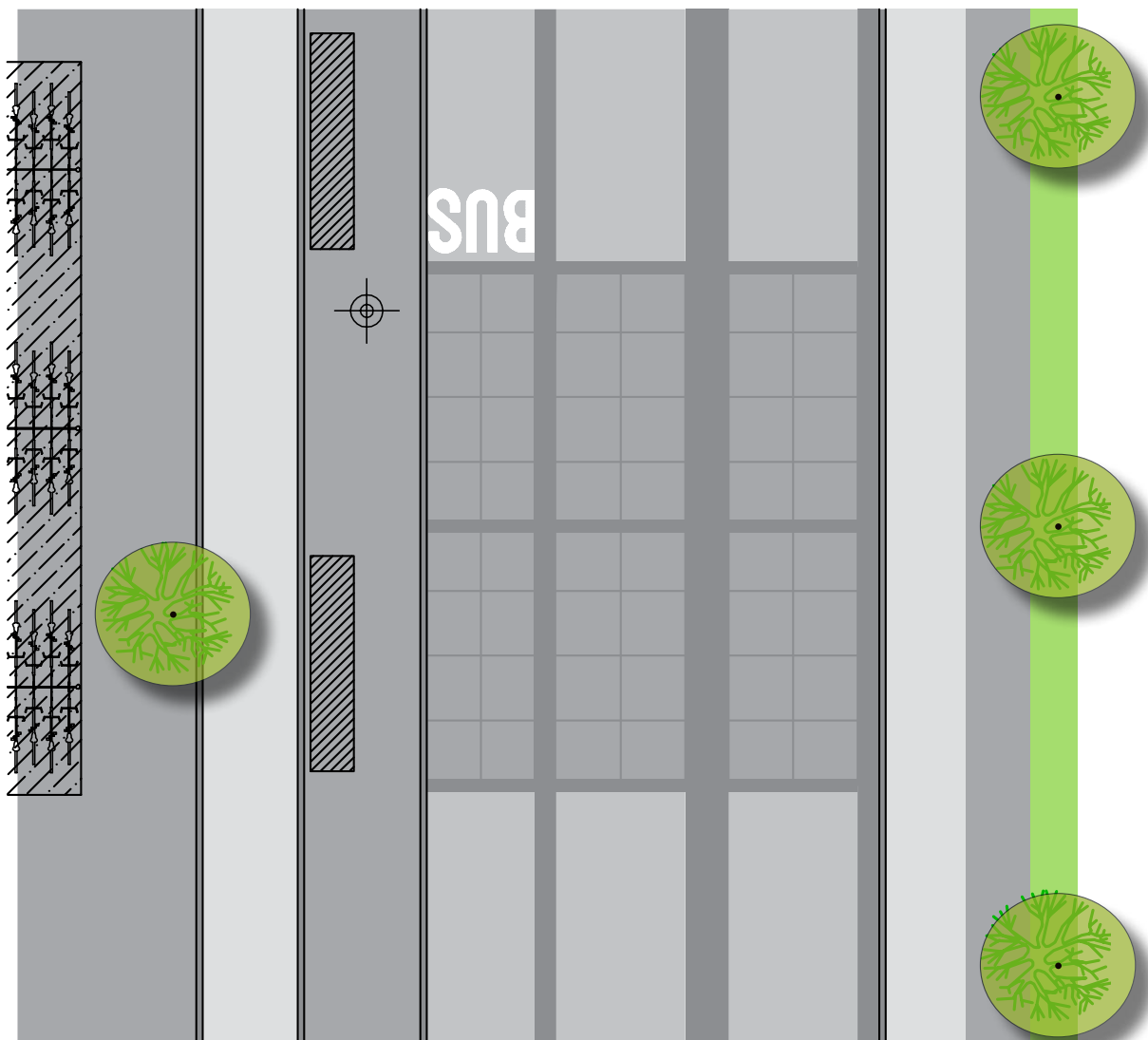
Indsnævrede kørespor, midtervulst og felt i afvigende belægning. Cykel- og gangstier i begge sider.



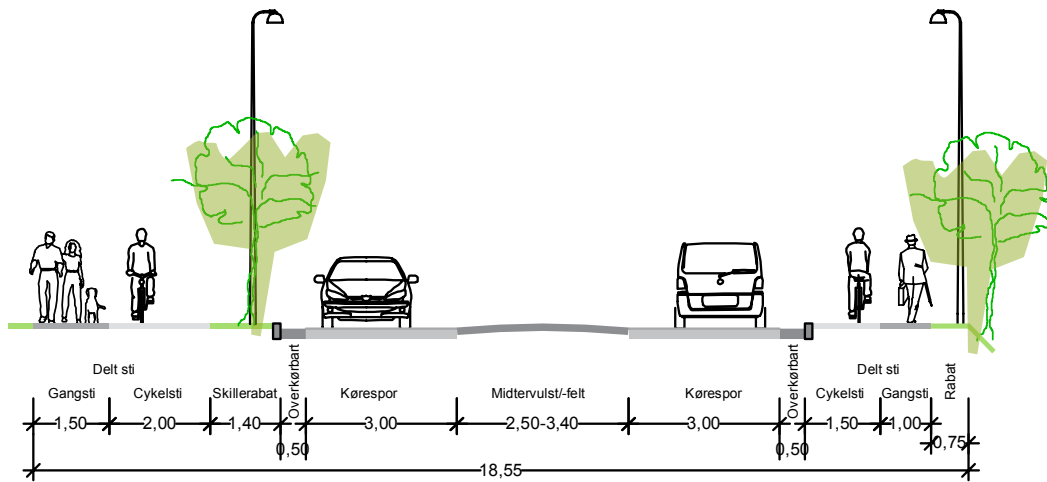
FORSLAG B / JYLLINGE PARKVEJ



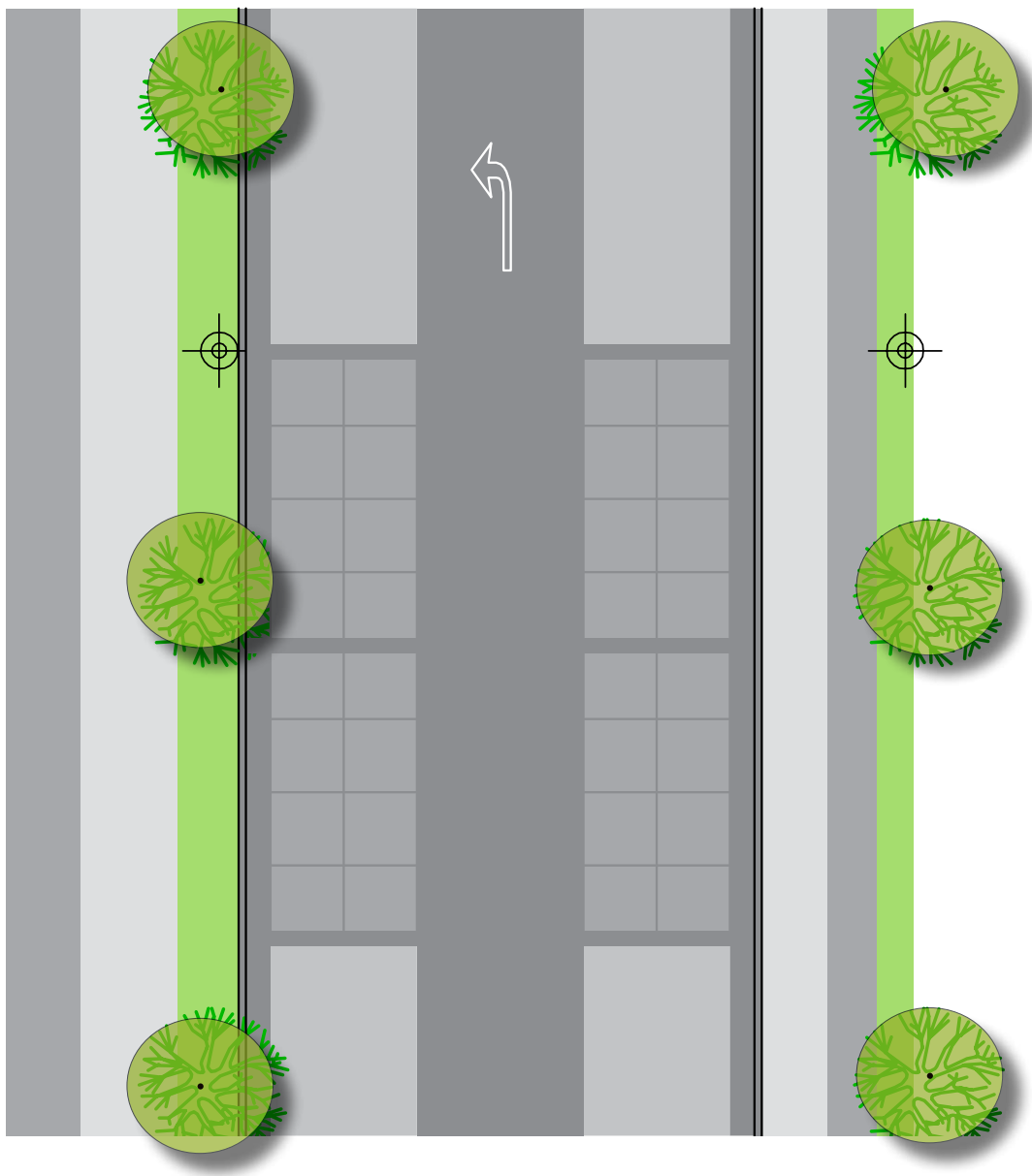
Indsnævrede kørespor, midtervulst, overkørbare arealer i vejsiderne og felt i afvigende belægning. Delte stier uden skillerabat i begge sider.



FORSLAG C / JYLLINGE PARKVEJ



Indsnævrede kørespor, midtervulst, overkørbare arealer i vejsiderne og felt i afvigende belægning. Delte stier med træbeplantet skillerabat i begge sider.



JYLLINGE PARKVEJ, SUPERBUSSTOPPESTED

JYLLINGE PARKVEJ, SUPERBUSSTOPPESTED

(nr. 32 på samlet oversigt over forslag til tiltag)

EKSISTERENDE FORHOLD:

- Langs sydsiden af Jyllinge Parkvej er der ud for Jyllinge Butikscenter et stort busstoppested med plads til tre busser samtidigt.
- Der er overdækkede ventefaciliteter og en stor kapacitet for cykelparkering.

FORSLAG:

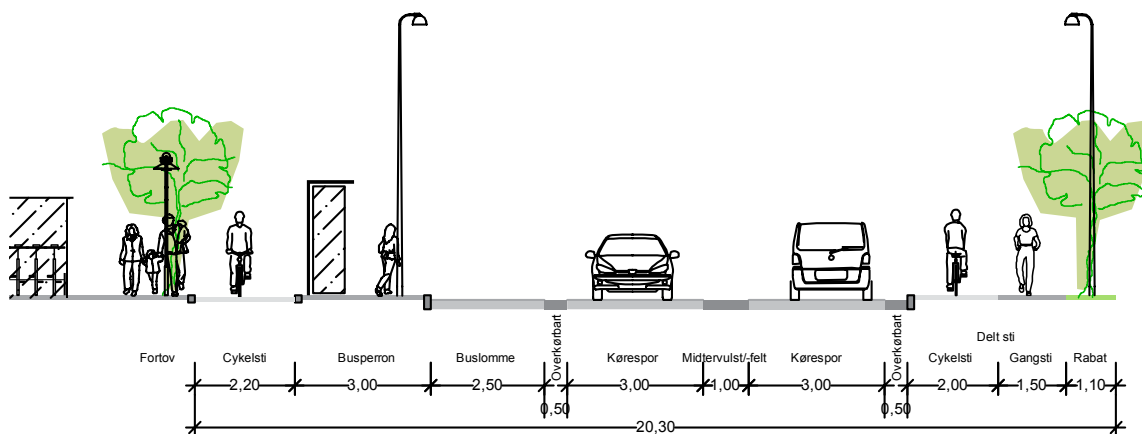
I forbindelse med en trafiksanering af Jyllinge Parkvej, hvor der bl.a. etableres cykelsti forbi

stoppestedet, foreslås det at reetablere området som superbustoppested.

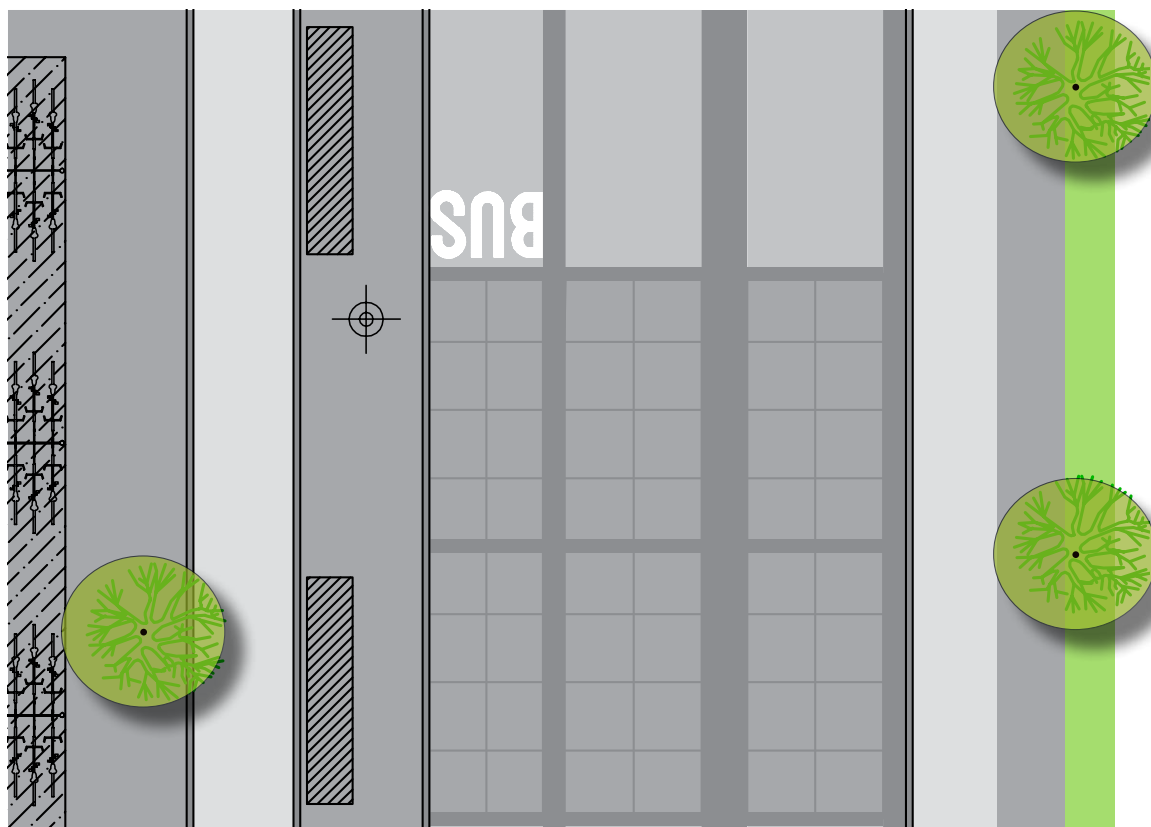
DER ETABLERES:

- Brede busperroner
- Overdækkede ventefaciliteter
- Bænke
- God belysning
- Overdækket cykelparkering
- Standere med realtidinformation mv.

Prisen afhænger af størrelsen af det delområde, der skal ombygges. Det vurderes, at der kan etableres et superbustoppested for ca. 2,5 mio. kr.



Indsnævrede kørespor, midjervulst og overkørbare arealer i vejsiderne og felt i afvigende belægning.



KIRKEBJERGVEJ

KIRKEBJERGVEJ

(nr. 33 på samlet oversigt over forslag til tiltag)

EKSISTERENDE FORHOLD:

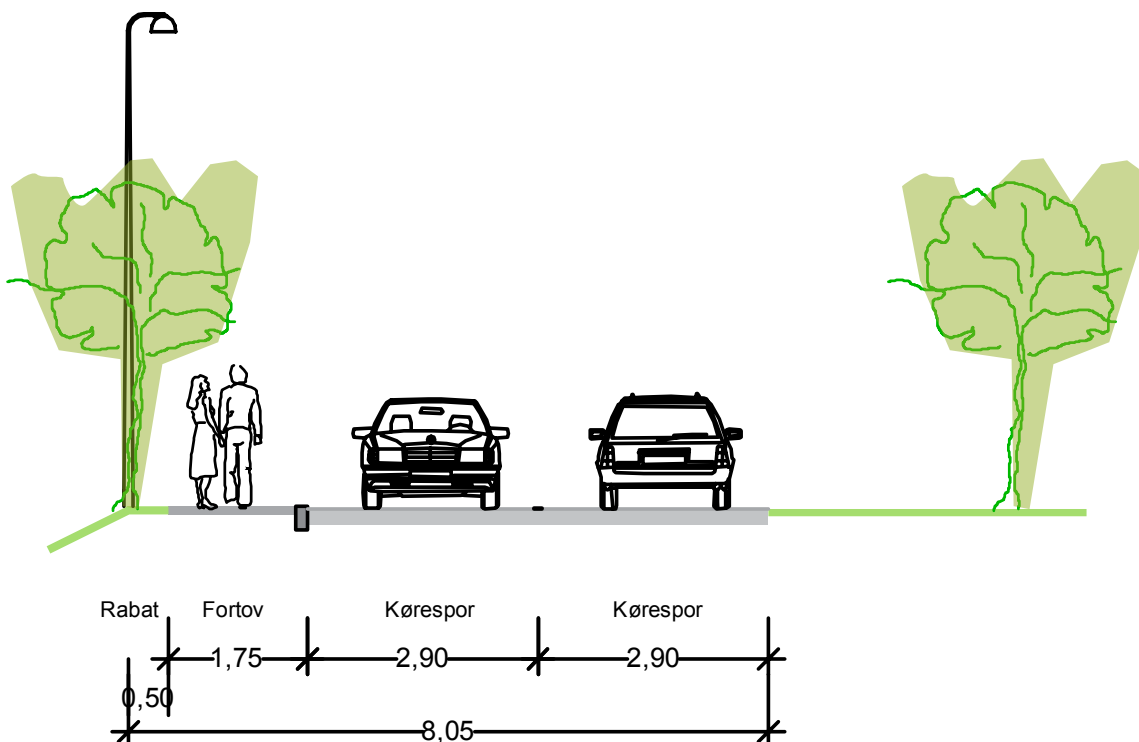
- Smal vej med fortov i den ene side og med grøn rabat og skråparkeringspladser i den anden side.
- I begge yderrabatter er der trærækker, som medvirker til en visuel indsnævring af delstrækningen.
- Hastighedsbegrænsning på 50 km/t.

FORSLAG:

Hastighedsbegrænsningen ændres til 30 km/t (blå hastighedszone) eller mindre og trafiksaneres så den fremstår som "sivegade" med en lav hastighedsbegrænsning (maks. 30 km/t). Dvs. med en form for pladsbelægning på hele strækningen, eller hvor delstrækninger har større felter i afvigende belægning end asfalt. Belægningen skal signalere lav hastighed både visuelt og fysisk.

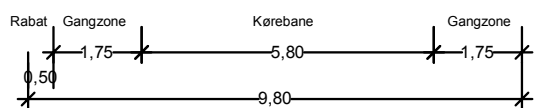
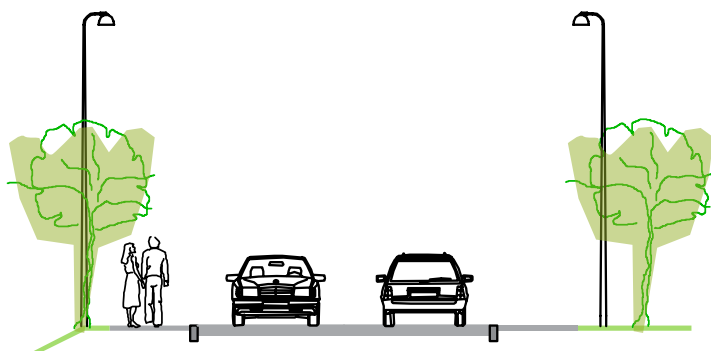
- I begge sider etableres gangzoner, som enten er i niveau med kørebanen eller kun har en lille kantlysning.
- De nuværende skråparkeringspladser integreres i den fremtidige belægning.
- Forslaget udformes, så der sammen med nedrivning af de to husgavle for enden af Kirkebjergvej kan skabes udsigt og et grønt forløb mod fjorden.
- Forslaget kan eventuelt udvides med en lukning af Kirkebjergvej for biltrafik i den vestlige ende ved Bygaden.

Delstrækningen er ca. 180 m lang, og forslaget kan etableres i forskellige varianter med afvigende belægning af forskellig kvalitet. Det vurderes, at forslaget kan etableres for ca. 3,0 mio. kr.

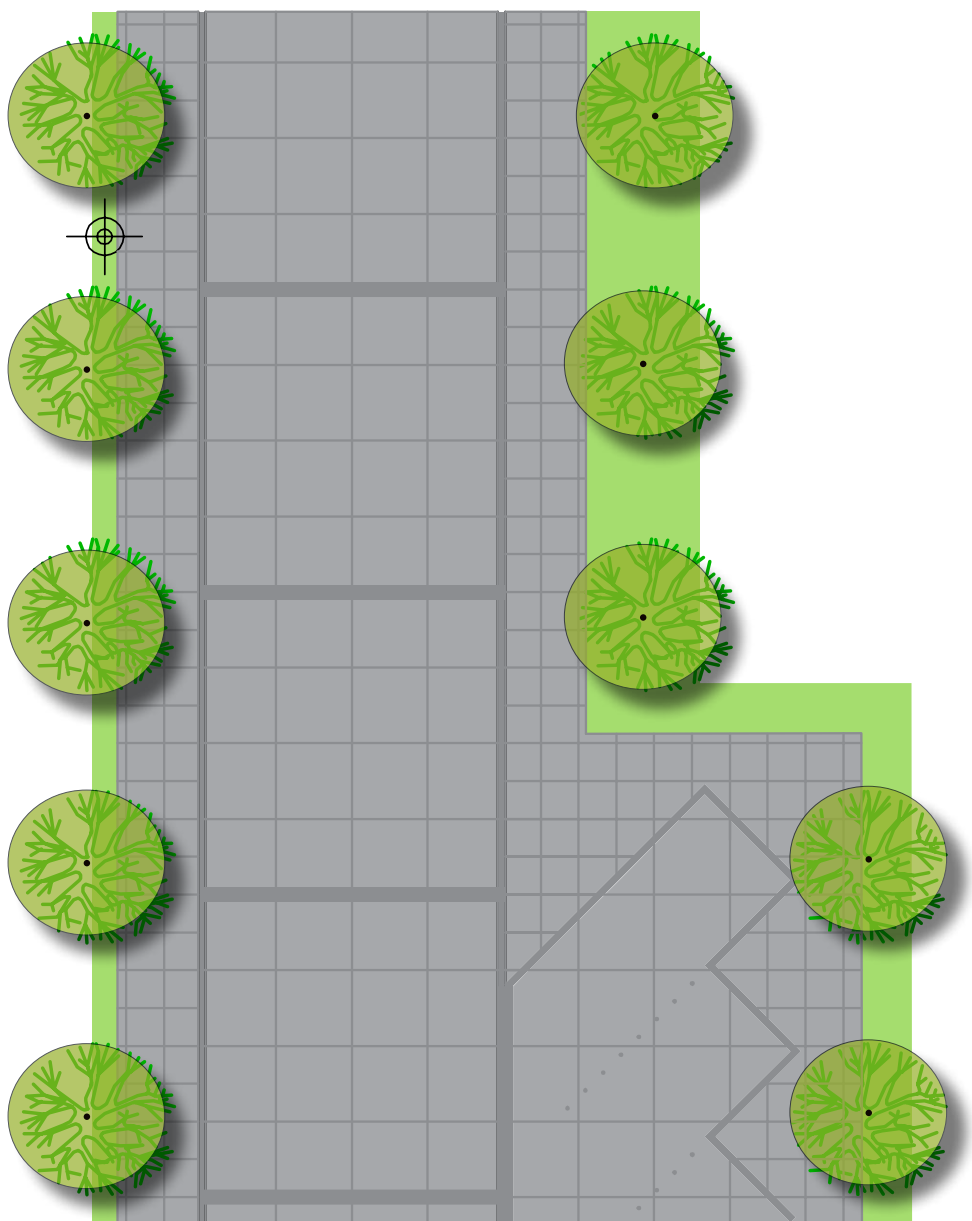


Kirkebjergvej i dag

KIRKEBJERGVEJ



"Sivegade" løsning med pladsbelægning.



KRYDSET JYLLINGE PARKVEJ/LINDEGÅRDSVEJ / BAUNEGÅRDSVEJ

KRYDSET JYLLINGE PARKVEJ/LINDEGÅRDSVEJ/BAUNEGÅRDSVEJ

(nr. 34 på samlet oversigt over forslag til tiltag)

EKSISTERENDE FORHOLD:

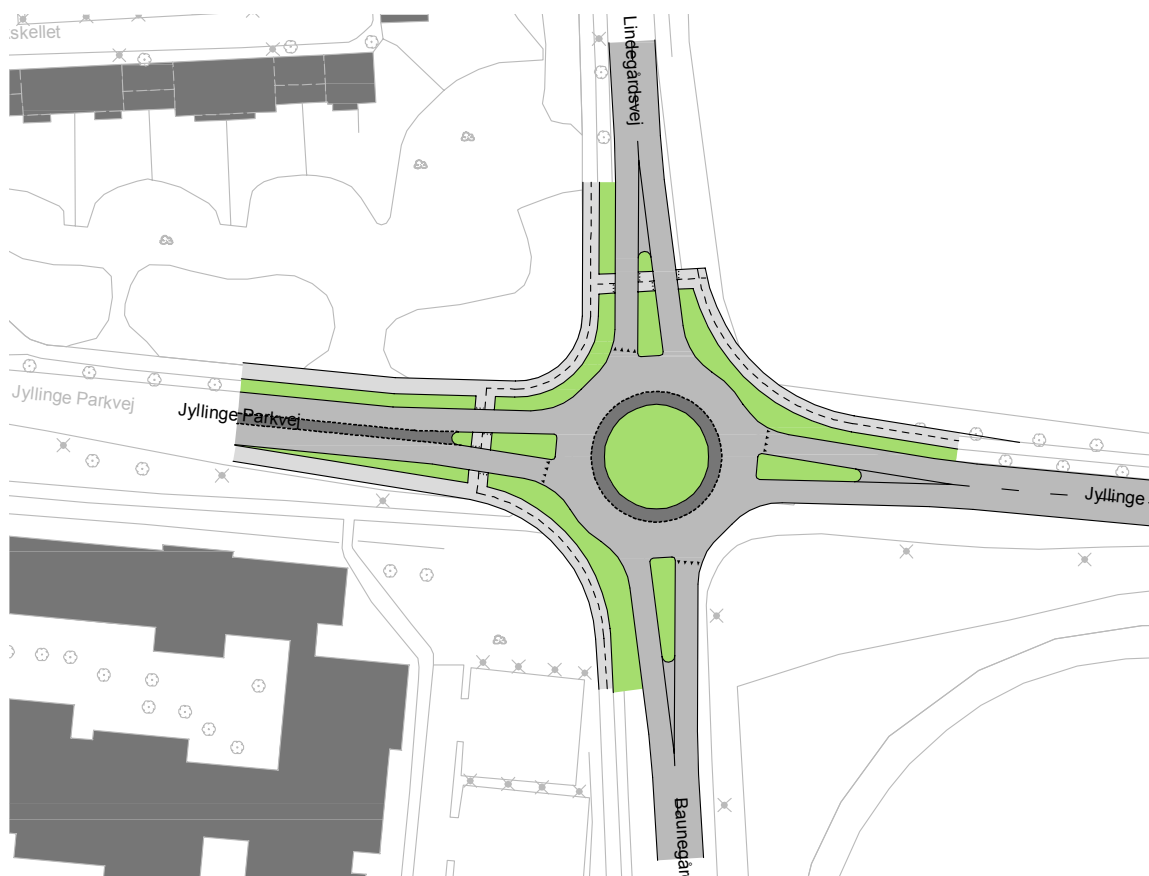
- Jyllinge Parkvej er i dag primær vej-adgang fra Frederiksborgvej (A6) til Jyllinge med et retlinet vejforløb og med forholdsvis brede kørebaner helt frem til rundkørslen ved Planetvej.
- Krydset ligger umiddelbart indenfor byzonen.
- Krydset er vigepligtsreguleret med fire vejgrene med midterheller. Der er separate venstresvingbaner i tre af vejgrene.
- Krydset fremstår stort og udflydende og svarer i højere grad til et kryds i åbent land end i en by.
- Der er dobbeltrettede stier igennem krydset, som i retning nord-syd krydser kørebanen med vigepligt, men i retning øst-vest uden vigepligt. Særligt den dobbeltrettede cykelsti på tværs af Lindegårdsvej uden vigepligt vurderes trafikikkerhedsmæssigt uhensigtsmæssig.

FORSLAG:

Ombygning til rundkørsel, der dels fungerer som "byport" og markerer overgangen fra land til by, dels forbedrer trafikafviklingen fra sidevejene Lindegårdsvej og Baunegårdsvej.

- Rundkørslen vil have en hastighedsdæmpende effekt for trafik på Jyllinge Parkvej.
- Rundkørslen vurderes at reducerer uheldsrisikoen i forhold til den nuværende udformning.
- Nuværende dobbeltrettede stier føres igennem rundkørslen tilbagetrukket og med vigepligt.

Det vurderes, at rundkørslen kan etableres for ca. 4,0-6,0 mio. kr.



Forslag til ny rundkørsel i krydset Jyllinge Parkvej/ Lindegårdsvej/Baunegårdsvej.

KRYDSET JYLLINGE PARKVEJ/VÆREBROVEJ

KRYDSET JYLLINGE PARKVEJ/VÆREBROVEJ

(nr. 35 på samlet oversigt over forslag til tiltag)

EKSISTERENDE FORHOLD:

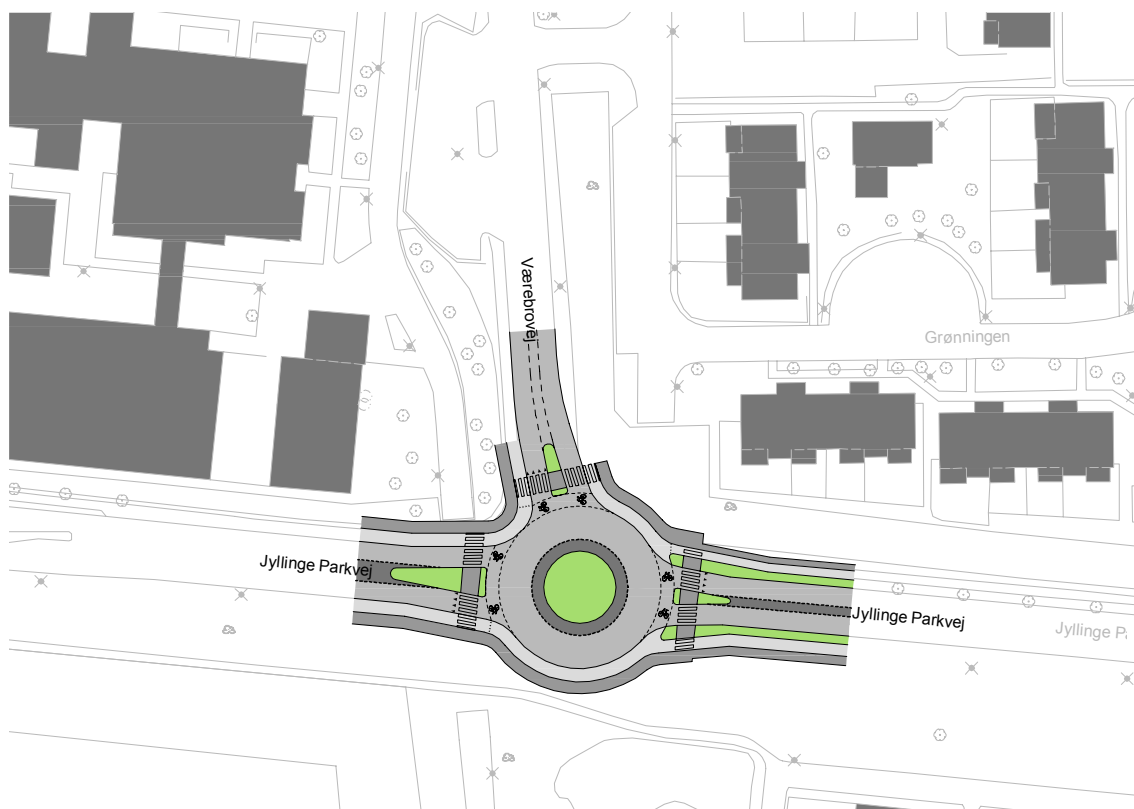
- Signalreguleret T-kryds.
- Stitunnel under Jyllinge Parkvej.
- Fodgængerfelt på tværs af Værebrovej.

FORSLAG:

Ombygning til rundkørsel, som markerer overgangen fra den lange retlinede delstrækning mellem Lindegårdsvej og Værebrovej til den mere trafikdæmpede delstrækning mod vest, som ønskes udformet med en mere bymæssig og torveliggende belægning og beplantning.

- Rundkørslen har større hastighedsdæmpende effekt end signalreguleringen og vil derfor formentligt medføre et lavere hastighedsniveau på delstrækningen forbi Jyllinge Butikcenter.
- Rundkørslen etableres med både cykelsti og gangsti/fortov samt med fodgængerfelter på tværs af alle vejgrene.

Det vurderes, at rundkørslen kan etableres for ca. 2,0-3,0 mio.kr forudsat, at stitunnelen under Jyllinge Parkvej kan bevares med sin nuværende udformning.



Forslag til ny rundkørsel i krydset Jyllinge Parkvej/Værebrovej.

MØLLEVEJ V. FREDERIKSBORGVEJ (A6)

MØLLEVEJ V. FREDERIKSBORGVEJ

(nr. 51 på samlet oversigt over forslag til tiltag)

EKSISTERENDE FORHOLD:

- Møllevej er forbundet til Frederiksborgvej (A6) via Møllehaven og kan dermed benyttes som adgangsvej til Jyllinge. Ruten er ikke direkte, men er forbundet med omvejskørsel.
- Tilslutningen til Frederiksborgvej (A6) er et vigepligtsreguleret T-kryds.
- Der er en stiforbindelse mellem Møllevej og Møllehaven.

FORSLAG:

Med henblik på at skabe en ekstra primær vejadgang til Jyllinge, som kan aflaste Jyllinge Parkvej for trafik mod den nordlige del af Jyllinge, forlænges Møllevej mod øst til Frederiksborgvej (A6).

- Forlængelsen tilsluttes Frederiksborgvej overfor Gulddyssevej i et firbenet kryds.
- Forlængelsen etableres nogenlunde i det nuværende stitracé mellem Møllevej og Møllehaven samt på en kort delstrækning af Møllehaven.
- Krydset udformes som signalregulering med den nødvendige kanalisering i tilfarterne.

Forslaget omfatter statsvejnettet og kræver derfor godkendelse fra Vejdirektoratet.

Det vurderes at forlængelsen inklusiv etablering af krydsudbygning samt signalanlæg kan etableres for ca. 6,0-7,0 mio. kr.



Forslag om forlængelse af Møllevej til Frederiksborgvej (A6).

KRYDSET MØLLEVEJ/LINDEGÅRDSVEJ

KRYDSET MØLLEVEJ/LINDEGÅRDSVEJ

(nr. 54 på samlet oversigt over forslag til tiltag)

EKSISTERENDE FORHOLD:

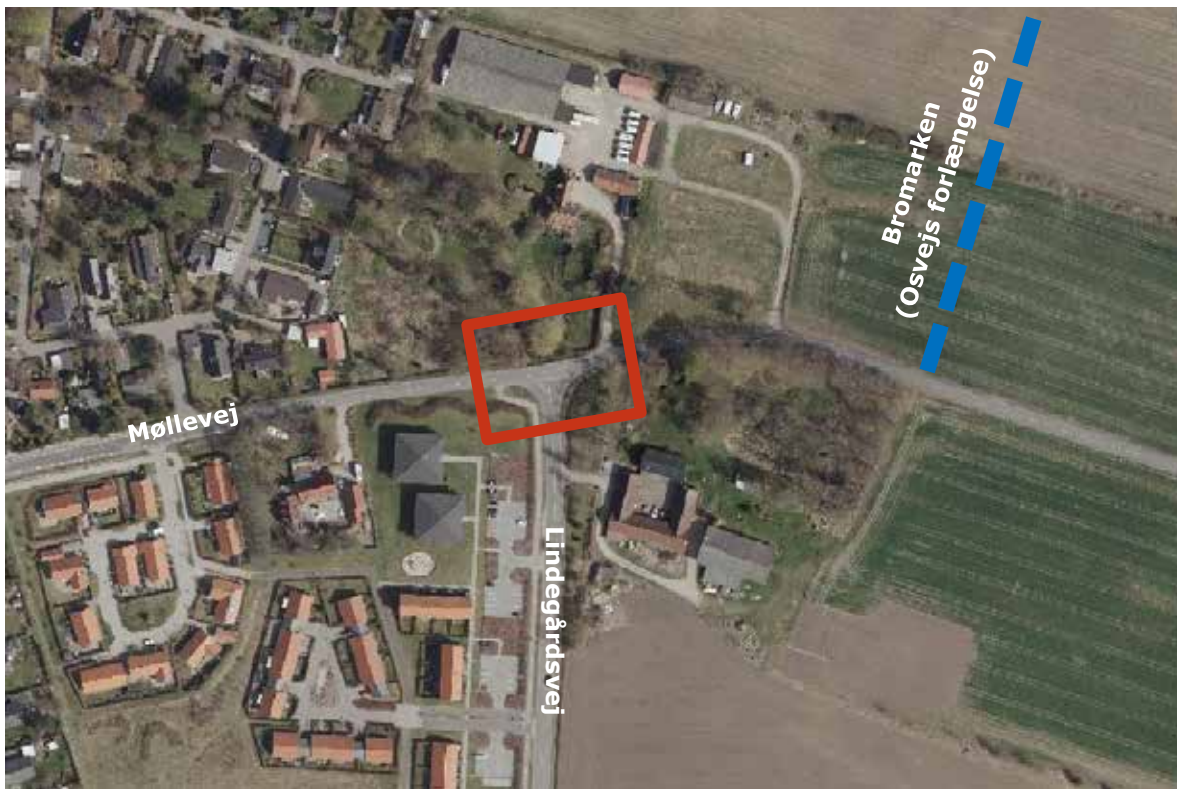
- Vigepligtsreguleret T-kryds.
- Osvej forlænges via Bromarken til Møllevej.

FORSLAG:

I forbindelse med forlængelse af Osvej (Bromarken) til Møllevej og etablering af en rundkørsel på Jyllinge Parkvej ved Lindegårdsvej bør krydset Møllevej/Lindegårdsvej opstrammes, da det forventes at trafikken forøges i krydset. Det bør undersøges, om krydset kan afvikle fremtidige trafikmængder med sin nuværende udformning, eller om krydset bør signalreguleres eller ombygges til rundkørsel. Selv hvis vigepligtsreguleringen kan bevares, bør krydset opstrammes trafikikkerhedsmæssigt, og det bør undersøges om der f. eks. er behov for kanalisering i krydset.

DER ER VURDERET FØLGENDE ANLÆGSOMKOSTNINGER:

- Rundkørsel ca. 3,0-5,0 mio. kr.
- Signalregulering ca. 2,0-3,0 mio. kr.
- Opstramning ca. 1,0-1,5 mio. kr.



Opstramning af krydset Møllevej/Lindegårdsvej.

FORSLAG TIL IMPLEMENTERING

FORSLAG TIL IMPLEMENTERINGSRÆKKEFØLGE FOR LØSNINGER PÅ VEJNETTET

I det følgende er der opstillet et forslag til implementeringsrækkefølge for de 12 skitserede løsningsforslag på vejnettet samt en forlængelse af Osvej, der tager udgangspunkt i, at der først udbygges, så trafikken afvikles uden om Landsbyen og Centerkvarteret, og siden ombygges, så veje og gader tilpasses den ønskede funktion.

Projekt-nummer	Forslag	Pris [mio. kr.]
34	Ny rundkørsel i krydset Jyllinge Parkvej/Lindegårdsvej/Baunegårdsvej	4,0-6,0
22	Forlængelse af Osvej til Møllevej	-
54	Opstramning/ombygning af krydset Møllevej/Lindegårdsvej. - Rundkørsel - Signalregulering - Opstramning	3,0-5,0 2,0-3,0 1,0-1,5
13	Omprioritering af vigepligten i krydset Møllevej/Bygaden.	0,5
11	Hastighedsdæmpende foranstaltninger på Bygaden.	0,1-0,3
51	Forlængelse af Møllevej til Frederiksborgvej (A6) med etablering af signalregulering.	6,0-7,0
32	Trafiksanering af Jyllinge Parkvej på delstrækningen mellem Værebrovej og Planetvej Etablering af superbustoppested.	4,5-5,5 2,5
31	Trafiksanering af Jyllinge Parkvej på delstrækningen mellem Lindegårdsvej og Værebrovej.	4,5-5,0
35	Ny rundkørsel i krydset Jyllinge Parkvej/Værebrovej.	2,0-3,0
33	Trafiksanering af Kirkebjergvej til sivegade.	3,0
12	Hastighedsdæmpende foranstaltninger på Planetvej.	0,1-0,5
10	Forlængelse af Planetvej til Møllevej.	1,7
	Alle forslag	30-40

FORSLAG TIL IMPLEMENTERING



Figur 14. Oversigt over placering af forslag til tiltag.

34. NY RUNDKØRSEL I KRYDSET JYLLINGE PARKVEJ/LINDEGÅRDSVEJ/BAUNEGÅRDSVEJ

Det foreslås, at rundkørslen i krydset Jyllinge Parkvej/Lindegårdsvej/Baunegårdsvej implementeres først, da den vurderes at have en positiv effekt på både trafiksikkerhed og trafikafvikling samtidigt med at den markerer overgangen fra åbent land til by. Desuden bør den etableres før Jyllinge Parkvej trafiksaneres.

22. FORLÆNGELSE AF OSVEJ – MELLEM NUVÆRENDE OSVEJ OG MØLLEVEJ

En forlængelse af Osvej vurderes at være attraktiv for gennemkørende trafik fra Nordmarken til A6, også uden tilslutningen af Møllevej til A6, og dermed at kunne flytte gennemkørende trafik fra Bymidten og Værebrovej til Osvej og Lindegårdsvej. Løsningen bør dog ikke etableres før 34. (Der er ikke regnet anlægsoverslag på denne løsning, da den forudsættes at indgå i udbygningen af området i øvrigt.)

54. OPSTRAMNING/OMBYGNING AF KRYDSET MØLLEVEJ/LINDEGÅRDSVEJ.

Forlængelsen af Osvej og en forlængelse af Møllevej til A6 vil lede mere trafik igennem krydset. Forslaget bør derfor etableres i forbindelse med de projekter.

13. OMPRIORITERING AF VIGEPLIGTEN I KRYDSET MØLLEVEJ/BYGADEN + 11. HASTIGHEDS-DÆMPENDE FORANSTALTNINGER PÅ BYGADEN.

Det foreslås, at forslag nr. 13 og 11 implementeres samtidigt for at understrege hensigten med tiltagene – nemlig at reducere andelen af gennemkørende trafik og hastighedsniveauet på Bygaden.

Tiltagene kan etableres uafhængigt af de øvrige forslag, men det anbefales at implementere løsningerne efter forslag nr. 34.

FORSLAG TIL IMPLEMENTERING - VEJNETTET

51. FORLÆNGELSE AF MØLLEVEJ TIL FREDERIKSBORGVEJ (A6) MED ETABLERING AF SIGNALREGULERING.

Forslaget bør etableres i forhold til behovet for aflastning af Jyllinge Parkvej og den nuværende vejadgang til A6.

I forhold til en trafikalt aflastning af det centrale Jyllinge, kan forslaget i princippet implementeres med det samme og f. eks. samtidigt med forslag nr. 13 og 11.

Da A6 er en statsvej kræver løsningen imidlertid en godkendelse hos Vejdirektoratet.

32. TRAFIKSANERING AF JYLLINGE PARKVEJ PÅ DELSTRÆKNINGEN ML. VÆREBROVEJ OG PLANETVEJ.

Det foreslås at trafiksanere den indre delstrækning af Jyllinge Parkvej vest for Værebrovej før den ydre delstrækning, da det vurderes at være den centrale del, som har størst behov for et trafikalt bymæssigt "løft" samt forbedrede stifaciliteter. Derudover har hastighedsdæmpningen formentligt en trafikreducerende effekt på Bygaden.

Det anbefales, at superbusstoppestedet etableres samtidigt med denne delstrækning.

31. TRAFIKSANERING AF JYLLINGE PARKVEJ PÅ DELSTRÆKNINGEN ML. LINDEGÅRDSVEJ OG VÆREBROVEJ.

Denne ydre delstrækning foreslås som udgangspunkt trafiksaneret efter forslag nr. 32, idet den primært er en overgangsstrækning imellem åbent land og det centrale Jyllinge. For forståelsens skyld virker det umiddelbart mest hensigtsmæssigt, hvis den indre delstrækning etableres først.

35. NY RUNDKØRSEL I KRYDSET JYLLINGE PARKVEJ/VÆREBROVEJ.

Det foreslås, at implementere rundkørslen i krydset Jyllinge Parkvej/Værebrovej efter forslag nr. 32 og 31, idet den markerer overgangen imellem de to delstrækninger med forskellig hastighedsbegrænsning og fungerer som hastighedsdæmper.

Rundkørslen understøtter de øvrige forslag på Jyllinge Parkvej, men kan etableres uafhængigt af dem. Det er derfor ikke afgørende, at den bliver implementeret før eller efter de øvrige tiltag.

33. TRAFIKSANERING AF KIRKEBJERGVEJ TIL SIVEGADE.

Forslaget omfatter den "inderste" del af Fjordkilen. Det har formentligt en reducerende effekt på andelen af gennemkørende trafik på Bygaden og kan fungere som et selvstændigt element, men for helhedens skyld anbefales det etableret efter eller samtidigt med trafiksaneringen af Jyllinge Parkvej.

12. HASTIGHEDSDÆMPENDE FORANSTALTNINGER PÅ PLANETVEJ.

Forslaget bør implementeres, når Planetvej integreres i 30 km/t hastighedszonen og afhænger i princippet ikke af nogle af de øvrige forslag.

10. EVT. ÅBNING AF PLANETVEJ MOD MØLLEVEJ.

Forlængelsen af Planetvej kan etableres, hvis der vurderes at være et behov.

FORSLAG TIL IMPLEMENTERING - STIRUTENETTET

FORSLAG TIL IMPLEMENTERINGSRÆKKE- FØLGE FOR TILTAG PÅ STIRUTENETTET

Som supplement til de foreslåede tiltag til forbedring af trafikafviklingen i Jyllinge, er der foreslået en række tiltag til forbedring og udbygning af et sammenhængende stirutenet, som kan understøtte tiltagene på vejnettet og forbedre trygheden for lette trafikanter i Jyllinge.

For disse foreslås følgende implementeringsrækkefølge:

Projekt nummer	Sted	Forslag
50	Møllevej vest for Værebrovej	Cykelsti/-bane
53	Møllevej v. boldbanerne	Ny cykelforbindelse fra Møllevej mod syd til det nye område ved boldbanerne
20	Nordmarksvej	Cykelsti/-bane
21/23	Værebrovej ml. Osvej og Rådalsvej	Cykelsti/-bane samt fodgængerkrydsning.
40/41	Stikrydsninger på Baunegårdsvej.	Sikre stikrydsninger
22	Sti langs ny forlængelse af Osvej	Ny vejforbindelse mellem Osvej og Møllevej
52	Møllevej omkring Lindegårdsvej og mellem Lindegårdsvej og hovedvej A6	Cykelsti/-bane
30-35	Cykelsti langs Jyllinge Parkvej	Bedre stiforbindelser og trygge forhold for lette trafikanter
24	Cykelbane langs Rådalsvej	Cykelbane og fortov
60	Stenløse-forbindelsen	Ny cykelforbindelse

FORSLAG TIL IMPLEMENTERING - STIRUTENETTET

50. CYKELSTI/-BANE PÅ MØLLEVEJ VEST FOR VÆREBROVEJ.

Strækningen er en skolerute, men har ingen cykelsti. Omprofilering af krydset Møllevvej/Nordmarksvej øger behovet for cykelfaciliteter yderligere. Bør gennemføres inden eller i forbindelse med en ny cykel-forbindelse fra Møllevvej over boldbanerne.

53. NY CYKELFORBINDELSE FRA MØLLEVEJ OVER BOLDBANERNE.

Kan følge i direkte forlængelse af 50 og forbedre cykeladgangen til Jyllinge skole for elever fra Nordmarken.

20. CYKELSTI/-BANE LANGS NORDMARKSVEJ.

Nordmarksvej er en trafikvej og til dels skolevej, og der er et behov for cykelfaciliteter.

21/23. CYKELSTI/-BANE LANGS VÆREBROVEJ SAMT FORGÆNGERKRYDSNING VED OSVEJ

Tiltagene skal medvirke til at forbedre trygheden for de lette trafikanter omkring Værebrovej og i krydset mellem Osvej og Værebrovej.

40/41. STIKRYDSNINGER PÅ BAUNEGÅRDSVEJ.

Tiltagene har til formål at forbedre trygheden for de lette trafikanter.

52. CYKELSTI/-BANE LANGS MØLLEVEJ MELLEM LINDEGÅRDSVEJ OG HOVEDVEJ A6

Bør etableres før åbning af Osvej, forbindelse til A6 og Stenløseforbindelsen, og er generelt en oplevet utryk strækning i Jyllinge. Flere borgerhenvendelser.

22. CYKELSTI/-BANE LANGS OSVEJ.

Det vurderes at der vil være behov for cykelfaciliteter på forlængelsen af Osvej, som vil være en direkte forbindelse for lette trafikanter fra Nordmarken til den foreslåede Stenløse- forbindelse. Cykelfaciliteterne bør derfor etableres i sammenhæng med den nye vejforbindelse.

30-35 BEDRE STIFORBINDELSER OG TRYKKE FORHOLD FOR LETTE TRAFIKANTER LANGS JYLLINGE PARKVEJ

Der foreslås etableret cykelforbindelse langs hele Jyllinge Parkvej. Løsningen er en del af den foreslåede sanering af Jyllinge Parkvej i øvrigt.

24. CYKELBANE LANGS RÅDALSVEJ

Giver forbindelse til Nordmarksvej.

60. STENLØSEFORBINDELSEN ØST FOR GULDDYSSEVEJ

Tiltaget ligger udenfor Jyllinge og er primært foreslået som pendlerrute.

