

Greve Kommune



**Trafiksikkerhedsplan
2018 - 2022**

Indhold

<u>Indledning</u>	<u>3</u>
<u>Mål for trafiksikkerhed</u>	<u>4</u>
<u>Trafikuheld</u>	<u>5</u>
<u>Skoleveje</u>	<u>8</u>
<u>Stikrydsning</u>	<u>12</u>
<u>Hastighed</u>	<u>14</u>
<u>Fokusområder</u>	<u>16</u>
<u>Anlægsprojekter</u>	<u>18</u>
<u>Projektliste</u>	<u>19</u>

Indledning

I 2016 blev over 200 mennesker dræbt i trafikken på landsplan. Antallet af trafikdræbte var det højeste antal i fem år til trods for, at antallet af dræbte i trafikken generelt har været faldende. Det er vigtigt, at antallet af uheld og trafikdræbte reduceres, da trafikuheldene er forbundet med store konsekvenser for familier, pårørende og samfundet som helhed. Antallet af trafikdræbte er siden 70'erne reduceret, og det skyldes blandt andet indførelse af hastighedsgrænser på vejene, indførelse af sikkerhedssele og andet sikkerhedsudstyr i biler, mere sikker adfærd i trafikken samt ombygninger til mere sikre veje og stier.

I denne trafikikkerhedsplan er der udpeget på en række lokaliteter i Greve Kommune, hvor der er stort potentiale for at forbedre trafikikkerheden og trygheden. Lokaliteterne er udpeget på baggrund af uheld som politiet har registreret i kommunen, samt udpegninger fra skoleelever og forvaltningen på lokaliteter, hvor de oplever, at der er særligt utrygt.

Trafikkerhedsplanen danner grundlag for at forbedre trafikikkerheden og trygheden i de kommende år. En række uhedsbelastede lokaliteter kan ombygges for at forbedre trafikikkerheden, det generelle hastighedsniveau kan sænkes, trygheden blandt skolebørn kan højnes og andelen af børn, der cykler og går til og fra skole, kan blive større.

Der er udarbejdet en projektliste med 50 projekter. I listen er der forslag til, hvordan trafikikkerheden og trygheden kan forbedres. Projekterne er prioriteret, og det er naturligt, at de øverste projekter vil blive udført først. Dog kan der være praktiske forhold, der gør, at rækkefølgen af projekterne ændres i løbet af perioden, da trafikikkerhedsplanen løber frem til 2022. Senest i 2022 bør trafikikkerhedsplanen opdateres.

Til Trafikkerhedsplan 2018 - 2022 findes også en baggrundsrapport. Baggrundsrapport beskriver de enkelte delanalyser mere detaljeret end denne udgave. Der findes desuden et hæfte, hvor det er vist, hvilke uheld der er sket på de uhedsbelastede lokaliteter, samt hvordan lokaliteten kan ombygges.

Denne trafikikkerhedsplan erstatter Greve Kommunes Trafikkerhedsplan 2012. Planen erstattes, da flere projekter fra planen allerede er udført, og analyserne er forældede.

TRAFIKIKKERHEDSPLAN 2012

I 2012 udgav Greve Kommune Trafikkerhedsplan 2012.

Formålet med trafikikkerhedsplanen var at lokalisere steder på kommunens vejnet, hvor der var størst behov for forbedringer i forhold til forbedret trafikikkerhed og -tryghed.

Der blev udpeget 17 skolevejsprojekter, 19 stikrydsningsprojekter og 9 lokaliteter, der var uhedsbelastede.

Der er 29 af de 45 projekter, der er blevet udført helt eller delvist siden Trafikplan 2012 udkom. Det er en stor indsats på kun fem år!

Mål for trafiksikkerhed

For at nedbringe antallet af uheld samt forbedre trygheden på kommunens veje har Greve Kommune formuleret en række mål for trafiksikkerhed. Målene er ambitiøse, og det kræver en solid indsats i de kommende år, hvis målene skal nås i 2022. Målene er formuleret i relation til fire temaer:



Trafikuheld

Det er målet, at antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne skal halveres i 2022 i forhold til antallet i 2010. Det vil sige, at målet i 2022 er at der højst er 6 tilskadekomne og dræbte i trafikken.



Skoleveje

Tryghed

Det er målet, at andelen af børn, der føler sig trygge eller meget trygge på vej til og fra skole, skal stige med 5 %-point frem mod 2022. Det svarer til, at 75 % af skoleeleverne føler sig trygge eller meget trygge i trafikken i 2022.

Transportmiddel

Det er målet, at andelen af børn, der cykler eller går til skole, skal stige med minimum 5 %-point frem til 2022. Det svarer til, at mindst 75 % går eller cykler i skole i 2022.



Stikrydsninger

Det er målet, at alle krydsningspunkter mellem transportstier og overordnede veje skal være sikre. Krydsningspunkterne bør være udformet efter nyeste anbefalinger (de danske vejregler). I planen indgår 11 stikrydsninger, der bør forbedres frem mod 2022. Udformningen af de 11 stikrydsninger revurderes i 2022.



Hastighed

Det er målet, at der ikke skal være væsentlige hastighedsoverskridelser på kommunevejene i 2022. For at følge udviklingen i hastighedsniveau udføres der hvert år trafiktællinger på forskellige lokaliteter i Greve Kommune.

En væsentlig hastighedsoverskridelse bestemmes ud fra målinger på vejnettet, og findes steder hvor trafikanter kører væsentligt hurtigere end hastighedsgrænsen. Se evt. beregningseksempel på side 15.

Trafikuheld

I Greve Kommune arbejdes der dagligt med at forbedre trafiksikkerheden. Team Vej og Landskab samarbejder blandt andet med borgerne, skolerne og politiet, som tilsammen alle har vigtig viden om, hvor der er usikkert og utrygt at færdes i trafikken.

I løbet af de seneste 10 år (2007-2016) er antallet af dræbte og tilskadekomne faldet med ca. 17 %-point. I perioden kom der flest til skade i 2009 og færrest til skade i 2012. Det stigende antal tilskadekomne siden 2012 betyder, at der skal gøres en stor indsats for at nå kommunens mål for trafiksikkerheden i 2022. På nedenstående figur kan antallet af tilskadekomne i perioden 2007 til 2016 ses.

Antal af tilskadekomne i perioden 2007 - 2016

5 dræbte

82 alvorligt tilskadekomne

54 lettere tilskadekomne

Ca. halvdelen af uheldene i Greve Kommune er sket i kryds og rundkørsler. Alle kryds og rundkørsler bør udformes efter de nyeste krav og anbefalinger, for at antallet af uheld mindskes.

I Greve Kommune er flere mænd end kvinder involveret i trafikuheldene. Mænd udgør samlet set ca. 70 % af de involverede. Ligeledes fylder de 18-24-årige meget i statistikken. Der bør gøres en ekstra indsats for, at mindske uheld med mænd og 18-24-årige i fremtiden.

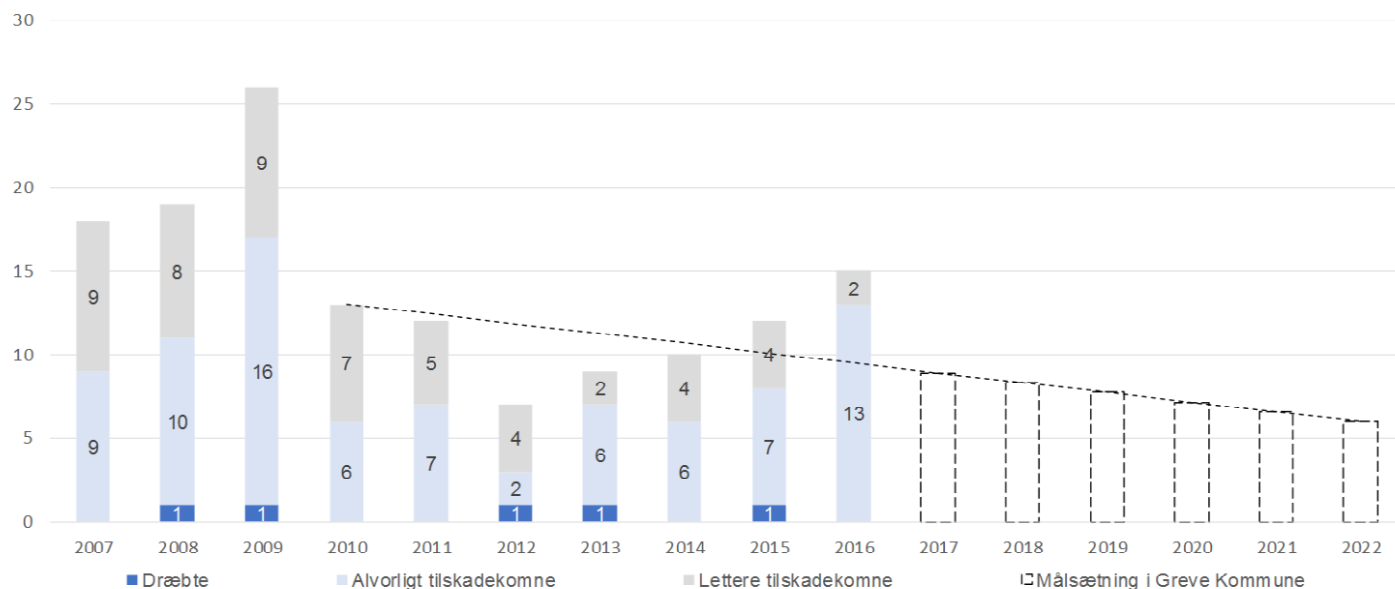
Lette trafikanter udgør ca. halvdelen af de tilskadekomne trafikanter i kommunen, hvorfor der er et stort potentiale for at forbedre trafiksikkerheden.



TRAFIKSIKKERHEDSRÅD

Greve Kommune arbejder sammen med en lang række interessenter for at fremme trafiksikkerheden i kommunen. Der er blandt andet oprettet et trafiksikkerhedsråd, der består af repræsentanter fra:

Byrådet
Center for Skoler
Center for Teknik og Miljø
Dansk Cyklistforbund
Greve Erhvervscenter
Handicaprådet
Midt- og Vestsjællands Politi
Skolebestyrelsesmedlemmer
Seniorrådet
Trafikselskabet Movia



TRAFIKUHELD

De uheld som politiet registrerer er kun en mindre del af alle de uheld, der sker i trafikken.

Det er eksempelvis sjældent, at politiet tilkaldes, hvis en cyklist vælter og slår sig i trafikken.

Landets skadestuer har en stor viden om hvor mange, der kommer til skade i trafikken. Desværre er data fra skadestuerne ikke detaljerede nok til, at det kan medtages i forebyggelsesarbejdet for Greve Kommune, da der ikke opsamles information om, hvor og hvordan uheldene er sket. Der arbejdes på at forbedre indsamlingen som forsøg på udvalgte skadestuer.

Trafikuheld

Trafikuheld opstår ofte, fordi trafikanten udviser en uhensigtsmæssig adfærd. Det kan fx være ved at køre over for rødt, at køre for stærkt, at svinge uden at have foretaget tilstrækkelig orientering mod andre bilister og lignende. Derfor er adfærdsændringer en stor del af arbejdet i de kommende år.

På baggrund af trafikuheldene, som politiet har registreret over de seneste 5 år (2012-2016), er der foretaget en udpegning af uheldsbelastede lokaliteter på kommunens veje. Dette kaldes også "sorte pletter". De sorte pletter hentyder til, at der er sket flere uheld, end det kan forventes over en femårig periode.

Lokaliteter er udpeget som uheldsbelastede, når:

Kryds

Politiet har registreret mindst 5 uheld i krydset i løbet af en 5-årig periode.

Strækning

Politiet har registreret mindst 5 uheld på en strækning inden for en afstand af 500 meter i løbet af en 5-årig periode.

I alt er der udpeget otte kryds og to strækninger i Greve Kommune, der er uheldsbelastede. De uheldsbelastede lokaliteter fremgår af kortet nedenfor.

På alle de uheldsbelastede lokaliteter er der undersøgt, hvorfor uheldene er sket og hvad der kan gøre for at undgå uheld i fremtiden. På nogle lokaliteter er der et tydeligt uheldsbillede, mens det er blandet på andre lokaliteter. Til alle lokaliteter er der foreslået tiltag, som gør lokaliteterne mere trafiksikre.



Kortet viser de uheldsbelastede lokaliteter i Greve Kommune. Tallet refererer til nummeret i projektlisten på side 20 og 21.

Skoleveje



I forbindelse med udarbejdelse af trafiksikkerhedsplanen er der gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt elever i 0. – 8. klasse på kommunens folke- og privatskoler. Formålet med undersøgelsen er at kende til elevernes transportmiddelvalg, samt at kortlægge hvor elever eventuelt føler sig utrygge i trafikken på deres vej til og fra skole.

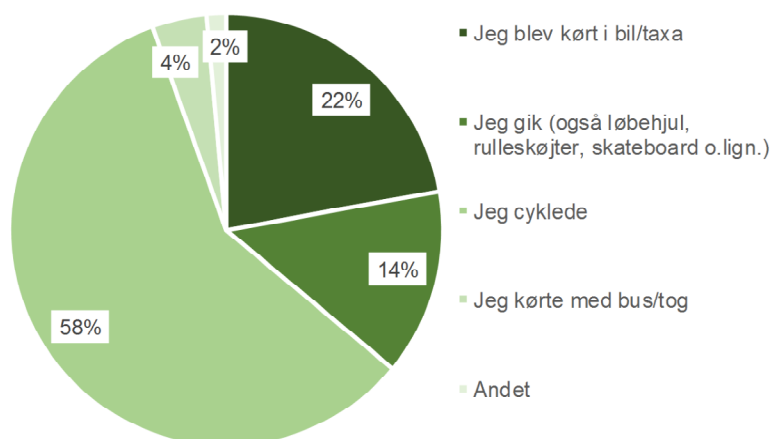
For eleverne i 0. – 3. klasse har forældrene besvaret spørgeskemaundersøgelsen. Det skyldes, at det oftest er forældrenes tryghed/utryghed, der afgør, hvordan deres barn kommer til skole. Eleverne i 4.- 8. klasse har selv svaret på undersøgelsen. 9. og 10. klasse indgik ikke i undersøgelsen grundet eksamensperiode.

1.730 personer har besvaret undersøgelsen. Det svarer til ca. 33 % af de adspurgte elever.

Transportmiddel

Lokale forhold som afstand mellem skole og hjem, afstand til kollektiv transport, samt trafikale forhold for cyklister og gående er afgørende for, hvordan eleverne kommer til skole.

På figuren nedenfor ses fordelingen af elevernes transportmiddelvalg. Som det kan ses af figuren cyklede 58 % af eleverne, 22 % blev kørt i bil eller i taxa, mens 14 % af eleverne gik. De resterende 6 % kørte med bus, tog eller benyttede et andet transportmiddel (fx knallert).

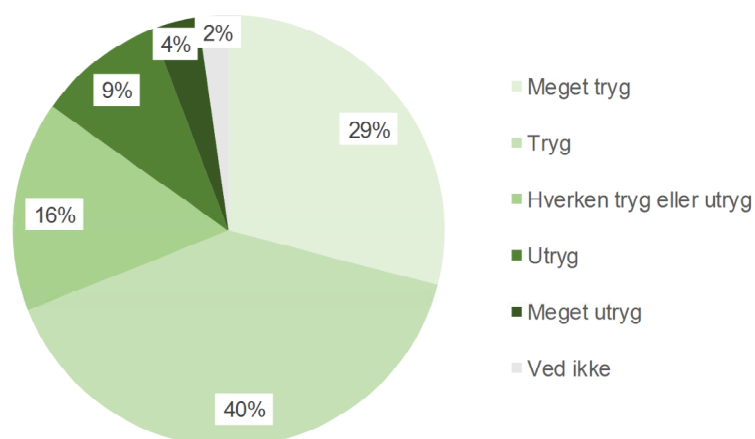


Elevers klassetrin er ofte en afgørende faktor for transportmiddelvalg. I denne undersøgelse er andelen af elever, der kørt i bil til skole i 0. klasse 59 %, og i 1. klasse er den 39 %. Efter 2. klasse falder bilandelen til under 20 %, og i stedet benyttes gang og cykel i højere grad. De oftest benyttede begrundelser for at blive kørt i bil til skole er vist i boksen på modsatte side.

Tryghed

En tryk og sikker vej til skole er afgørende for, at børn får lov til at cykle eller gå til og fra skole. I Greve Kommune er der mange separate stisystemer, og der er mange stitunneler, hvor de lette trafikanter kan krydse vejene uafhængigt af biltrafikken. Det skaber et godt grundlag for en sikker og tryk skolevej.

I skoleundersøgelsen er der blevet spurgt til elevernes tryk til og fra skole. På figuren herunder ses, at 69 % føler sig trykke eller meget trykke, at 16 % hverken er trykke eller utrykke, og at 13 % føler sig utrykke eller meget utrykke.



BEGRUNDELSE FOR AT ELEVER BLIVER KØRT I BIL

0.-3. klasse

Eleverne er ikke gamle nok til at gå/cykle

Det er for farligt at gå/cykle

Forældrene kører lige forbi skolen

4.-8. klasse

Der er for langt at gå eller cykle

Forældrene kører lige forbi skolen

Det er det hurtigste

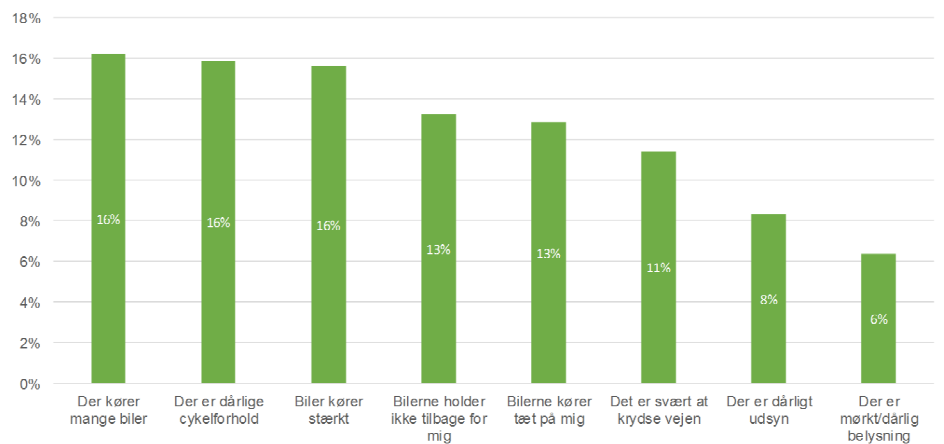
Skoleveje



Utrygge skoleveje

I skolevejsundersøgelsen har forældrene/eleverne udpeget lokaliteter, de synes er utrygge i trafikken. I kortet på modsatte side ses 19 lokaliteter, der er blevet udpeget af flest elever/forældre. For hver lokalitet har det været muligt at angive, hvad der skyldes utrygheden på det pågældende sted.

De oftest angivne årsager kan ses i grafen herunder. Eleverne kunne afkrydse flere grunde til samme lokalitet.



Foruden årsagerne i grafen havde eleverne mulighed for at skrive en fri kommentar. I kommentarerne er der beskrevet forskellige problematikker. Eksempelvis at der er udfordringer omkring ringetid, at der er tæt cykeltrafik, at scootere og knallerter gør det utrygt at færdes på stier samt at andre trafikanter udviser uheldig adfærd.

I spørgeskemaundersøgelsen har de gående og cyklende haft mulighed for at indtegne deres vej til skole. Elevruterne er optalt, og dermed er det synligt, på hvilke veje der færdes mange elever.

De fleste skoler arbejder allerede målrettet med trafik. Et værktøj til at konkretisere indsatsen er en trafikpolitik. De nedskrevne regler kan hjælpe lærere, elever og forældre med at vide, hvordan de skal færdes i trafikken.

Trafikpolitik

En trafikpolitik er et dokument, der beskriver, hvad skolen gør for at ruste eleverne til at færdes sikkert og trygt i trafikken. Rådet for Sikker Trafik anbefaler, at en trafikpolitik omhandler de fire emner:

På vej

Regler omkring hvordan morgentrafikken afvikles.

Undervisning

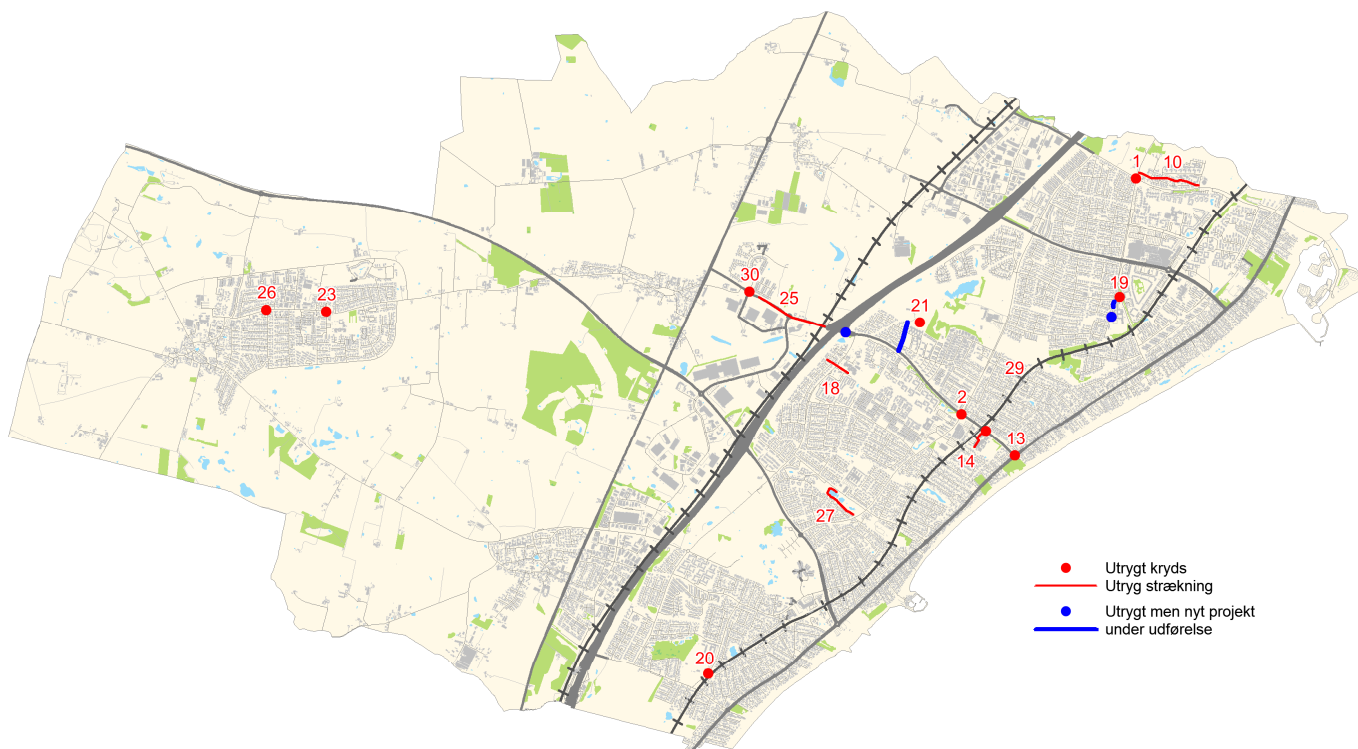
Plan for hvordan undervisningen i færdsel foregår på skolen.

Rollemodeller

Guidelines til hvordan forældre og lærere bør opføre sig i trafikken.

Samarbejde

Definerer samarbejdet mellem kommune, skole, politi og andre.



Kortet viser de utrygge lokaliteter i Greve Kommune. Tallet refererer til nummeret i projektlisten på side 20 og 21.

Stikrydsninger



I trafikikkerhedsplanen er der fokus på at skabe sikre krydsninger mellem veje og stier. Det skyldes, at uheld med lette trafikanter hyppigst sker i krydsninger mellem sti og vej. Derfor er det vigtigt med gode krydsningspunkter for alle trafikanter, da det har stor betydning for trafikanter sikkerhed og tryghed.

Der er i trafikikkerhedsplanen lagt vægt på, at stikrydsningerne (som minimum) skal være sikre når:

Sikre stikrydsninger prioriteres når

transportstinet krydser en overordnet vej

I disse krydsningspunkter er der størst potentiale for at højne trafikikkerheden og trygheden. Det skyldes, at der er mange stitrafikanter samt en kombination af meget trafik og høj hastighed. Hvis der sker et trafikuheld, kan konsekvenserne for de involverede være store.

Som beskrevet tidligere, er der mange separate stisystemer i Greve Kommune, og lette trafikanter kan ofte krydse vejene adskilt fra biltrafikken. Det er dog relevant at udarbejde en cykelstiplan for Greve Kommune. I en cykelstiplan kortlægges forholdene for lette trafikanter detaljeret. På den måde bliver det synligt, hvor der mangler sammenhænge i stinet og faciliteter for de lette trafikanter, eller hvor faciliteterne ikke er sikre og trygge nok.

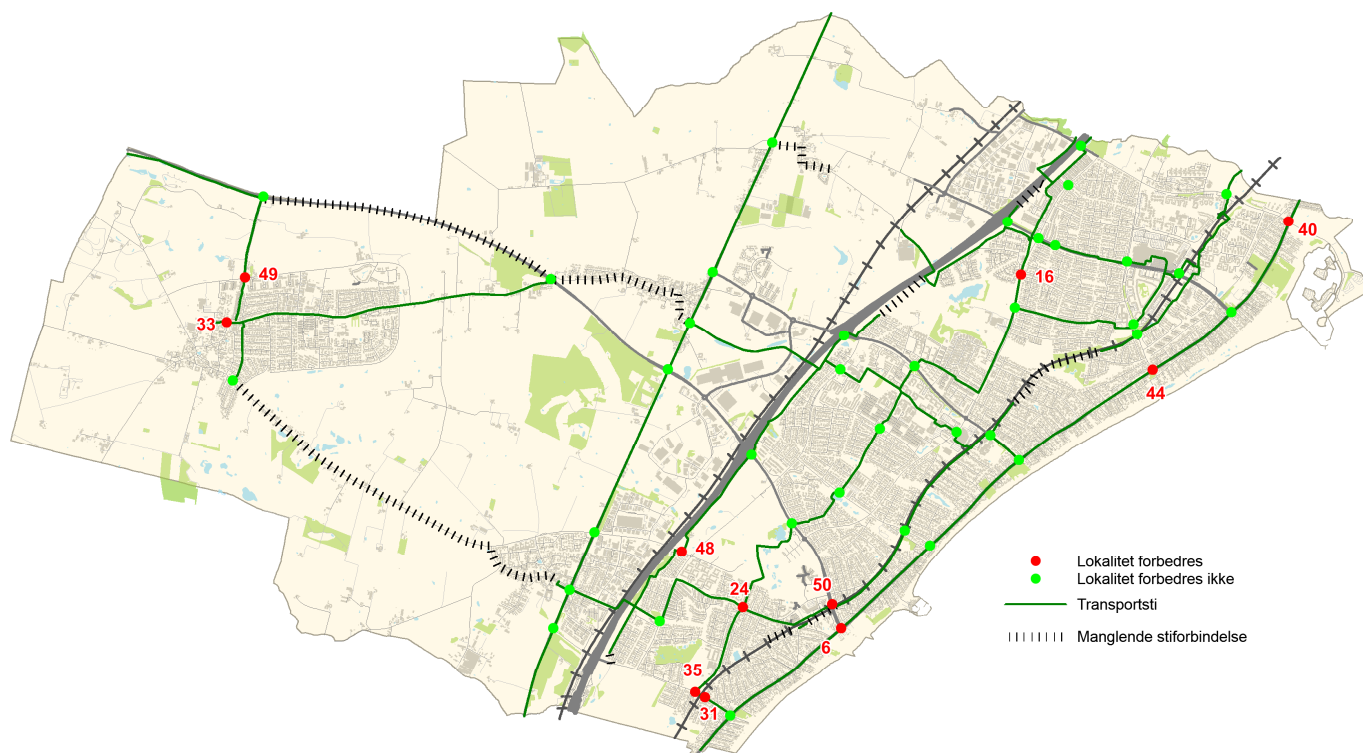


Krydsningspunkter

Alle lokaliteter hvor transportstinet krydser en overordnet vej, er vurderet i forhold til trafiksikkerhed. Det har ledt til en anbefaling om, at 11 lokaliteter forbedres. De 11 lokaliteter kan ses på kortet herunder.

Typiske årsager til at stikrydsninger forbedres

- Signalanlæg med dobbeltrettet cykeltrafik
- Dobbeltrettet cykelsti over vej med tvivl om vigepligt
- Fritliggende fodgængerfelter



Kortet viser de undersøgte stikrydsninger i Greve Kommune. Tallet refererer til nummeret i projektlisten på side 20 og 21.

Hastighed



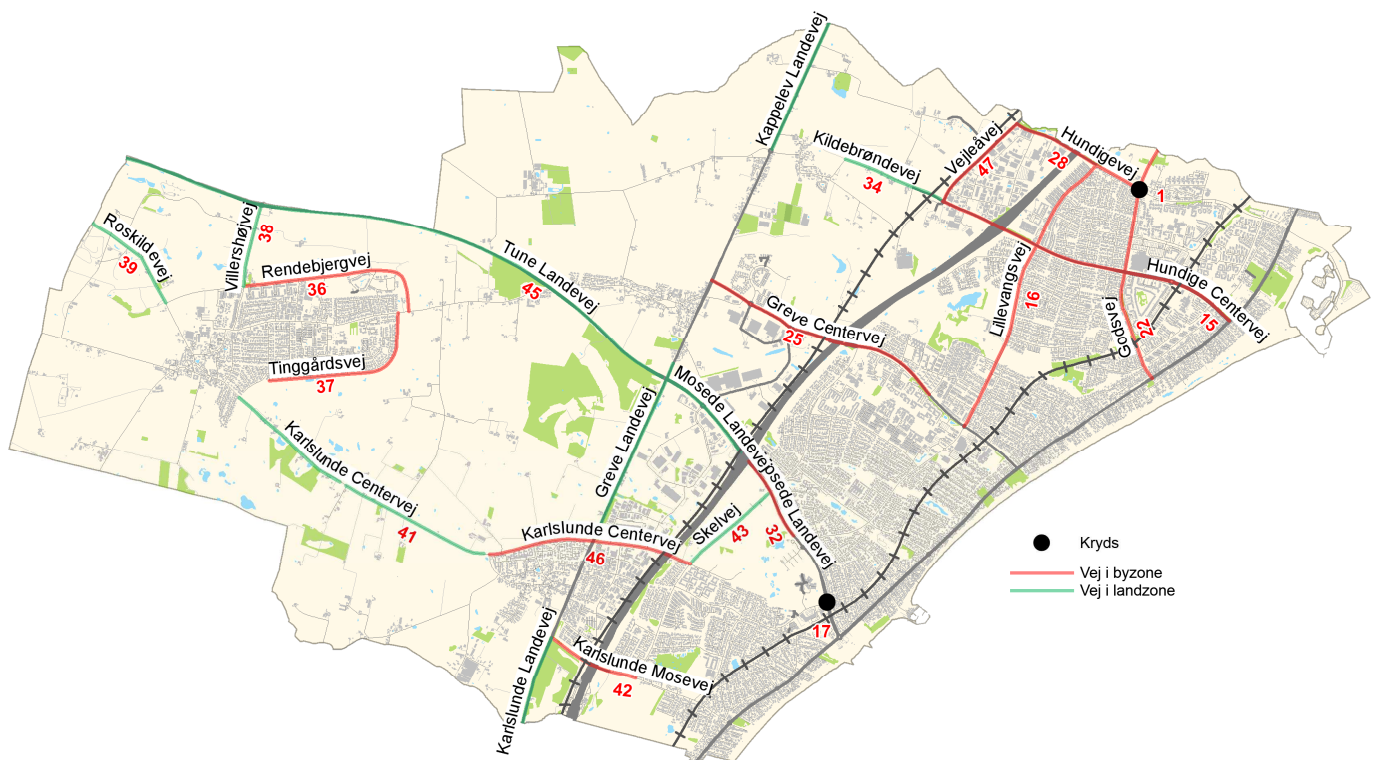
Greve Kommune har udvalgt 11 strækninger i byzone, 10 strækninger i landzone og to kryds, hvor kommunen har kendskab til udfordringer med høj hastighed.

Ulykkesbilledet på denne type strækninger er generelt diffust, og de udpeges sjældent som ulykkesbelastede lokaliteter. Potentialet for at forbedre trafikikkerheden gennem det traditionelle trafikikkerhedsarbejde er derfor begrænset. På kortet herunder ses de 21 strækninger og to kryds. Strækninger i byzone er vist med rød, og strækninger i landzone er vist med grøn. På de 21 strækninger er der foretaget trafikikkerhedsinspektioner.

Trafikikkerhedsinspektionerne er foretaget som med fokus på forhold, der har påvirkning på hastighed – både med betydning for, at der bliver kørt hurtigt, og forhold der kan medføre uheld med høj hastighed.

TRAFIKSIKKERHEDS- INSPEKTION

En trafikikkerhedsinspektion er en metode, hvor en systematisk gennemgang af en lokalitet er med til at forebygge trafikulykker og alvorlige personskader på eksisterende veje.



Kortet viser de udvalgte strækninger og kryds i Greve Kommune. Tallet refererer til nummeret i projektlisen på side 20 og 21.

På lokaliteter i byzone er der registreret problematikker som:

Problematikker i byzone

- Utydelige overgange mellem by- og landzone
- Stikrydsninger
- Svag skiltning
- Beplantning der skygger for skiltning
- Ingen buslommer
- Høj hastighedsgrænse i forhold til vejens udformning

På lokaliteter i landzone er der registreret problematikker som:

Problematikker i landzone

- Stikrydsninger er ikke markeret
- Ingen busperron
- Træer for tæt på kørebanen (i sikkerhedszonen)
- Ovrraskende vejforløb / kurver
- Høj hastighedsgrænse i forhold til vejens udformning

Det er relevant, at kommunen jævnligt vurderer, om hastighedsgrænsen er passende på kommunens veje. Der kan være forhold som ombygninger, nybyggede områder, nye vejtilslutninger eller andet, der gør at det kan være relevant at ændre hastighedsgrænsen.

Greve Kommune foretager jævnligt hastighedsmålinger, for at vide om bilisterne overholder hastigheden. Hvis hastigheden ikke overholdes, kan det danne grundlag for, at vejudformningen ændres, at der oftere udføres hastighedskontrol, at der etableres dump eller lignende. Mange af tiltagene er baseret på et samarbejde med politiet.

VÆSENTLIG HASTIGHEDSOVERSKRIDELSE

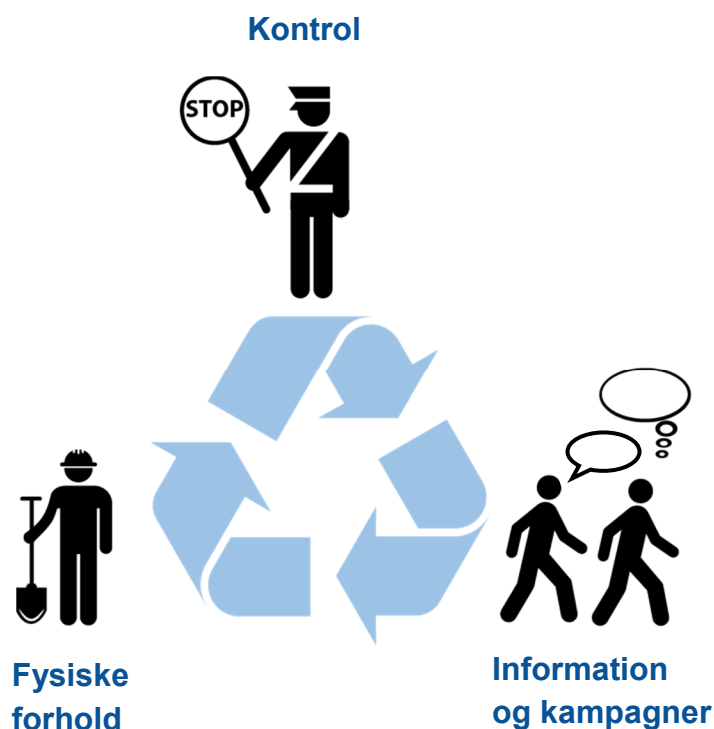
En væsentlig hastighedsoverskridelse er defineret ved 85 % fraktilen, som er et udtryk for den hastighed, som 15 % af bilisterne overskrider. Den beregnes som hastighedsgrænsen + 10 % + 3 km/t.

Eksempel: Ved en hastighedsgrænse på 50 km/t er en væsentlig hastighedsoverskridelse $50 \text{ km/t} + 5 \text{ km/t} + 3 \text{ km/t} = 58 \text{ km/t}$.

Fokusområder

Målene for trafiksikkerheden i Greve Kommune frem mod 2022 er ambitiøse, og det kræver fokus at nå målsætningen om færre ulykker, større tryghed, mere cykling til og fra skole, bedre stikrydninger og lavere hastighed.

Derfor er der opstillet tre fokusområder, der skal være med til at nå målsætningen. De tre fokusområder er vist i boksene på næste side. I hvert fokusområde er der beskrevet en blanding mellem ændring af fysiske forhold, kontrol samt information og kampagne.



De uheldsbelastede lokaliteter ombygges, så risikoen for ulykker minimeres. Det gør det mere trygt at færdes på kommunens veje, og trygheden kan være med til, at flere vælger at cykle eller gå.

Hastighedsgrænsen skal overholdes, således at der sker færre ulykker, og at konsekvensen af de ulykker, der sker, bliver mindre. Blandt andet er det vigtigt med lav hastighed ved stikrydsningerne, da der er risiko for ulykker mellem lette trafikanter og motorkøretøjer.

Skolevejene skal forbedres, så forældrene og elever vil opleve, at der bliver mere sikkert og trygt at færdes til og fra skole. Gevinsten ved større tryghed kan blandt andet være med til, at flere vælger at cykle eller gå til og fra skole.

I det fremtidige trafiksikkerhedsarbejde er de planmæssige opgaver (under "Kontrol" og "Information og kampagner") vigtige, selvom de ikke er prissat som anlægsprojekterne. Det gælder fx arbejdet med trafikpolitikker på skolerne, at få udarbejdet en stiplan, at afholde kampagner mm. Denne type opgaver kræver både tid og ressourcer for at blive udført.

Fokusområde 1

Uheldsbelastede lokaliteter ombygges

Vi vil...

- Ombygge uheldsbelastede lokaliteter (med fokus på signalanlæg)
- Afholde kampagner mod for høj hastighed
- Afholde kampagne mod rødkørsel i signalanlæg
- Udarbejde en strategi for signalanlæg

Fokusområde 2

Hastighedsgrænsen skal overholdes

Vi vil...

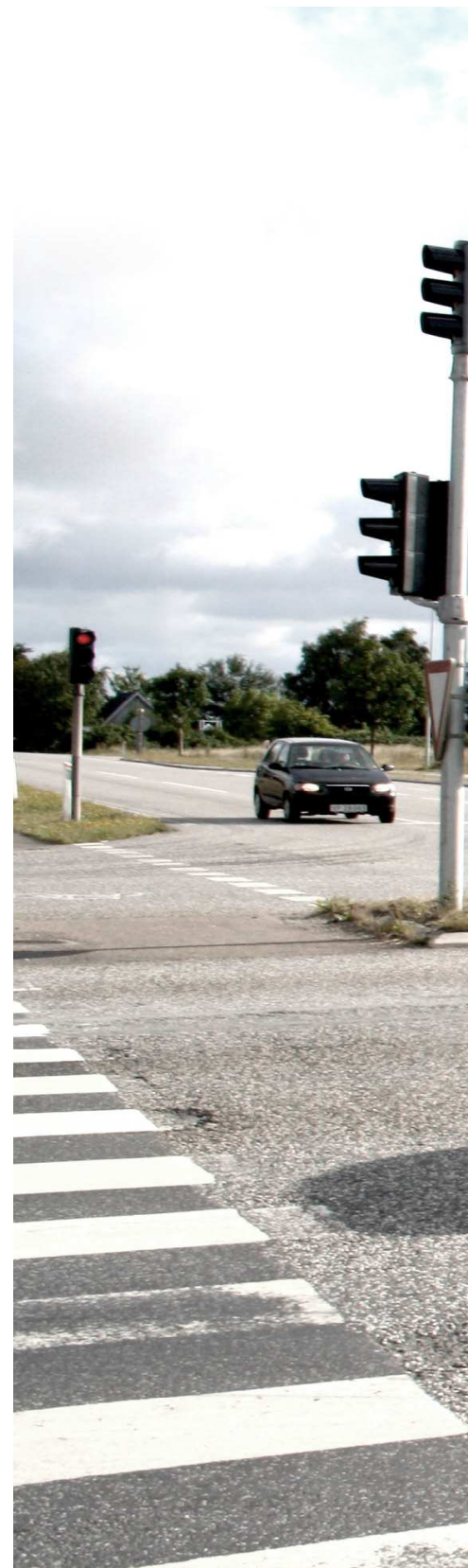
- Justere hastighedsgrænserne på udvalgte steder så de passer til vejens udformning
- Udføre hastighedskontrol på udvalgte lokaliteter (med politiet)
- Være med i front med indførelsen af "stærekasser" i Danmark
- Indføre hastighedsdæmpende tiltag

Fokusområde 3

Skoleveje forbedres

Vi vil...

- Afholde adfærdskampagne omkring trafikvaner ved og på skoler
- Indføre trafikpolitikker på alle skoler
- Ombygge utrygge lokaliteter ved skolerne
- Udarbejde en cykelstiplan
- Adfærdskampagne omkring sikker knallertkørsel på stier
- Samarbejde med Midt- og Vestsjællands Politi



Anlægsprojekter

Prioritering af projekter

I den viste liste over anlægsprojekter er der taget højde for, hvor Greve Kommune opnår mest trafiksikkerhed og tryghed for pengene.

Anlægsprojekterne er prioriteret i en liste med følgende vægtning:

60 % Trafiksikkerhed
(Trafikuheld)

40 % Tryghed
(Høj hastighed)
(Skoleveje)
(Elevruter)

For at nå målsætningen frem mod 2022 er der udarbejdet en liste med 50 anlægsprojekter, hvor trafiksikkerheden kan forbedres. Til alle lokaliteter er der udarbejdet et løsningsforslag. Det er primært de fysiske forhold, der er beskrevet i løsningsforslaget.

Projekter er prioriteret, hvor en række relevante faktorer er vurderet. Analysen gør det muligt for Greve Kommune at prioritere indsatser i trafiksikkerhedsarbejdet i de kommende år. I den prioriterede liste er det naturligt, at de øverste projekter vil blive udført først. Dog kan der være praktiske forhold, der gør, at rækkefølgen af projekterne ændres i løbet af perioden. Det kan blandt andet være sammenfald med andre projekter, eller økonomiske hensyn, der skal tages.

I prioriteringen er der blandt andet vurderet, hvordan et løsningsforslag er med til at forbedre trafiksikkerheden og utrygheden. Her er trafiksikkerheden vægtet med 60 % og trygheden er vægtet med 40 %.

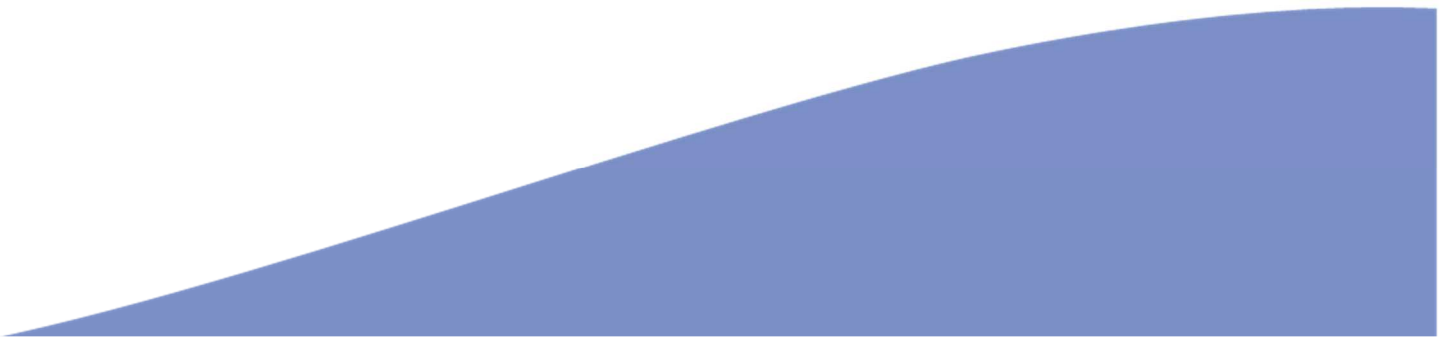
I prioriteringen er der ligeledes taget højde for, hvor meget et projekt forventes at koste i anlægsomkostninger. Et meget billigt projekt kan derfor komme op i listen, til trods for, at det ikke er et projekt med flest udpegningspunkter. Der henvises til bilagsrapporten for en detaljeret beskrivelse af prioriteringsmodellen.

Projekterne er listet i prioriteret rækkefølge på side 20 - 21.

Inden et projekt skal realiseres, skal der udarbejdes et konkret projektforslag. Det betyder, at udformningen af et projekt kan ændre sig i forhold til de indledende vurderinger.

Projektliste

På følgende sider



ID	Lokalitet	Skolevej	Hastighed	Stikrydsning	Trafikuheld	Løsningsforslag
1	Hundigevej / Godsvej	X	X		X	Hastighed sænkes til 50 km/t omkring krydset med Godsvej. Spærreflade mellem venstresvingsspor og ligeudspor på Hundigevej for at skabe oversigt (slips). Tjek af mellem-tider. Supplerende lave signaler på Hundigevej.
2	Greve Centervej / Lillevangsvej	X			X	Vigepligt pålægges cyklister og blåt cykelfelt fjernes.
3	Hundige Strandvej (Krobækvej til Sandvigsvej)				X	Midterhelle forlænges forbi nordlig indkørsel til tanken. Parkeringslomme ud for Rema 1000 lukkes. På sigt ombygning af Strandvejen.
4	Hundige Strandvej (Niels Christenssensvej til Blokhusvej)				X	Friholdelse af 10 meter før indkørsler for parkering. Undersøg om overkørsel ved Søagervej og Rosenvangsvej kan lukkes. På sigt ombygning af Strandvejen.
5	Greve Landevej / Tune Landevej				X	Styringen af signalreguleringen ændres. Tydeligere signalbillede. Spærreflade på Mosedede Landevej for at skabe oversigt (slips).
6	Mosedede Strandvej / Mosede Landevej / Karlslunde Strandvej			X		Afmærkning over vej fjernes samt opsætning af A21 med krydsende cyklister.
7	Lillevangsvej / Kildebrøndevej				X	Styringen af signalreguleringen ændres.
8	Skelvej / Mosede Landevej / Blågårdsvej				X	Supplerende 60 km/t tavle på Mosede Landevej. Styringen af signalreguleringen ændres.
9	Godsvej / Hundigegårdsvej / A. P. Allé				X	Træer beskæres mod nord, så vejvisning bliver synlig. Venteposition genmarkeres ikke (afmærkning på tværs trods bundet venstresving). Beregning af belysningsniveau da kryds virker mørkt.
10	Hundige Bygade	X				Enstretning af Hundige Bygade forbi skolen med afmærkning.
11	Holmeagervej / Rådhusholmen				X	Adfærdsstudie med video i rundkørslen. Fjernelse af cykelbane ved udvidelse af midterareal herunder den overkørbare del.
12	Tune Landevej / Grevevej				X	Styringen af signalreguleringen ændres. Tydeligere signalbillede.
13	Greve Strandvej / Greve Centervej	X				Justering af kryds med signal for cyklister fra øst samt venstresvingende, kantsten ved cykelsti på Greve Centervej, tilbagetrækning af stopstreg og kampagne (hastighed).
14	Skoleholmen	X				Fortov ved bilparkering og sikker krydsning for fodgængere fra p-plads til skole.
15	Hundige Centervej		X			Supplerende 60 km/t tavler, beplantning beskæres, skiltning med dobbeltrettet cykelsti.
16	Lillevangsvej		X	X		Separatregulering af dobbeltrettet cykelsti i de tre signalregulerede kryds samt krydsningshelle i fodgængerfelt.
17	Mosedede Landevej / Karlslunde Parkvej		X			Kryds nedbygges med kantsten, så den asfalterede flade bliver mindre.
18	Sti ved Blågårdsvej	X				Beplantning beskæres ved tilsutninger, kampagne (knallertkørsel), tydeliggørelse af sideveje.
19	Godsvej / Eriksmindevej	X				Nedlægning af afsætningsplads i frafart (Eriksmindevej), markering af højresvingsbane ved Geersagerparken. På sigt Stiplan.
20	Kongens Enge ved lastbilparkering	X				Forbedre krydsningsmuligheden med krydsningshelle. På sigt Stiplan.
21	Ved Dønnergårds Allé	X				Bedre belysning, kampagne (knallertkørsel) og politikontrol af knallerter.
22	Godsvej		X			Hastighed sænkes til 50 km/t på to delstrækninger.
23	Tune Parkvej / Lundegårdshegn	X				Sti flyttes min. 10 meter tilbage ift. Tune Parkvej. De lette trafikanter pålægges viepligten.
24	Karlslunde Parkvej / Kongens Enge / Mariannevej			X		Hævet flade hvor fodgængerfelt flyttes til fladen.

ID	Lokalitet	Skolevej	Hastighed	Stikrydsning	Trafikuheld	Løsningsforslag
25	Greve Centervej	X	X			Bedre renhold af dobbeltrettet fællessti. (På sigt ny stiforbindelse til Hedelyskolen og Stiplan)
26	Tune Parkvej / Almuevej	X				Der etableres gennemført fortov og cykelsti føres igennem.
27	Svanestien (syd for Mosedeskolen)	X				Belægning ændres til mindre glat overflade. Mulighed for bedre belysning undersøges.
28	Hundigevej		X			Beplantning beskæres, krydset justeres så det bliver mere vinkelret, sekundært helle.
29	Greve Centervej / Skoleholmen	X				Gennemgang af signalteknik, kampagne for cyklister.
30	Greve Centervej / Ventrupvej	X				Tværgående afmærkning af dobbeltrettet cykelsti fjernes. På sigt Stiplan
31	Karlsunde Mosevej / Kongens Enge			X		Afmærkning over vej fjernes, overkørsel til privat ejendom fjernes.
32	Mosede Landevej		X			Byzonetavler på høje standere.
33	Nørregade			X		Skiltning med ophør af dobbeltrettet cykelsti.
34	Kildebrøndevej		X			Hastighedsgrænse i kurve sænkes og der etableres baggrundsafmærkning. Hastighedsgrænse sænkes på hele strækningen.
35	Karlsunde Mosevej / Smedeholmen			X		Afmærkning over vej fjernes, hævet flade, skiltning af start og slut af dobbeltrettet cykelsti. På sigt Stiplan.
36	Rendebjergvej		X			Hastighedsdæmpende foranstaltninger
37	Tinggårdsvej		X			Hastighedsdæmpende foranstaltninger
38	Villershøjvej		X			Etablering af byport og byzonetavle flyttes ind mod byen.
39	Roskildevej		X			Kurve skiltes ned samt forvarsling af kurve ved kommunegrænse.
40	Hundige Strandvej / Hundige Havnevej / Hundigevej			X		Dobbeltrættet cykelsti ophøres fra begge retninger samt ny stoplinje på cykelsti på Hundige Havnevej. På sigt kan den dobbelttrættede sti evt. prioriteres med egen fase.
41	Karlsunde Centervej (landzone)		X			Flyt 60 km/t mod vest samt overhaling forbudt i kurve, etablere busperron.
42	Karlsunde Mosevej		X			Buslomme og afslutning af stikrydsning (kontakt med Bane Danmark om stikrydsningen).
43	Skelvej		X			Skilt med krydsende cyklister.
44	Hundige Strandvej / Godsvej / Olsbæk Strandvej			X		Skiltning med ophør af dobbeltrettet cykelsti og flytte skilt. På sigt enkeltrettet cykelsti på vestlige side af Godsvej.
45	Tune Landevej		X			Afskærmning af træer i sikkerhedszone, forlængelse af autoværn. På sigt ny sti.
46	Karlsunde Centervej (byzone)		X			Buslomme ved Industrigangen og fortov i den ene side af vejen til krydset med Karlsunde Landevej.
47	Vejeåvej		X			Supplerende 60 km/t tavler.
48	Karlsunde Centervej vest for Skelvej			X		Afmærkning fjernes, supplerende steler mellem cykelsti og vej samt udvidelse af krydsningshelle.
49	Rendebjergvej / Villershøjvej			X		Skiltning ændres og afmærkning genopfriskes. På sigt bredere støttepunkt.
50	Mosede Landevej ved stationen			X		Indsnævring ved krydsningspunkt, E17-tavler flyttes og ændres til indvendig belysning, fodgængerfelt udvides. På sigt sti i niveau.



Greve Kommune

Greve Kommune
Rådhusolmen 10
2670 Greve

Telefon: 43 97 97 97



Via Trafik
Rådgivning A/S
Søvej 13B3460 Birkerød

Telefon: 48 20 90 00