

Plan og strategi for trafikken i Tune By.
April 2018.
Version 1.08

Indhold

Overordnet mål 2

Status for trafik- og vej forholdene i Tune 2

Ind- og udkørsels veje 2

Større indre vejområder/stræk i Tune. 3

Trafiktællinger 5

Generelle kommentarer ..... ?

Generel trafikbelastning og trafikmønster i Tune. 8

Trafikanalyse af Tune Parkvej og Tune bykerne 8

Overordnet handlingsplan 11

Den korte bane 11

Den lange bane 14

Forslag til prioritering 15

Konklusion 15

Overordnet mål

Tune skal være et trygt og sikkert sted at være for byens beboere og de mennesker der i øvrigt færdes i byen og deltager i det normale byliv. Det er vigtigt, at trafikken forløber fornuftigt for byens mange pendlere, men at den også bliver reguleret efter de lokale forhold. Endeligt skal trafikken kun bidrage med et støj, belastnings og forurenings niveau der er acceptabel for et tæt og visse steder gammel boligmasse.

Det er desuden vigtigt, at de tiltag der gennemføres er en del af en samlet, gennemtænkt og ensartet hele. Planen kan gerne gennemføres i etaper, blot der altid tages hensyn til helheden. Vi ønsker ikke blot at flytte problemet et andet sted hen i byen. Tiltagende skulle gerne sikre at vi samtidigt med et mere reguleret trafikmiljø, får samlet og løfte byen og skærpet dens identitet. Vi skulle gerne allerede ved byens indgang skilte, at Tune er et rart og attraktivt sted at bo og være.

Tiltagene skal være med til at sikre, at den gennemkørende trafik tilskyndes til at køre uden om byen og kun de biler der ”bor” eller har ærinde i byen, kører i byen. Specielt skal der skiltes at lastbiler ingen adgang har til byen medmindre de har et dokumenteret ærinde.

Status for trafik- og vej forholdene i Tune

Ind- og udkørsels veje

På vedlagte oversigtbillede (Figur 1) er de væsentlige ind- og udkørsels veje til Tune markeret. Mod øst har vi **Tune landevej** (60 til 70 km/t hastighedsbegrænsning) der er udført som en delvis allé med Lindetræer på venstre side af vej mod Tune og gode cykelstier i begge sider. Tune landevej er byens hovedfærdselsåre og dækker alt nord-fra og øst-fra kommende trafik. **Karlslunde landevej** er en anden hoved trafikåre. Den dækker alt trafik kommende fra syd og øst. Trafikken er hastighedsbegrænset til 70/80 km/t og byder på meget ringe forhold for cyklister og gående, da der ikke er markerede cykel/gå stier. Tilkørslen fra Roskilde og nord sker via **Roskildevej,-** hastighedsbegrænset til 80 km/t – igen en vej hvor der ikke er markeret for cyklister og/eller gående.

Trafikken fra Hedehusene og Hedelandsområdet, kommer via **Villershøjvej** til Tune by. **Villershøjvej** er forsynet med bump (nyligt installeret) og asfalteret cykel/gå sti; fra rundkørsel; **Maglehøjgårdsvej**, vej **217**, **Villersgårdsvej** til Løvkærsparken hvor det fortsætter gennem Tunehøj Grundejerforening og ender vest for T-krydset; Tunehøj - Tune Parkvej - Nørregade. En noget ufuldstændig løsning med delt vedligeholdelsesforpligtelse Greve Kommune og Tunehøj Grundejerforening.



Figur 1 Oversigts kort. Ind- og udkørsels veje til Tune

Trafikken fra vest, Roskilde syd, Roskilde Lufthavn, Sjællands ringen (FDMs køretekniske afdeling) FDM kørebane), Motor cross … kører til Tune via **Tjærebyvej**. Tjærebyvej er hastighedsbegrænset til 80 km/t og ikke forsynet med beskyttet cykel/gå vej. Fra Snoldelev og "over land" kommer østvendt trafik, via **Snoldelevvej** til Tune. **Snoldelevvej** er hastighedsbegrænset til 80 km/t og er ej heller forsynet med beskyttet cykel/gå vej.

Asfalt kvaliteten af de nævnte ind- og udkørsels veje synes generelt at være af fornuftig kvalitet. Der er få asfalt skader men udbedringerne er overkommelige. Generelt mangler der dog beskyttede arealer for specielt cyklister og det bærer præg af en ikke særlig koordineret og helheds orienteret indsats fra Kommunens side.

Større indre vejområder/stræk i Tune.

Byen er opdelt i den gamle Tune Landsby samt en række nyere byområder, bebygget fra 1960´erne og helt frem til den nye område ved Rendebjergvej ved Tune. Områder fra 1970´erne og frem er primært omfattet a lokale grundejerforeninger med vedligeholdelses pligt af vej og grønne områder. Fokus i det efterfølgende bliver primært på den kommunalt ejede veje.

Skal der Indføres hastighedsbegrænsende foranstaltninger i de privat ejede områder er det for grundejernes egen regning og på deres initiativ (med Greve kommunes billigelse!)



Figur 2. Oversigt over vigtige indre vejområder/stræk

Tune parkvej

Tune Parkvej (se Figur 2) er byens livsnerve, men der er meget lidt parkvej over Tune Parkvej. Der er plantet lindetræer over flere omgange på den ene side af vejen og der er cykel-gangsti lange hele Parkvejen. Der er over flere gange lavet tiltag for at begrænse hastigheden og gøre vejen mere statelig. Imidlertid er initiativerne ikke koordineret og udtryk for lappeløsninger uden samlet plan. Det er også en udfordring at en del af vejen (ved Hvidkløvervej) har direkte ind/udkørsel for parceller. Asfalten ar af fornuftig kvalitet, imidlertid er rabatter og hjørner mange steder nedkørte/ødelagte og der mangler flere egnede
flisebelagte gå-arealer i forbindelse med bus stoppesteder. Endelig er alle læskure ved stoppestederne gamle nedslidte og uhumske. En rigtig trist og lidet velkommen entre til Tune.

Tune Landsby.

Ligesom Tune Parkvej, bærer vej og stier i den gamle by præg af manglende overordnet plan, men også mange års mislighold. Der er en del asfalt skader specielt på Nørregade i forbindelse med nedgravningsarbejder i gaden, ved stoppested og ved udgang til Roskildevej.

Parkeringspladsen ved kirken og blomsterbutikken og tilhørende hæk er nedslidt og lidet præsentabel for kirkegængere. Endelig mangler der en samlet plan for byudviklingen, så der kommer en mere ensartethed over bymidten og fokus på de bevaringsværdige områder. Der er rigtig mange muligheder for at forskønne den gamle bykerne, med de to gadekær, tingsted bindingsværkshuse m.m. der er tilbage fra byens ungdom. Man burde engagere de lokale til at komme med gode ideer til forskønnelse af bymiljøet. Hvorfor ikke uddele priser til folk der har formået at gennemføre en vellykket og forskønnende restaurering/renovering.

Trafiktællinger

Generelle kommentarer

Der er nyere og officielle trafikmålinger på 12 positioner omkring byen. Positionerne er vist i **Figur 3.** Værdierne er det daglige gennemsnit baseret på typisk målinger over tre dage.



Figur 3. Overblik over nylige trafikmålinger udført i Tune

I **Tabel 1** er vist de faktuelle målinger og tidsperiode. Det skal bemærkes, at der er tale om summen af biler/lastbiler i begge retninger. Tallene, specielt på Roskildevej (2300, position 4), Vestergade (3190, position 10) og Tune Parkvej (3372, position 9) virker umiddelbart høje for sådan en lille by som Tune og vil blive gransket nærmere.

Positions #	ID	Tidspe-riode	Antal biler	Antal lastbiler	Hastighed*
1	Rendebjergvej, 300 m øst for Roskildevej	2017	1158	128	60;66,6,**77,3**
2	Rendebjergvej, v. Tunegårdsvænget 37	2017	920	97	60;65,4,**77,1**
3	Roskildevej, 100 m NV for rendebjergvej	2017	2628	285	80;70,1,**80,8**
4	Roskildevej ved kommunegrænsen	2016/2017	2387/2369	291/307	80;75,7/72,1, **83,8/86,0**
5	Roskildevej # 16	2017	2618	294	50;46,1,**54,6**
6	Snoldelevvej v. kommunegrænsen	2016/2017	-/1918	237	80;68,5/69,2;**79,4 /80,4**
7	Tinggårdsvej ved Tinggårdsparken 13	2016	979	57	60;60,9, **71,6**
8	Tjærebyvej ved kommunegrænsen	2016/2017	1480/1624	192/252	80; 74,6/75,2; **87,1/87,8**
9	Tune Parkvej	2016	3372	345	50;53,5;**60,8**
10	Vestergade	2018	3190	338	50;41,7;**48,1**
11	Østergade v. nr. 6	2016	434	44	50;39; **47,1**
12	Karlslunde Centervej v. nr. 5	2016	1847	145	70;77,6;**88,8**

Tabel 1. Overblik over aktuelle trafiktællinger udført i Tune .*) Hastighedsgrænse, gennemsnitshastighed i de enkelte tidsperioder, 85% fraktilen

Kolonnen under "hastighed" i **Tabel 1**, angivet den faktuelle hastighedsbegrænsning, den beregnede gennemsnitshastighed, og slutteligt i rødt; 85% fraktilen som angiver den mindste hastighed som de sidste 15% der har kørt for stærkt, har kørt med.

Den generelle trafikbelastning omkring Tune er desværre ikke komplet da der mangler målinger på **Grevevej**. Dette efterspørges. Endelig kan man undre sig over, at man i første omgang angiver en fraktil der ikke er udregnet på basis af den lokale hastighedsgrænse (d.v.s. et tal der viser, hvor mange af bilisterne der ikke har overholdt hastighedsbegrænsningen). På basis af gennemsnitstallene, kan man dog siges at der kun køres meget for stærk på Rendebjergvej (grænse; 60 km/t og gennemsnitshastighed på over 65 km/t) og Tune Parkvej (grænse på 50 km/t og gennemsnitsværdi på 53 km/t. I bymidten er hastigheden lav og 85% fraktilen indikerer, at der er meget få der overskrider hastighedsgrænsen på de 50 km/t.

Data	**Position nr.**				
Nr	2	3	6	12	13
Vej	Rendebjergvej v. Tune-gårdsvænget 32	Roskildevej, 100 m NV for Rende-bjergvej	Snoldelevvej Ved kommune grænsen	Karlslunde Centervej v. nr 5	Karlslunde Landevej
Max. hastighed	**60**	**80**	**80**	**70**	**50**
%Overskridelser					
• Hverdage	70	17	20	77	59
• Lørdage	72	15	18	81	71
• Søndage	76	17	20	-	74
• Helligdage	70	16	18	-	-
• Ugedage*	**71**	**17**	**20**	**78**	**64**

Tabel 2. Lister over hastighedsoverskridelser på udvalgte positioner fordelt over ugens dage. *) Gennemsnit over alle dage

Der er siden hen skaffet yderligere rådata der muliggør, at man nu kan beregne hvor mange der på lokationerne; 2,3,6,12 og 13 ikke har overholdt den lokale hastighedsbegrænsning. I princippet kan alle data tilsyneladende skaffes til veje,- men dem er fremkommet giver et godt billede af hastighedsforholdene. Tallene er vist i **Tabel 2.**

Af **Tabel 2** fremgår det at der er meget svært at overholde de lave hastighedsbegrænsninger. På Karlslunde Centervej tæt på indgangen til Tune, køre ca. 78% af alle bilister for hurtigt. Det samme billede kan man se på Rendebjergvej (71 %) og på Karlslunde Landevej (64%) (ikke en del af Tune). Kun på Snoldelevvej og Roskildevej hvor hastighedsgrænsen er 80 km/h er bilisterne væsentlig bedre til at overholde hastighedsbegrænsningerne (kun ca. 20 % overskridelse). Da det fremgår af den efterfølgende trafikberegning, er det nok Tune borgeren der for en stor del selv er ansvarlig for hastighedsoverskridelserne.

Generel trafikbelastning og trafikmønster i Tune.

For at kunne forholde sig til tallenes størrelse vist i **Tabel 1,** skal man kigge lidt på byen og dets forventede trafikmønster. Af de ca. 5200 indbyggere i Tune (tal fra 2016, Greve Kommune) er ca. 3900 over 18 år og i den arbejdsduelige alder (op til 70 år). Hvis der minimum er 0,6 bil per myndig person (typisk parkeringskrav ved erhvervs- og kontorbyggeri og tæt på kommuneplanens angivelse af 1,5 bil per husstand) bliver det til mere end 2300 pendlerbiler i Tune. Da en del af den ældre generation (65-70 årige, ca. 950) typisk kun har én bil og nok også er mere flittige brugere af vores busser, er tallet nok nærmere ca. 1900 biler. Hvis man sammenholder dette tal (x2) med trafiktallene på de "store trafikveje" vist i **Tabel 1,** er det rimeligt klart, at pendlerne blandt Tunes egne beboere er ansvarlig for en stor del af de viste tal på de centrale ind- og udfalds veje. Det anbefales dog at der iværksættes en mere præcis trafikmønster undersøgelse hvor trafikstrømmene bedre kan klarlægges,- Vissum model.

D.v.s. i vores analyse af trafikbelastningen må der skeles til at en del af vejene i Tune har en væsentlig afviklingsopgave der også skal begunstiges i trafikplanen.

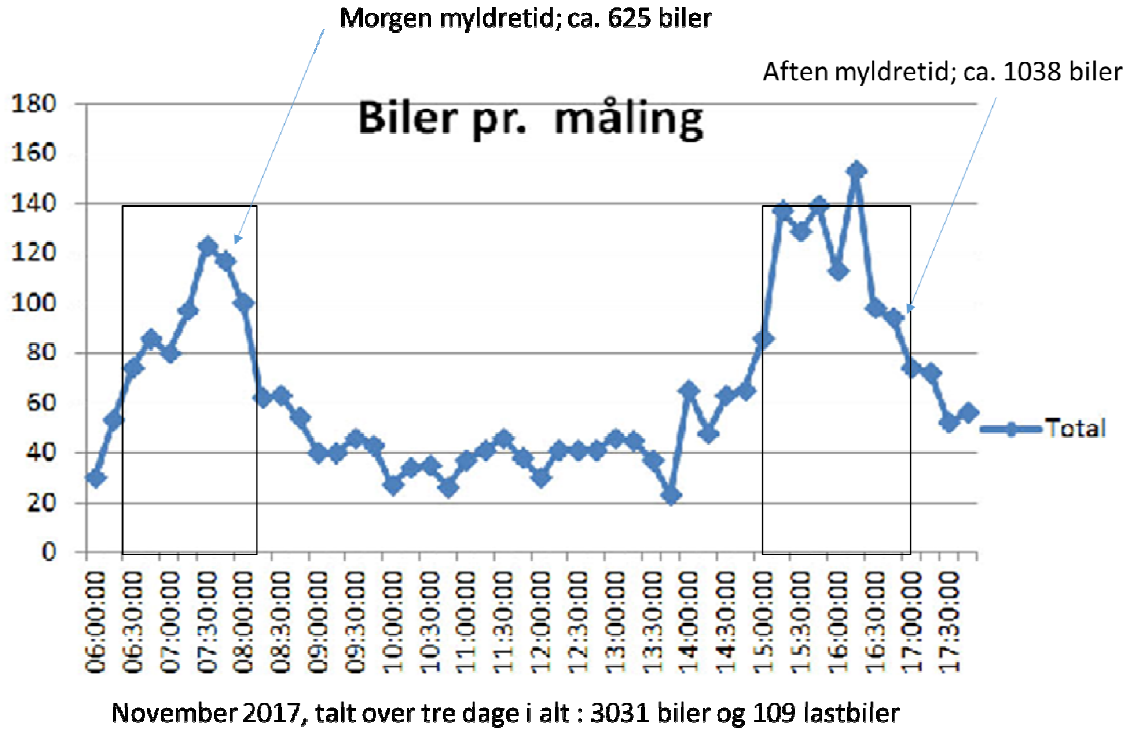
Trafikanalyse af Tune Parkvej og Tune bykerne.

Da vi ikke er i besiddelse af trafikmålinger fra alle knudepunkter og ikke har fået målinger over alle døgnets timer, kan vi ikke helt estimere hvor trafikken kommer fra og hvem der er hovedansvarlig for belastningen.

Målinger udført at de lokale beboere på Vestergade (november 2017) kan imidlertid hjælpe os en del. Disse dagstal er fremkommet som en sum af regulære tællinger over flere dage. De er vist i **Figur 4.**

Som det kan se er sumtallet på de 3031 biler over døgnet meget lig det officielt målte tal på 3190 målt i 2018 (se **Tabel 1)**. Men et meget højt tal i forhold til vejens placering i byen og dens indretning.

Tællingerne på Vestergade er udført i november 2017. Af figuren ses tydeligt, at der er to "myldertidszoner" og en mere eller konstant belastning. Myldretidsbelastningen udgør mere end 50% af den totale belastning.



Figur 4. Data fra manuel trafiktælling foretaget over flere dage udført af lokale Tune Beboere.

Den kraftigere "myldretid" om aftenen på ca. 400 biler vist i Figur 4, kan muligvis skyldes trafik i f.m. arrangementer på FDM´s kørebane eller øvrige motorsports arrangementer i området eller kunder til Tune Centret.

Analyse af Tune parkvej og Grevevej

Tune Parkvej vil primært føre trafik indtil bycentrum og ud til Tune Landevej. Da der er målt et gennemsnitligt dagligt trafik på Tune Parkvej svarende til 3372 stk biler og målinger fra Tinggårdsvejen viser ca. 1000 biler i døgnet (hvoraf de fleste kommer fra øst) og Rendebjergvej skønnes til at dække samme antal husstande som Tinggårdsvejen, får man, at **Grevevej** med stor sandsynlighed har en daglig trafik svarende til mellem 4 og 4500 biler.

Hvis myldertidstrenden fra Vestergade målingen holder, vil ca. 1100 pendlere (ialt 2200 tællinger per dag) anvende **Grevevej** dagligt. Da det nok primært er lokale der pendler af **Grevevej** vil de ca. 1100 udgøre ca. 50% af de forventede antal pendlere der er i byen. Resten, d.v.s. ca. 1000 tager vejen mod Roskilde (Villerhøjsvej+Rosklidevej) eller syd-vest (Tjærebyvej, Snoldelevvej og Karlslunde Centervej) mod Køge. Det anbefales dog at Greve Kommune laver en mere eksakt analyse af trafikmønstret omkring indfaldsvejene til Tune (Vissum model).

Hvis trafikken på Tune Parkvej skal begrænses og hastighedsbegrænsningen på de 50 km/t, overholdes, skal vejen aflastes samtidigt med at der indsættes chikaner. Aflastning kan kun ske hvis en del af trafikken føres over til de to trafik korridorer; Tinggårdsvejen og Rendebjergvej samtidigt med at trafikken fra tværvejene op til Tune Parkvej begrænses. Løsningen er ikke simpel og vil betyde en gennemgribende ændring på trafikforholdene i byen. Kreative løsninger er velkomne.

Bykernen inkl. Vestergade og Roskildevej.

På trods af bykernens relativt smalle og noget snoede gader har de trafiktal (Vestergade 3190, Roskildevej i byen 2300) der er tæt på byens definerede hovedfærdselsåre; Tune Parkvej. Det er vejene slet ikke tiltænkt og ej heller bygget til. Som vist i **Figur 4** udgør den daglige pendler trafik på Vestergade over halvdelen af trafikken og hvis man regner den sande pendler trafik som den der aflæses om morgenen, kommer der en forøget travlhed i de sene eftermiddagstimer. Dette sidste kan være indkøb i Tune centret og eller aften arrangementer i FDM center området. Det er lidt af et mysterium hvorfor så mange pendlere vælger denne vej, men et godt gæt må være beboere i Snoldelev der ser en fordel i at krydse Tune i deres vej til København og at brugere af Roskilde lufthavn og FDM centret m.m. specielt kommer fra Københavnsområdet. Hvis trafikbalancen skal passe skal der komme ca. 1600 stk biler fra Snoldelevvej (3190-1500) stort set svarende til trafikken på Tjærebyvej; - men en 50% pendler fordeling giver det ca. 400 pendlere fra Snoldelev og omegn !

Med ca. 1847 bilister per døgn der passerer Karlslunde Centervej og ca. 2160 per døgn ad Roskildevej (ved nr. 15), vil der givetvis være 2-2500 daglige bilister af Nørregade. Dette gør nok krydset ved Nørregade/Roskildevej det mest trafikerede sted i Tune.

M.h.t lastbilsantal ligger Vestergade nr. 2 i Tune efter Tune parkvej, men der er en overhyppighed på Tjærebyvej – det kan meget vel skyldes køreskolen og eller lastbiler med grus/sten fra grusgravsområdet. Næst efter Tjærebyvej er det Roskildevej ved kommunegrænsen der har det største relative besøgstal. Det antydes også at en del lastbiler via Rendebjergvej nord og videre på Roskildevej nord om Tune.

Der skal etableres en dialog med lastbilkøreskolen der er placeret ved FDM Sjællandsringen, således at belastningen gennem Tune By minimeres og ny vej forbi Tjæreby vælges til.

Overordnet handlingsplan

Planen er delt op i den korte bane og den lange bane. Alle ideer skal diskuteres på en fælles møde og i sidste ende godkendes af Greve Kommune. Det er meget vigtigt at diskussionen bliver åben og den løsning det i sidste ende udvikler sig til kan godkendes at de umiddelbare naboer. Tune Lokalrådsforening forbeholder sig ret til at lede diskussionen selvfølgelig i meget tæt samarbejde med alle de implicerede beboere. Nedenstående illustrationer er kun ment som eksempler der skal indgå i en fælles diskussion. Det er væsentligt at der sondres mellem kørselskorridorer der er bygget til trafikafvikling af bl.a. byens egne beboere; (Tune Parkvej), Tinggårdsvejen, Villershøjvej, Rendebjergvej og Karlslunde Centervej og veje i den gamle by der ikke er bygget til den store trafikbelastning og skal aflastes. Kørselskorridorer skal være sikre at anvende for alle brugere og her vil det primære fokus være på trafiksikkerhed og selvfølgelig overholdelse af gældende hastighedsbegrænsning.

Den korte bane

For hurtigt at bringe os nær målet ønskes følgende implementeret:

Der skal etableres synlige hastignedsættende zoner gerne med kun 40 km/t begrænsning i den gamle bykerne,- husk dog, at det er ikke umiddelbart er hastigheden der problemet. Dette kan f.x. ske ved at der;

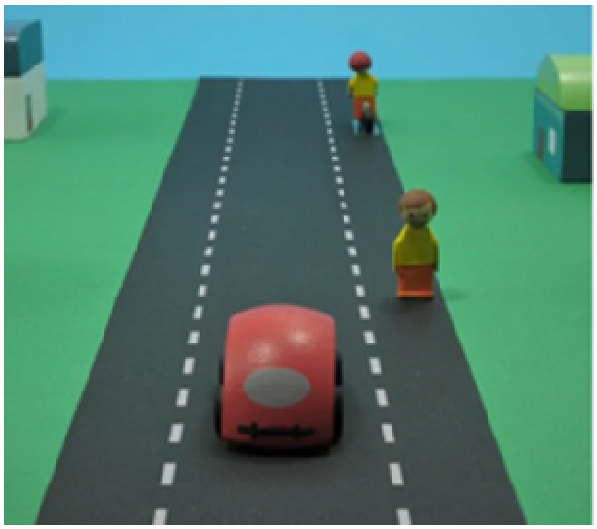
- oprettes synlige by skel på alle ind- og udkørsels veje fra Tune. De nuværende stærkt forfaldne og fejlplacerede ”byporte” skal nedlægges og nye etableres der tydeligt markeret bygrænse og lokale hastighedsforhold. De skal gerne være næsten vedlige-holdelsesfri og evt. kun bestå af grønne elementer. Eksempel på mulig byport;

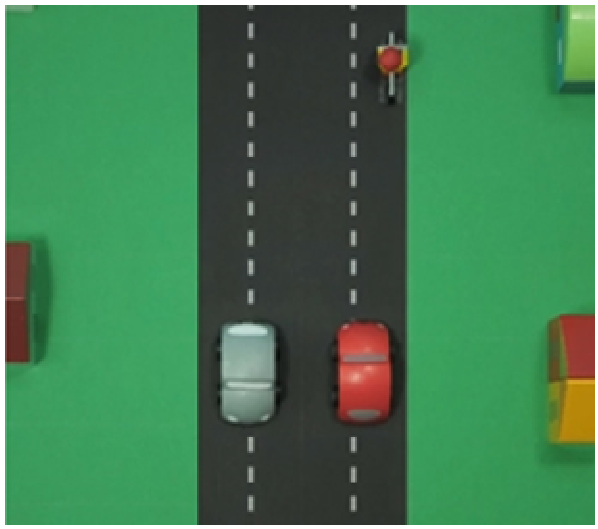


I den gamle by; Vestergade, Nørregade, Østergade og dele af Roskildevej skal der oprettes markante, men vel placerede **vej chikaner** der passer ind i by miljøet og samtidig giver en glidende trafik. Disse chikaner skal være af samme design i hele den gamle bykerne. Disse chikaner kan være i form af :

- Traditionelle bump eller heller/pulleter,
- Kortvarige og periodevise vejindsnævringer
- Bredere og bedre fortove/cykelstier der gør at vejen bliver smallere,
- Markerede og forstærkede parkeringsområder på vejen med beplantninger og pullerter
- 2-1 veje







I **kørselskorridorerne;** Tinggårdsvejen, Rendebjergvej, Villershøjvej, og Tune Parkvej indføres en generel hastighedsbegrænsning på 50 km/t og på Karlslunde Centervej 70 km/t. For at sikre at hastigheden bliver overholdt samtidig med at de øvrige trafikanter tilgodeses, anbefales (en af flere løsninger kan vælges til de enkelte veje) ;

- Periodevise vejindsnævringer der netop giver passage af to biler, eller



- Permanente hastighedsmålinger enten i form a lystavler der viser aktuelt hastighed eller "stærekasser"
- På Tinggårdsvejen anbefales yderligere at plante vejtræer af Lind (med god afstand) for dels at højne vejen og lave en standard svarende til Rendebjergvej.

Cykelstien på **Villershøjvej** skal føres videre fra fodgængerovergangen ved Tune Høj til krydset ved Rendebjergvej - Tune parkvej,- evt. skal der være lysregulering (for bl.a. for bedre at sikre cyklister og fodgængere) ved krydset.

Som nævnt tidligere skal den endelige trafikforbedring på **Tune Parkvej** ses som en del af en større løsning med aflastning fra sideveje, kraftigere markering af hastighedsbegrænsning (visning eller/og "stærekasse"). En del kan dog allerede implementeres;

- fortsætte med brolagte midterrabatter/heller,
- højne vejens kvalitet som Park Vej ved at forsyne vejen med fast kantsten hele vejen (undgå nedkørte rabatter) og brolagte parkeringsområder hvor det er muligt – specielt på den del af parkvejen hvor der ligger villaer med direkte udkørsel til vejen. Parkeringsområder må gerne markeres med pullerter eller hække
- Busskurene skal fornyes og stoppestederne skal gøres venlige og imødekommende og der skal indføres brolægninger op til stoppestederne.

Den lange bane

Der skal etableres **omfartsveje** primært omkring Tune vest (se **Figur 5**).



Figur 5. Forslag til ny omfartsvej, Tune Vest. Gennemgående og omfartsvej fra Tjæreby

- Tinggårdsvejen skal fortætte til Karlslunde centervej og videre til Snoldelevvej. Der skal herefter etableres vej videre rund om Tune vest, krydse Tjærebyvej og sluttelig ende ved kryds ved Roskildevej/Rendebjergvej. Denne vejgennemførsel vil kunne hjælpe til med at aflaste Tune Parkvej og endeligt sikre en roligere trafik på vejen. Forlængelse af Tinggårdsvejen, skal dog kun gennemføres hvis der samtidig gennemføres relevante trafikforanstaltninger der sikrer at hastigheden holdes på maksimalt 50 km/h (forslag se afsnittene ovenfor)
- En løsning der her og nu vil aflaste Vestergade vil også være at lave en fortsættelse af Rendebjergvej et stykke hen på Tjærebyvej.

Forslag til prioritering

1. Den store trafikbelastning på **Vestergade og Roskildevej** skal reduceres og pendlere fra syd og vest skal "hjælpes" til at fine andre veje, ved at indføre nogle af de nævnte trafikregulerende foranstaltninger. Det endelige design skal aftales mellem Greve Kommune, Tune Lokalråd og de lokale beboere.
2. Nedtagning af gamle byporte og opsætning af nye "vedligeholdelsesfrie" placeret ved bygrænsen, med relevant information omkring hastighedsbegrænsning i byen.
3. Periodevise indsnævringer med passage af netop to biler på Tinggårdsvej, og Randebjergvej og permanente hastighedsvisninger eller målinger ("stærekasser")
4. Renovering af Tune parkvej, udvidet cykelsti på Villershøjvej og opsætning af vejtræer på Tinggårdsvej.
5. Fortsættelse af Tinggårdsvej og gennemførsel af omfartsveje i Vest Tune og endelige trafiksanering af Tune Parkvej.

Konklusion

Tune er en blandet by med en gammel bykerne med snævre middelalderlige gader og nyere parcel-huskvarteret fra 60´eerne og op til i dag. De fleste af byens 5200 beboere er meget afhængig af at kunne pendle til Roskilde, København og Køge hver dag. God trafikudvikling/afvikling er derfor vigtig for at vi alle kan få vores dagligdag til at fungere. Byen har generelt lidt under, at der i de sidste mange år, ikke har være en generel og overordnet trafik og udviklingsplan – byen virker også meget inhomogen og udtryksløs uden et rigtig hjerte eller identitet.

Vi vil gerne med denne trafikplan komme med bud på hvorledes vi synes vi kan afhjælpe nogle af vores trafikudfordringer og samtidig give byen lidt mere identitet og hjerte.

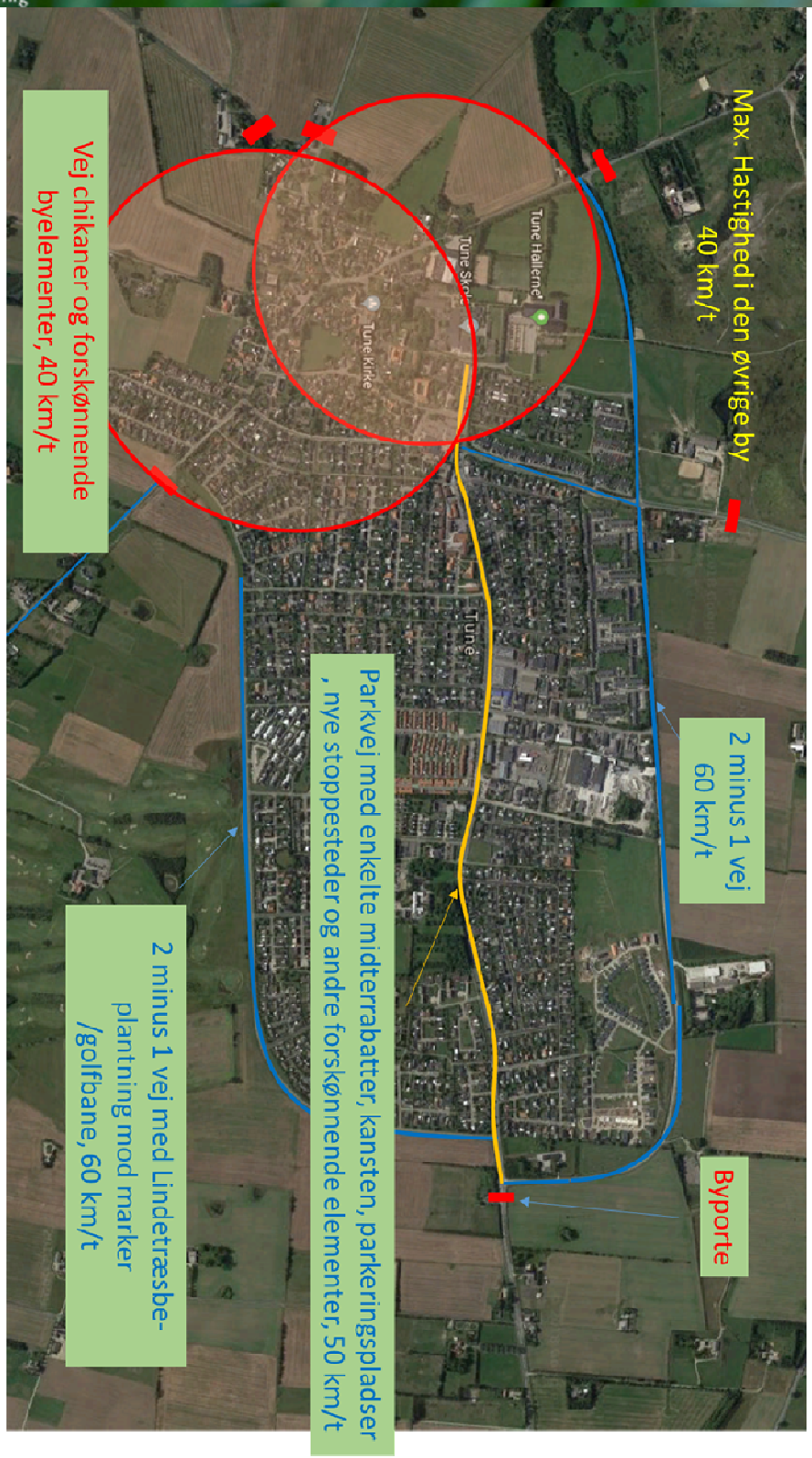
Der er på den korte bane generelt tre fokus områder;

- aflede trafikken fra den gamle bydel ved at opsætte diverse gode chikaner og samtidig nedsætte hastighedsgrænsen i bykerne til 40 km/t og opsætte nye og korrekt placeret byporte på alle ind-udløbs veje til Tune
- fastholde en sikker og glidende trafik for alle brugere på hoved trafik korridorerne; Tune Parkvej, Tinggårdsvejen, Rendebjergvej, Villerhøjvej og Karlslunde Centervej. Dette gøres bl.a. ved at sænke hastighedsgrænsen til generelt 50 km/t, periodevise indsnævringer af kørebanen (så netop to biler kan passere hinanden) og visuelle hastigheds-angivelæser/"stærekasser"
- Et generelt løft af Tune parkvej og aflaste vejen ved at besværliggøre tilkørslerne og kanalisere trafikken up på Tingårdsvejen og Rendebjergvej.

Et overblik er givet i **Figur 6**

På den lange bane skal der laves omfartsveje ved Tune vest ved bl.a. at gennemføre Tinggårdsvejens udvidelse til Karlslunde Centervej.

Tune, 2018-06-06, Tune Lokalrådsforening



Figur 6. Overblik over de foreslåede trafiktiltag for Tune