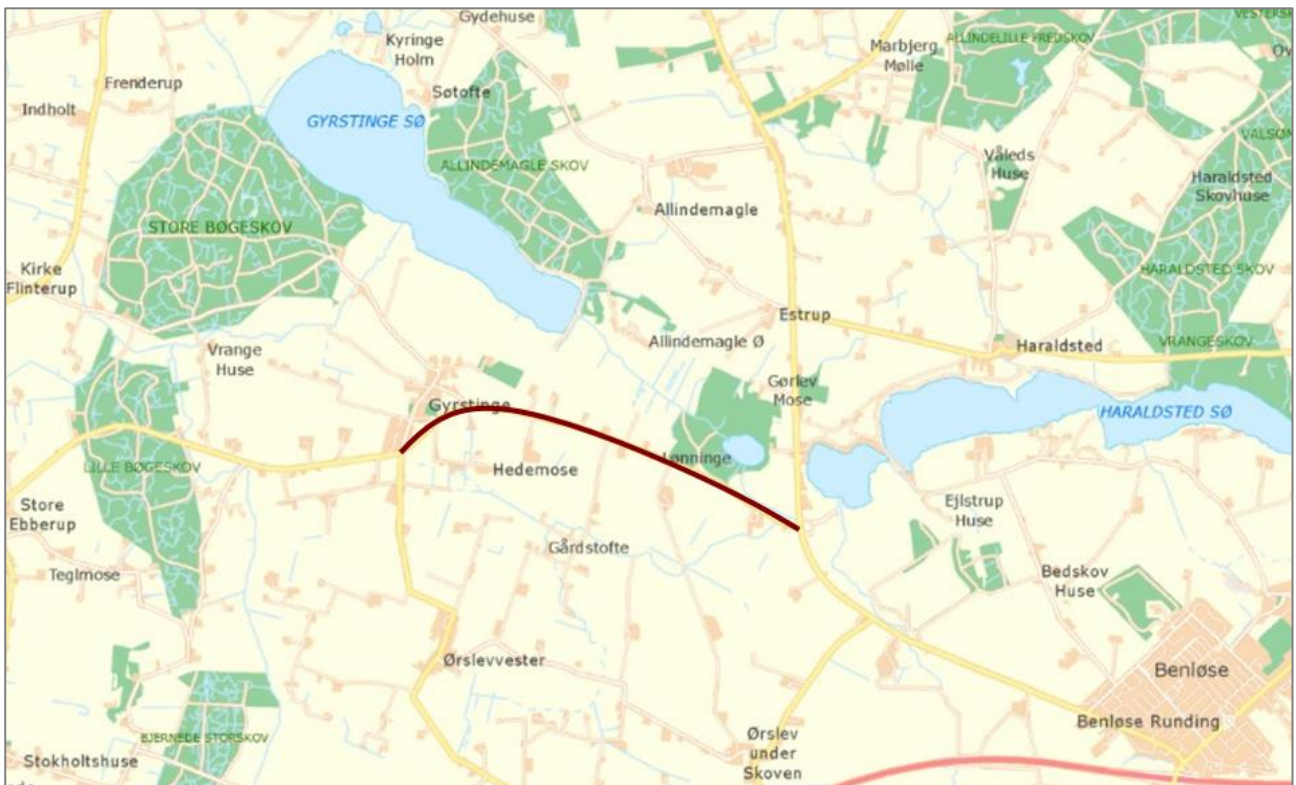


## Ringsted Trafikhandlingsplan 2017

### Trafikal undersøgelse med løsningsforslag af Projekt nr. 92 – Gyrstingevej. Fra Gyrstinge til Holbækvej

**Begrundelse: Farlig vejstrækning. Generel trafiksikkerhed og tryghed**



Figur 1: Oversigtskort (kortforsyningen.dk)

## Beskrivelse af strækningen

Gyrstingevej mellem Gyrstinge og Holbækvej er en tosporet lang, lige vej med forbindelse til Gyrstinge i vest og med tilslutning til Holbækvej i øst. Strækningen er en smal landevej med meget begrænset randbebyggelse i form af gårde og landejendomme. Der er enkelte, mindre sideveje langs strækningen.



Figur 2: To steder på Gyrstingevej set mod øst

I vest føres Gyrstingevej gennem byen Gyrstinge som en 2 minus 1-vej. I øst afsluttes Gyrstingevej i Holbækvej i et prioriteret T-kryds med venstresvingsbane på Holbækvej.

Langs vejen ses en hel del vejtræer, dvs. træer, som har en stammediameter og en placering, som gør dem til påkørselsfarlige, faste genstande med potentiel risiko for alvorlig personskade ved påkørsel. Træerne står tæt på vejen i yderrabatten. På de fleste af træerne er sat en lille refleks, så placeringen af dem kan ses i mørke.

Selve Gyrstingevej afsluttes i vest i landsbyen Store Ebberup.

Den belagte bredde af vejbanen er ca. 5,7m.

Vejen er afmærket med en varslingslinje i midten og smalle kantbaner med rumleeffekt i vejsiden.

Vejen er ikke belyst.

Strækningen er besigtiget torsdag d. 12. september 2019.

## Trafik og hastighed

I 2016 er der foretaget en tælling midt på strækningen, hvor årsdøgntrafikken er talt til 1.189 køretøjer.

Hastighedsbegrænsningen er 80 km/t.

Gennemsnitshastigheden er ved samme tællested og samme år målt til 76,9 km/t, og 85 %-fraktilen er målt til 88,4 km/t.

## Uheldsdata

Der er i den seneste hele femårs-periode (2014-2018) samt i første halvår af 2019 (foreløbige uheld) registreret 3 personskadeuheld og 1 materielskadeuheld uden personskade på den pågældende strækning af Gyrstingevej. Af de fire uheld er tre uheld sket som eneuheld, hvor en bilist af forskellige årsager har mistet herredømmet og er forulykket. Uheldsfaktorerne er typisk høj hastighed, spiritus samt i et enkelt tilfælde påkørsel af et vejtræ.

I det fjerde uheld er en cyklist blevet påkørt bagfra af en bilist.

Der er desuden sket et ekstraueheld, dvs. et mindre uheld uden personskade. Dette uheld er ligeledes et eneuheld.

## Principper

Dette projekt er ikke omfattet de vejledende principper for ønsker om etablering af specifikke tiltag.

I Ringsted Trafikhandlingsplan 2017 har projektønsket fået 11 point.

## Skolevej

Vejen er en skolevej for elever på 0.-6. klassetrin.

## Løsningsforslag

Da vejen er planlagt til en senere ændring, ønskes et forslag uden store etableringsomkostninger. Der er derfor set på små tiltag, som kan øge sikkerheden, dog til en vis grænse.

### Tiltag 1 – Refleksmarkering af træer

Af små tiltag kan anbefales en forbedret, større og systematisk refleksmarkering af træstammerne, så træerne bruges som en markering af vejforløbet, hvor reflekserne advarer bilisterne om ikke at komme for tæt.

Reflekserne kan med fordel udføres som N42-lignende små tavler med rød-hvid farve, så de ligeledes øger blikfanget i dagslys.

#### Fordele

- Med rød-hvide reflekser og en nedsættelse af hastigheden fremgår det af små tiltag, at vejen ikke er en klassisk 80 km/t landevej, men en vej, som egner sig til lavere hastighed.
- Ved refleksmarkering tydeliggøres vejtræerne – særligt i mørke.

#### Ulemper

- Som det ses i dag, bliver reflekser gamle og falder af. Derved mistes effekten, hvis de ikke udskiftes.

#### Overslagspris for etablering af tiltag:

Tiltag 1: Reflekser på træer:

**Ca. 23.000 kr. ex. moms**

### Tiltag 2 – Anbefalet hastighed

Et andet forslag er at skilte med en hastighedsbegrænsning på 60 km/t, helst som forbudstavler. Med vejens udformning med den smalle kørebane og de mange vejtræer er vejen ikke egnet til en hastighed større end 60 km/t. Hvis en nedskiltning af hastighedsgrænsen ikke er en mulighed, kan det overvejes at opsætte tavlerne E39 "Anbefalet hastighed 60" og E40 "Anbefalet hastighed 60 ophører".

Tavlerne angiver, at vejen ikke er egnet til kørsel med en højere hastighed end den angivne.

#### Fordele

- Lavere hastighed vil resultere i mindre alvorlige uheld

#### Ulemper

- En vejledende hastighedsgrænse følges kun af dem, der har lyst til at følge den. For dem der ønsker at overtræde hastighedsgrænsen, betyder tiltaget formentlig ikke det helt store.
- En "rigtig" hastighedsgrænse kræver en håndhævelse for at virke. Hvilket igen kan vendes til en fordel, da synligt politi og fartkontrol kan medvirke til at trafikanterne sænker hastigheden.

### Overslagspris for etablering af tiltag:

Tiltag 2: Lokal hastighedsbegrænsning på 60 km/t på hele strækningen **Ca. 30.500 kr. ex. moms**  
Ca. 16 tavler med stander

### Tiltag 3 – Rumlestriber på kørebanen

Et tredje forslag er tværgående rumlestriber i termoplast, som placeres med jævne mellemrum på strækningen i grupper af 5-6 riller. Rumlestriberne kaldes også akustiske fartdæmpere, og pga. de støjgener der udsendes ved overkørsel, bør de ikke placeres nær beboelse.

Denne form for fartdæmpning er mere effektiv end visuel fartdæmpning, og kan med fordel anvendes i åbent land. En tysk undersøgelse med rumlestriber omkring uheldsbelastede kurver på landeveje har vist en gennemsnitlig fartreduktion på 3-6 km/t.



Figur 3: Rumlestriber (Vejreglen "Hastighedstilpasning i åbent land")

#### Fordele

- Rumlestriber nedsætter hastigheden en anelse.

#### Ulemper

- Der kan forekomme støjgener hos naboer til vejen

### Overslagspris for etablering af tiltag:

Tiltag 3: Rumlestriber på kørebanen fem steder, over hele kørebanen **Ca. 38.000 kr. ex. moms**

## Anbefaling

Alle tre tiltag anbefales udført, evt. kan et eller to tiltag udvælges. Det er små billige tiltag, som formentlig ikke vil have den store effekt på risikovillige førere, og derfor nok ikke vil forebygge nye uheld af de uheldstyper, som forekommer derude.

Tiltag som vil kunne forebygge alvorlige uheld i fremtiden, er mere omkostningstunge tiltag som rabatsanering, herunder fældning af vejtræerne, vejudvidelse eller anlæg af 2 minus 1-vej.