UDKAST

Dragør Kommune
Vængekvarteret
Hastighedszoner

NOTAT
12. september 2008
SSN/sb

Indholdsfortegnelse

1 Indledning 2
2 Historisk status 2
3 Vurdering af den nuværende trafiksanering 5
3.1 Hastighedsdæmpende foranstaltninger 5
3.2 Vejlukninger 5
3.3 Begrænsninger 8
3.4 Forskønnelse af vejlukninger 8
4 Etablering af hastighedszone 11
4.1 Zone 1 12
4.2 Zone 2 14
4.3 Zone 1+2 16
4.4 Zone 3 17
4.5 Oversigt over foranstaltninger 21
5 Økonomi 23
6 Hastighedsmålinger og evalueringsrapport 24
7 Hastighedsdæmpende foranstaltninger 25
7.1 Skiltning – indkørsel til zone 25
7.2 Indsnævring med vejbump 26
7.3 Hævet flade 26
7.4 Vejlukning 27
7.5 Forsætning 27

Via Trafik
CVR: 2511 5708
Søvej 13B
DK-3460 Birkerød

Telefon: 4820 9000
Fax: 4820 9001
via@viatrafik.dk
www.viatrafik.dk

1 Indledning

Baggrunden for udarbejdelsen af nærværende notat er, at Dragør Kommune ønsker at fremme indførelse af hastighedszoner i boligområder i kommunen. Vængekvarteret er et sammenhængende område, hvor der kan etableres en eller flere hastighedszoner. Som følge af ønsker fra borgere samt tidligere politiske beslutninger ønsker Dragør Kommune udarbejdet et forslag til etablering af hastighedszone(r) i Vængekvarteret, herunder et overslag over omkostningerne, der er forbundet med indførelse af hastighedszoner.

I den forbindelse ønskes en status med historien for tidligere projekter, vurdering af eksisterende vejlukninger og fastlæggelse af hvordan der kan etableres en hastighedszone(r) i Vængekvarteret.

2 Historisk status

Påbegyndelsen af trafiksaneringen i Vængekvarteret skete i 1972, hvor der blev opsat 7 midlertidige vejspærringer, for at hindre gennemkørende trafik i Vængekvarteret. Baggrunden for dette var, at der i perioden fra 1969 til 1972 blev registreret 25 færdselsuheld, hvoraf de 5 medførte tab af menneskeliv. Det var hovedsageligt børn, der var involveret i trafikuheldene, og en stor del skete i vejkryds.
Effekten af vejspærringerne viste sig tydeligt i uheldsstatistikkerne. I de efterfølgende 4 år blev der registreret 8 uheld, heraf ingen med dødelig udgang.
På dette tidspunkt var der i området i alt 20 vejspærringer og vejlukninger, hvilket medførte et massivt ønske fra beboerne i området om en ændret og forenklet trafikstruktur.

I den daværende trafikplanlægning beskæftigede trafikplanlæggere sig overvejende med differentieret trafik, som indebærer en adskillelse af motoriserede trafikanter og lette trafikanter. Dette ændrede sig i 1976, hvor der blev vedtaget en ændring i færdselslovens § 40, som betød at lokale myndigheder kunne iværksætte trafiksaneringer, med henblik på at blande trafikken, på de svagestes betingelser.

Dette medførte at kommunalbestyrelsen i 1979 vedtog en principskitse for en samlet trafiksanering af Vængekvarteret. Denne principskitse indebar en åbning for bilkørsel fra Vængekvarteret til Hartkornsvej via Mågevænget, Duevænget, Skyttevænget og Hollændervænget. Hertil var det et krav at bløde trafikanter på Hartkornsvej skulle sikres. For yderligere at sikre skolevejene besluttedes det at vejspærringerne på Engvej og Lundevej skulle bibeholdes. Den overordnede idé var, at alle eksisterende vejspærringer inde i området skulle fjernes, og at der til gengæld skulle etableres hastighedssænkende foranstaltninger, som incitament til at benytte de omkringliggende trafikveje. Hele området skulle betragtes som et stillevejsområde med integreret færdsel på de svagestes betingelser.

I 1983 blev de overordnede ideer i principskitsen indskrevet i Dragør Kommuneplan for 1982-1992. Derudover blev der opstillet retningslinjer for gennemførelsen af lokale trafiksaneringer. Det blev besluttet, at der kun må etableres egentlige vejlukninger, hvor hensynet til skolebørnenes

trafiksikkerhed, og anden stitrafik nødvendiggør det. Desuden fremgik det af kommuneplanen at Vængekvarteret skulle kategoriseres som et stilleområde med førsteprioritet.

I perioden 1984-1986 modtog kommunen flere forslag fra beboere og grundejerforeninger til trafiksaneringer af enkeltveje. Dette førte til at kommunen udarbejdede et forslag til hvordan grundejerforeningerne kunne udarbejde forslag til trafiksaneringer og udføre dem – hvis grundejerforeningerne kunne blive enige indbyrdes. Flere projekter blev foreslået, men på grund af uenigheder grundejerforeningerne imellem, blev det kun vedtaget at udarbejde et projekt. Det var grundejerforeningen Sydstrandens Vængekvarter, der kunne få et forslag igennem, da vejene her er isoleret fra andre grundejerforeninger. Der var dog alligevel modstand imod denne trafiksanering, da grundejerforeningen Lundevej stod uforstående over for udarbejdelse af en enkeltstående trafiksanering i stedet for løsning for hele området. En løsning for hele Vængekvarteret blev endeligt fremlagt i 1986.

De overordnede mål med denne trafiksanering var at reducere den gennemkørende trafik i området, at dæmpe bilernes hastighed og dermed skabere tryggere og sikrere omgivelser. Vejspærringen på Fasanvænget blev bibeholdt og opdelte dermed området i to dele. Derimod blev det foreslået at åbne fire ud af fem tilslutninger ud mod Hartkornsvej, og at alle indre midlertidige vejspærringer skulle fjernes. Vejlukningen fra skippervænget ud mod Hartkornsvej var i forslaget bibeholdt, da der ellers her ville opstå et regulært firebenet kryds.
Samlet skulle der ifølge planen etableres 122 foranstaltninger, fordelt i hele Vængekvarteret. Derudover blev der opstillet et forslag til hvordan trafiksaneringen kunne gennemføres ved en opdeling i ni individuelle etaper.

I 1988 godkendte kommunalbestyrelsen i princippet trafikplanskitsen ud fra den model, at kommunen betalte for etablering af vejåbningerne mod Hartkornsvej, etablering af en permanent løsning for lukning af Fasanvænget, etablering af skilte samt løbende vedligeholdelse af de øvrige etablerede foranstaltninger. Grundejerforeningerne skulle betale øvrige omkostninger forbundet med planens realisering. Samtidig vedtog kommunalbestyrelsen at projektet skulle sættes i bero på grund af kommunens økonomiske situation, bortset fra hvis grundejerforeningerne for egen regning ville etablere dele af forslaget.

I Dragørs Kommuneplan fra 1997 fremgik det, at det var kommunalbestyrelsens politik, at godkendelse af et trafiksaneringsprojekt forudsætter fuld opbakning fra påvirkede grundejerforeninger, og at projektet ikke blot må overføre trafikproblemet til et naboområde, og at bump og lignende på boligvejene principielt skal bekostes af de lokale beboere. Dog kan kommunen etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger ved daginstitutioner og skoleveje i boligområder.

I 2001 fik Dragør Kommune udarbejdet et notat, der belyste mulighederne for, at forbedre det trafikale miljø ved at reducere bilernes hastighed. I notatet blev muligheden for etablering af hastighedszoner fremlagt som en oplagt mulighed for Dragør Kommune, og der blev endvidere stillet forslag til hvilke områder det kunne være aktuelt at etablere først. Her blev nævnt

Søvang og Vængekvarteret som udmærkede sig ved at være veldefinerede områder. Hastighedszonen i Søvang blev etableret.

Senere i 2001 fik Dragør Kommune udarbejdet et forslag til trafiksanering af den vestlige del af Fasanvænget. I notatet blev der blandt andet fremlagt flere forslag til hastighedsdæmpende foranstaltninger. Trafiksaneringen er ikke blevet gennemført.

I 2006 besluttede Teknik- og Miljøudvalget, at grundejerforeningerne i Vængekvarteret skulle kontaktes med henblik på tilkendegivelser til projekt etablering af 40 km hastighedszone i deres område. Udvalgsformanden og forvaltningen afholdt efterfølgende møde med grundejerforeningerne. En af konklusionerne fra mødet var en generel interesse i en 40 km zone dog meget afhængig af, hvilke udgifter dette måtte medføre for den enkelte forening. I første omgang skulle forvaltningen undersøge prisniveauer på foranstaltninger. I forbindelse med at de midlertidige vejspærringer i Vængekvarteret trængte til udskiftning blev Vængekvarteret igen taget op i Teknik- og Miljøudvalget i efteråret 2007. Her blev præsenteret tre projektmuligheder for Vængekvarteret:

- Renovering af eksisterende afspærringer
- Traditionel trafiksanering
- Etablering af hastighedszoner

På grund af muligheden for færre foranstaltninger syntes en eller flere hastighedszoner i Vængekvarteret at være mere interessant end en traditionel trafiksanering.

3 Vurdering af den nuværende trafiksanering

3.1 Hastighedsdæmpende foranstaltninger

I hele Vængekvarteret er der i dag kun hastighedsdæmpende foranstaltninger på en delstrækning af Jægervej og Sophus Falcks Allé. Resten af Vængekvarteret er kun trafiksaneret med henblik på at mindske gennemkørende trafik ved hjælp af vejlukninger.
De hastighedsdæmpende foranstaltninger på Jægervej og Sophus Falcks Allé er udformet som vejindsnævringer med bump.

Foto 1: Indsnævring på Sophus Falcks Allé

Indsnævringerne ligger i en allerede etableret hastighedszone med anbefalet hastighed 30 km/h udført som en traditionel trafiksanering. Afstanden mellem foranstaltningerne er ca. 100 m som anført i Vejdirektoratets vejregler. I alt er der seks bump på de to veje. Zonen dækker kun vejene Jægervej og Sophus Falcks Allé fra Lundevej mod Kirkevej.

3.2 Vejlukninger

I Vængekvarteret findes der tre forskelle typer af vejlukninger:

- Lukning med inddragelse af vejarealet til parcelgrundsudvidelse
- Lukning med beplantning
- Lukning med færdselstavler

3.2.1 Sydstrandens Villaby

Lukningerne fra Strandvænget, Solvænget og Maglevænget ud mod Fasanvænget er de mest permanente i Vængekvarteret. Lukningerne består af henholdsvis tæt beplantning, en prydhave og en carport. Der er alle tre steder mulighed for passage for cyklister og fodgængere.

Foto 2: Luftfotos af lukningerne på Strandvænget, Solvænget og Maglevænget

Lukningerne har medført at grundejerforeningen Sydstrandens Villaby ligger isoleret fra de andre grundejerforeninger, og dermed har forandringer på trafikken i resten af Vængekvarteret ingen indflydelse på trafikken her og omvendt.

3.2.2 Harevænget

Ud mod Hartkornsvej er alle lukninger, der tidligere har været åbne for biltrafik, beplantet med buske og/eller træer. Der er i dag mulighed for passage for cyklister og fodgængere. Lukningen af vejene har fredeliggjort parcelhuskvarteret og har samtidig højnet trafiksikkerheden på Hartkornsvej.

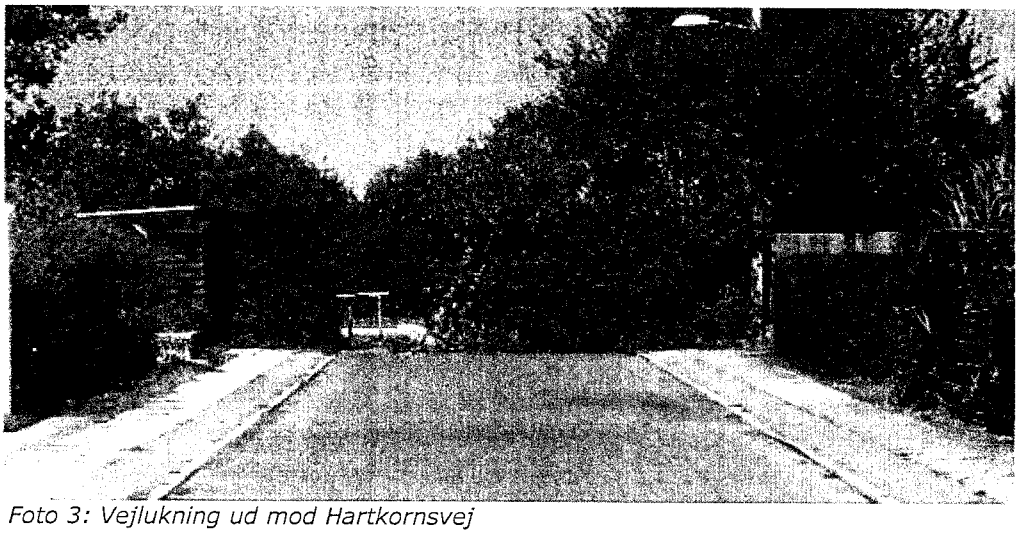


Foto 3: Vejlukning ud mod Hartkornsvej

3.2.3 Gåsevænget

Ved vejlukningen på Gåsevænget ud mod Mågevænget er der ligeledes beplantning med træer på det tidligere vejareal, imens fortovet i begge sider af vejen er bevaret, så der er gennemgang for cyklister og fodgængere.

Foto 4: Vejlukning fra Gåsevænget mod Mågevænget

3.2.4 Andre lukninger

De resterende vejlukninger i Vængekvarteret er med midlertidig opsætning af spærrebomme (O 45). De eksisterende spærrebomme blev renoveret i sommeren 2007 pga. graffiti og manglende refleksion. Spærringerne fremstår visuelt ikke særligt pænt da der allerede er kommet ny graffiti, klistermærker og fordi selve standerne trænger til vedligeholdelse og opretning. Det anbefales dog at alle midlertidige lukninger, hvis deres placering bevares, ændres til mere permanente lukninger jævnfør afsnit 3.4.

Foto 5: Eksempel på "midlertidig" vejlukning i Vængekvarteret på Fasanvænget

3.3 Begrænsninger

Lukningen på Fasanvænget ved Hollændervænget har i mange år skabt en naturlig adskillelse af Vængekvarteret, som vil blive brugt i løsningsforslaget. En annullering af vejlukningen medfører at Fasanvænget forlænges, hvilket kan medføre højere hastighed og øget trafikmængde.
Lukningens nuværende udformning virker skæmmende på gadens visuelle udtryk. I forbindelse med lukningens bevarelse foreslås det at lukningen gøres mere permanent, og at den samtidig forskønnes i henhold til afsnit 3.4.

De tre vejlukninger der afgrænser Sydstrandens Vængekvarter ud mod Fasanvænget foreslås bevaret, da de har en bestandig karakter, samt fordi de med deres nuværende placering udgør en naturlig afgrænsning mod det øvrige kvarter.

En åbning af Skippervænget ud mod Hartkornsvej vurderes at udgøre en væsentlig trafiksikkerhedsmæssig forringelse, da det vil medføre at der fremkommer et firebenet kryds mellem vejen Skippervænget, Hartkornsvej og Ulspilsager. Derfor vil der i dette notat kun blive arbejdet med forslag, der bevarer denne lukning.

3.4 Forskønnelse af vejlukninger

I Kommuneplan 1997 og i Kommuneplansrevision 2000 lægges der blandt andet vægt på, at miljøet i parcelhusområderne skal forskønnes. Disse målsætninger bør derfor også tilgodeses ved renovering eller nyanlæg af vejlukninger i Vængekvarteret. Ved renovering eller nyanlæg skal der derfor tages højde for visuelle hensyn, funktionelle hensyn og miljømæssige hensyn.
Vedrørende de visuelle hensyn tages der hensyn til gaderummets generelle visuelle karakter. Dette gælder valg af beplantning, belægningstyper samt eventuelt andet udstyr og inventar.
Vedrørende funktionelle hensyn skal der tages højde for korrekt anlægsmetode, samt at der vælges materialer, der udmærker sig ved lav vedligeholdelse og lang holdbarhed.
De miljømæssige hensyn indebærer at det skal tilstræbes løsninger, der kan undgå vedligehold med sprøjtning, samt at materialevalget er valgt med miljømæssig omtanke.

3.4.1 Forslag til forskønnelser

I Vængekvarteret er der allerede eksempler på hvordan vejlukninger kan etableres, så de ikke afviger fra det eksisterende visuelle miljø i parcelhuskvartererne. På Foto 6 er vist en lukning på Peter Petersens Allé ud mod Kirkevej. Her er der etableret en løsning hvor vejarealet er blevet beplantet – ikke bare med et enkelt træ, men med flere træer af forskellig art, samt i forskellig højde. Den lavere beplantning er desuden tæt og skaber dermed en udmærket visuel barriere ud mod Kirkevej. Ved valg af beplantning kan der desuden lægges vægt på, om den skal være stedsegrøn eller løvfældende.
Af vedligeholdelsesmæssige årsager er jorden dækket med bark eller træflis, hvilket holder ukrudtet nede.
Gennemkørende cyklister fra Peter Petersens Allé og ud på cykelstien langs Kirkevej bliver tvunget ned i fart på grund af bommene, der ligesom

beplantningens afgrænsning er udført i træ. Cyklisterne skal ikke forcere kantstensopspring eller lignende niveauforskel.

Foto 6: Eksempel på vejlukning på Peter Petersens Allé

Foto 7 er ligeledes fra Vængekvarteret, men her er lukningen ikke så visuel markant. De tre birketræer er placeret tæt og efterlader et visuelt tomrum på begge sider.
Cyklister skal op over en kantsten for at komme forbi vejlukningen. Til gengæld har fodgængere gode adgangsforhold idet deres gangbane ikke bliver indsnævret af bomme.

Foto 7: Vejlukning af Gåsevænget mod Mågevænget med ensartet beplantning

Vejlukninger for biltrafik kan også udformes som en forsætning af gennemkørslen for cyklister, som tvinger dem ned i fart. Herunder et eksempel med beplantning i forsætningerne der passer ind i det omgivende miljø.

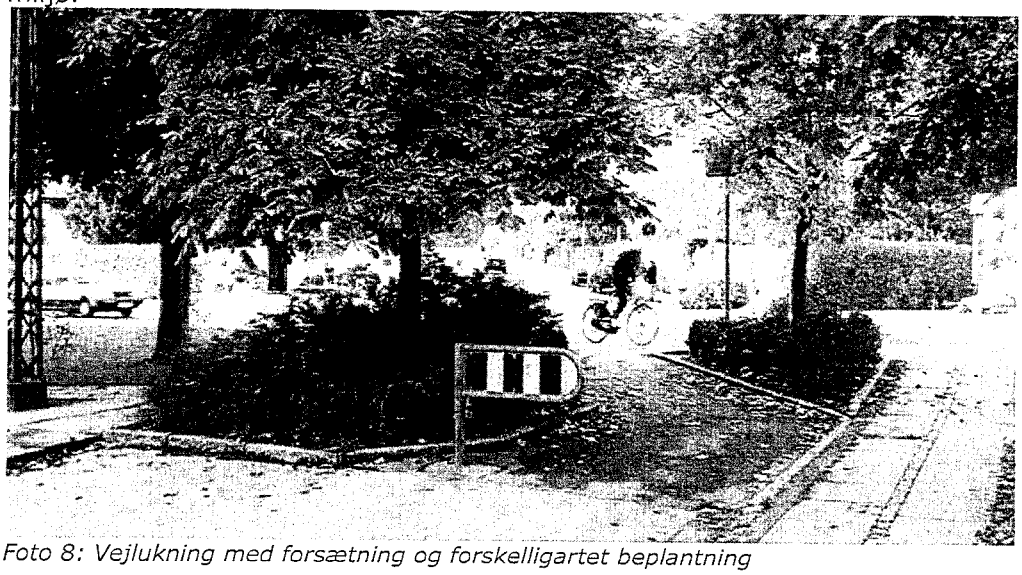


Foto 8: Vejlukning med forsætning og forskelligartet beplantning

Det er også muligt at benytte et større areal af kørebanen til mere kreative udfoldelser. Følgende Foto 9 er fra Mørkhøj i Gladsaxe, hvor en vejlukning har frigjort et areal, der er omdannet til en legeplads. Ud over at fredeliggøre vejen er der her også blevet dannet et nyt rum for børnene i kvarteret. Løsningen vil ikke mindst være ideel til vejlukningen på Fasanvænget. Ved etableringen skal der tages højde for placering af indkørsler.

Foto 9: En vejlukning i Mørkhøj har skabt plads til en legeplads

Etablering af sådanne arealer vil som regel være forbundet med en større udgift end en mere enkel lukning med beplantning, men gevinsterne vil ligeledes være større da løsningen kan give et bedre miljø i kvarteret. Ved omdannelse af vejlukninger til legepladser, græsarealer med bænke og lignende, er det vigtigt at det stadig er muligt at passere vejlukningen for cyklister og fodgængere.

4 Etablering af hastighedszone

For at etablere en hastighedszone kræves en ansøgning til politiet og følgende skal udarbejdes:

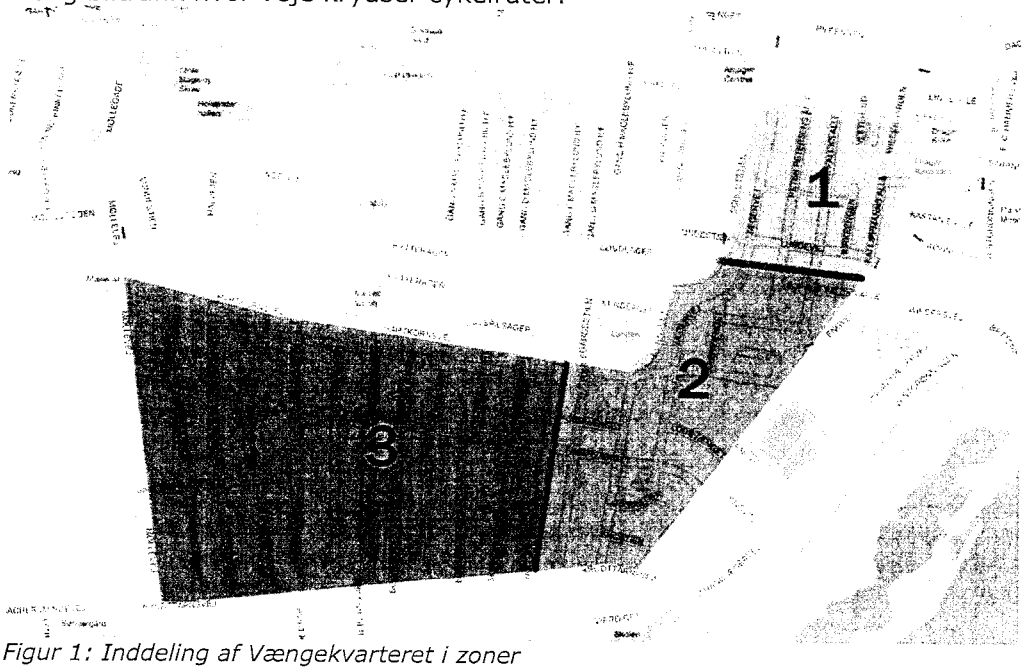
1. Tegninger over projektets udformning med vejnavne, kørebaneafmærkning og tavleafmærkningens placering
2. Hastighedsmålinger der dokumenterer behovet for foranstaltninger
3. Plan for evaluering af projekt med placering af hastighedsmålinger, tidsplan for afslutning af evalueringen og evt. gennemførelse af kampagner

I dette afsnit beskrives arbejdet i forhold til pkt. 1 ved oversigtsplaner med forslag til placering af foranstaltninger for etablering af en hastighedszone.

En hastighedszone må ikke være så stor, at den maksimale kørelængde gennem zonen overstiger 1500 meter. Ved længere strækninger er der risiko for at bilisterne glemmer at de stadig befinder sig i en hastighedszone. Derfor er det hensigtsmæssigt at zonerne bliver forsøgt etableret, så de har en naturlig afgrænsning til de omkringliggende områder.

Der er i notatet arbejdet ud fra ønsket om at etablere en hastighedszone med en maksimal tilladt hastighed på 40 km/h. På de enkelte delstrækninger i en 40 km/h hastighedszone, skal der etableres fartdæmpere hvis den retlinede strækning er mere 300 meter. Dette gælder dog ikke hvis det ved hastighedsmålinger kan bevises at 85 % af trafikken kører langsommere end 47 km/h. Hastighedsmålinger bliver behandlet nærmere i afsnit 0.

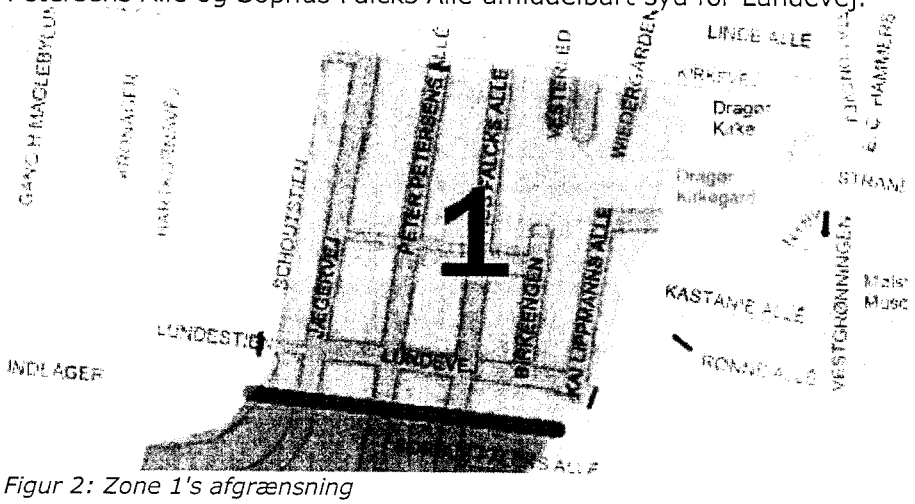
Ved etablering af hastighedszonerne er der lagt vægt på, at zonerne vil få en naturlig afgrænsning. Desuden er det hensigten med afgrænsningen af zonerne, at de skal gøre gang- og cykelruter mere sikre, ved at sikre mindst mulig biltrafik hvor veje krydser cykelruter.



Figur 1: Inddeling af Vængekvarteret i zoner

4.1 Zone 1

Zonen befinder sig omkring den nuværende hastighedszone ved Jægervej og Sophus Falcks Allé. Vejene der bliver indbefattet af hastighedszonen er Jægervej, Peter Petersens allé, Sophus Falcks Allé, Birkeengen, Kai Lippmanns Allé og Lundevej.
Mod syd bliver zonen afgrænset med den eksisterende vejlukning på Jægervej, der bliver suppleret med to yderligere vejlukninger på Peter Petersens Allé og Sophus Falcks Allé umiddelbart syd for Lundevej.



Figur 2: Zone 1's afgrænsning

Med lukningen af yderligere to veje bliver Lundestien fredeliggjort mest muligt. Lundevej vil ikke på noget tidspunkt blive krydset af biler. Beboere på Peter Petersens Allé, Lundevej, Birkeengen og Kai Lippmanns Allé vil dog fortsat køre på Lundevej.

Lundevej er en del af Lundestien som er en af Dragør Kommunes vigtige stier bl.a. med forbindelse mellem Dragør centrum og skole, svømmehal, idrætshal samt bibliotek.

Foto 10: Lundevej set mod vest

Der er ingen foranstaltninger på Lundevej der sikrer de lette trafikanter. Derfor ønskes det at mindske trafikken på Lundevej mest muligt. Lukningerne vil gøre stien til en væsentligt mere tryg rute for alle. Specielt skolebørnene, der dagligt benytter stien på vej til sportsaktiviteter og til og fra skole, vil drage stor nytte af en fredeliggjort skolevej. Derudover ligger der et fritidshjem på hjørnet af Jægervej og Lundevej, hvor mere end 60 børn i skolealderen har deres daglige gang.

Lukningerne har indflydelse på beboerne i Zone 2 syd for lukningerne, som ikke længere har direkte adgang til Kirkevej. Dette bliver beskrevet nærmere i afsnit 4.2.

4.1.1 Saneringer

De eksisterende indsnævringer med bump på Jægervej og Sophus Falcks Allé bevares som i dag. Lukningen i den østlige ende af Lundevej bevares ligeledes. Derudover suppleres med to vejlukninger på Peter Petersens Allé og Sophus Falcks Allé. Eksisterende vejlukning på Jægervej ombygges i henhold til afsnit 3.4.
Der opstilles færdselstavler af typen E68,4/E69,4 ved indkørsel til hastighedszonen på Jægervej og Sophus Falcks Allé.

De nuværende "blå" 30 km/h hastighedszoner på Jægervej og Sophus Falcks Allé bevares. Det vil fungere ved at der inde i 40 km/h hastighedszonen er to strækninger, hvor vejen er udformet til en anbefalet hastighed på 30 km/h – men den tilladte hastighed stadig er 40 km/h (mod 50 km/h i dag).

4.1.2 Grundejerforeninger

De involverede grundejerforeninger i denne zone er Jægervejs grundejerforening, Kirkevejens Villaby, Lundevejs grundejerforening, Parkly og Ved Kæret. Ved Kæret ligger ikke i zone 1, men bliver påvirket af de to vejlukninger.

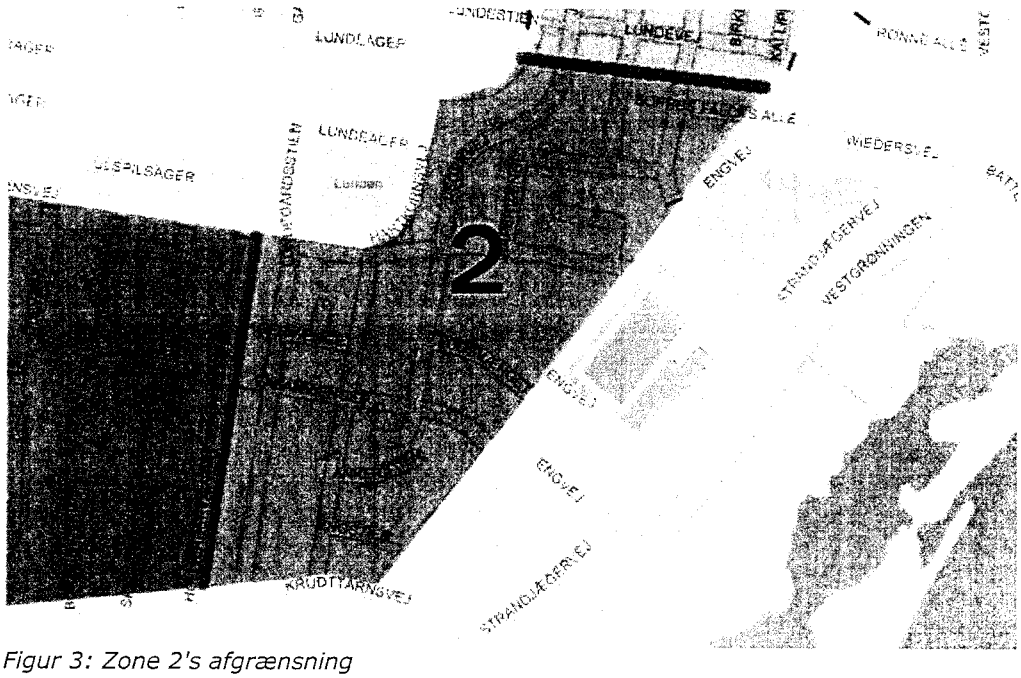
4.1.3 Udgifter

Prisen på de krævede saneringstiltag i zone 1 vil jævnfør afsnit 5 være ca. 200.000 kr.

4.2 Zone 2

Zonen er afgrænset af Lundevej, Engvej, Hartkornsvej og Lundegård Strandvej og Krudttårnsvej. Vejene der bliver indbefattet af hastighedszonen er Lundegård Strandvej, Agervænget, Fasanvænget, Ankerstien, Engstien, Lodsvænget, Jægervej, Jægerengen, Peter Petersens allé, Sophus Falcks Allé, Kapervænget, Sydstrandsvej, Bag Engvælen og Markvænget.

Mod vest bliver zonen afgrænset med den eksisterende vejlukning på Fasanvænget. Mod nord er det den eksisterende og de to nye vejlukninger der afgrænser zonen.



Figur 3: Zone 2's afgrænsning

Vejlukningerne ved Lundevej betyder at biltrafik mod Kirkevej skal benytte en længere rute end i dag. Den nye rute vil enten være via Engvej mod syd (hvor den eksisterende vejlukning ved Sophus Falcks Allé/Engvej annulleres) eller gennem zonen til Krudttårnsvej.

Dette betyder at beboere i den nordlige del af zone 2 (og i zone 1) vil få fjernet gennemkørende trafik på deres veje. Modsat vil der skabes ekstra trafik og omvejskørsel på Engvej og i den sydlige del af zone 2.

4.2.1 Saneringer

Den eksisterende vejlukning mellem Sophus Falcks Allé og Engvej foreslås annulleret, da de to nye vejlukninger mod Lundevej forhindrer gennemkørsel af zonen. En konsekvens af lukningen ved Lundevej er dermed at alt til- og frakørsel til zone 2 skal ske via Krudttårnsvej. Vejlukningen ind mod zone 3 bevares, men ombygges til en permanent vejlukning.
Der opstilles færdselstavler af typen E68,4/E69,4 ved indkørsel til Lundegård Strandvej, Sydstrandsvej, Fasanvænget, Lodsvænget, Markvænget og Bag Engvælen.

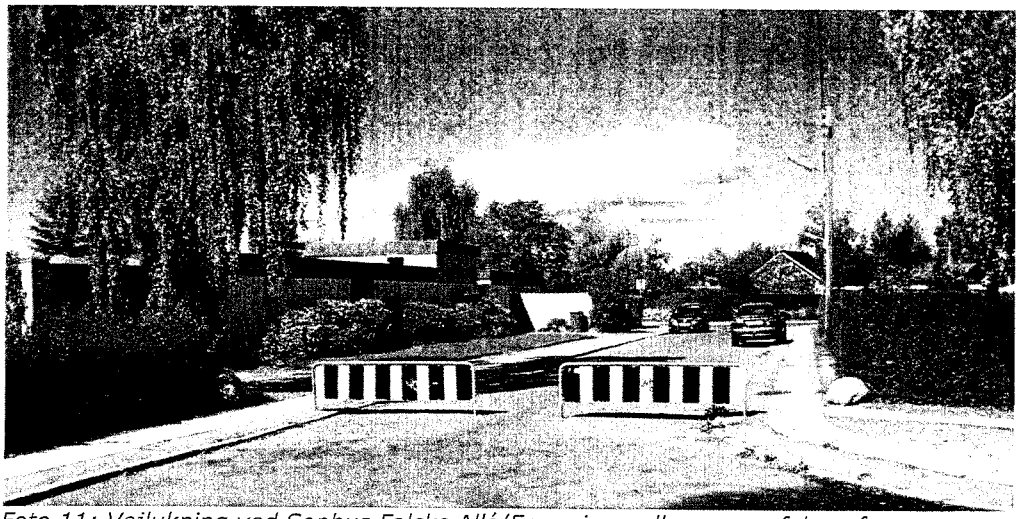


Foto 11: Vejlukning ved Sophus Falcks Allé/Engvej annulleres som følge af nye vejlukninger ved Lundevej

4.2.2 Grundejerforeninger

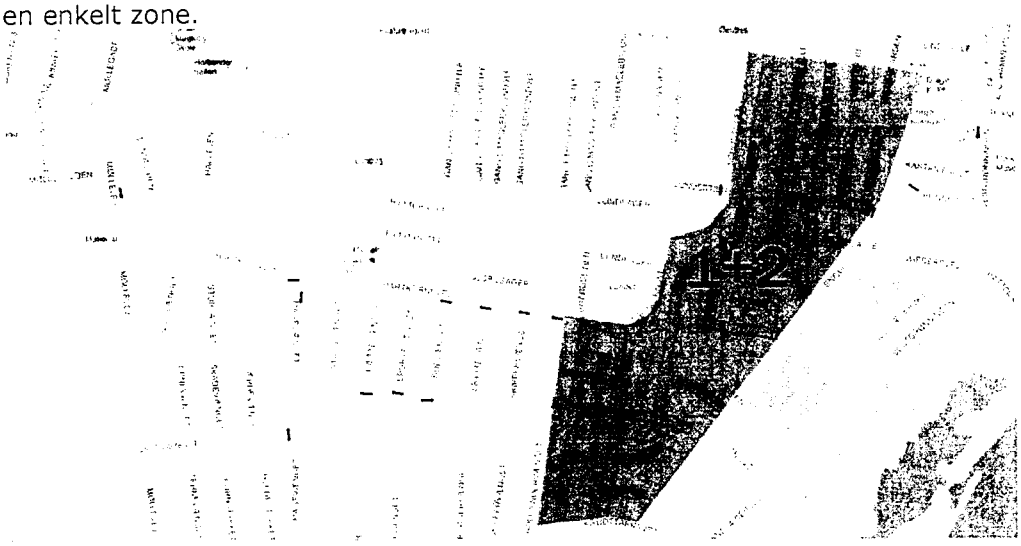
De involverede grundejerforeninger i denne zone er Ved Kæret, Jægerengen, Jægervangen, Dragørlund og Ved Lunden.

4.2.3 Udgifter

Prisen på de krævede saneringstiltag i zone 2 vil jævnfør afsnit 5 være ca. 200.000 kr.

Zone 1+2

Hvis der ikke ønskes vejlukninger ved Lundevej vil zonerne smelte sammen til en enkelt zone.



Figur 4: Afgrænsning af zone 1+2

Gennemkørende trafik vil forekomme og det må tilstræbes at skabe tilstrækkeligt med hastighedsdæmpende foranstaltninger, så de bløde trafikanter på Lundevej på vej til Lundestien, kan blive sikret. Dette foreslås gjort med en hævet flade i krydset mellem Sophus Falcks Allé og Lundevej. En hævet flade vil sænke hastigheden for kørende trafik, samt skærpe trafikanternes opmærksomhed i krydset generelt.
Samtidig bevares vejlukningen fra Bag Engvælen ud mod Engvej.

Samlet set vil en lukning af vejene Peter Petersens Allé og Sophus Falcks Allé, som beskrevet under zone 1, være bedre rent trafiksikkerhedsmæssigt end en hævet flade.
Den hævede flade vurderes ikke at påvirke beboernes rutemønster.
Saneringen vil udelukkende være hastighedsdæmpende, til gavn for trafiksikkerheden på Lundevej.

4.3.1 Saneringer

Som hastighedsdæmpende foranstaltning etableres der en hævet flade i krydset Lundevej/Sophus Falcks Allé. Vejlukningen ind mod zone 3, vejlukningen ved Bag Engvælen og vejlukningen på Jægervej foreslås ombygget til en permanent vejlukning i henhold til afsnit 3.4
Der opstilles færdselstavler af typen E68,4/E69,4 ved alle indkørsler til hastighedszonen.

4.3.2 Grundejerforeninger

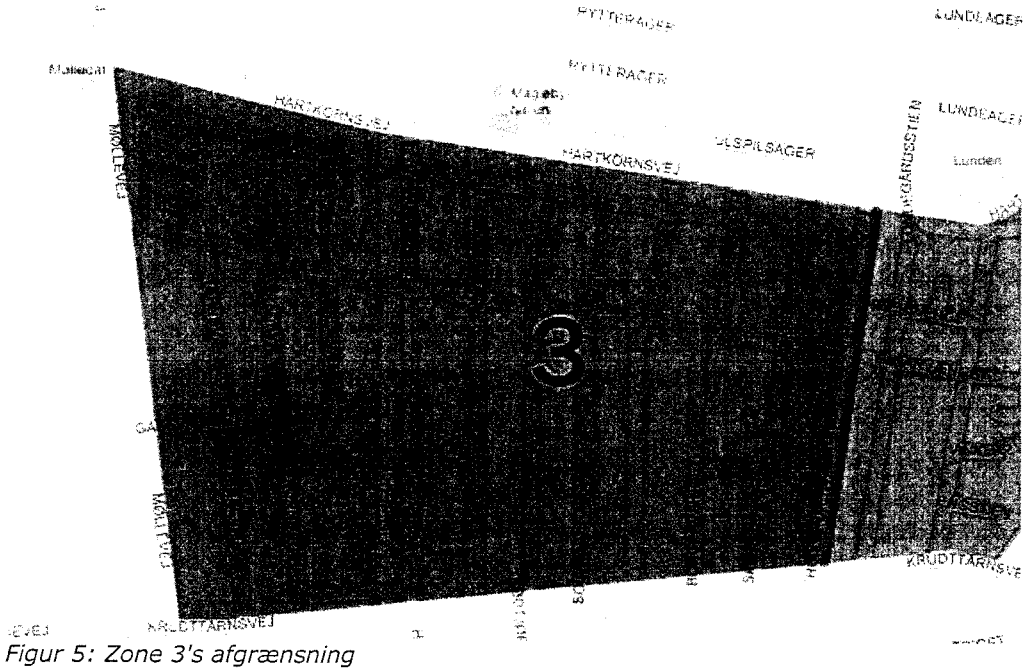
De involverede grundejerforeninger i denne zone er Ved Kæret, Jægerens Jægervangen, Dragørlund, Ved Lunden, Jægervejs grundejerforening, Kirkevejens Villaby, Lundevejs grundejerforening og Parkly.

4.3.3 Udgifter

Prisen på de krævede saneringstiltag i zone 1+2 vil jævnfør afsnit 5 være ca. 350.000 kr.

4.4 Zone 3

Zonen er afgrænset af Krudttårnsvej, Møllevej, Hartkornsvej og Hollændervænget. Antallet af veje der bliver indbefattet af hastighedszonen tæller over 20.



Figur 5: Zone 3's afgrænsning

Det er umiddelbart vurderet, at zone 3 ikke er præget af hurtigkørende biltrafik (ligesom vejene i zone 1 og zone 2). Fasanvænget, Borgervænget og Mågevænget vurderes som værende de veje, der fysisk lægger op til lidt hurtigere kørsel. Fasanvænget, der næsten er helt retlinet, gennemløber hele zonen og strækker sig over 1.000 meter. Fasanvænget, Borgervænget og Mågevænget virker bredere end de andre veje i Vængekvarteret og indbyder til hurtigere kørsel i forhold til de øvrige veje i Vængekvarteret.
De resterende veje i Vængekvarteret er smalle og med dårlig oversigt i forhold til indkørsler, hvilket opfordrer til en væsentligt lavere hastighed end de tilladte 50 km/h. Nedenstående billeder illustrerer forskellen på vejtyperne.

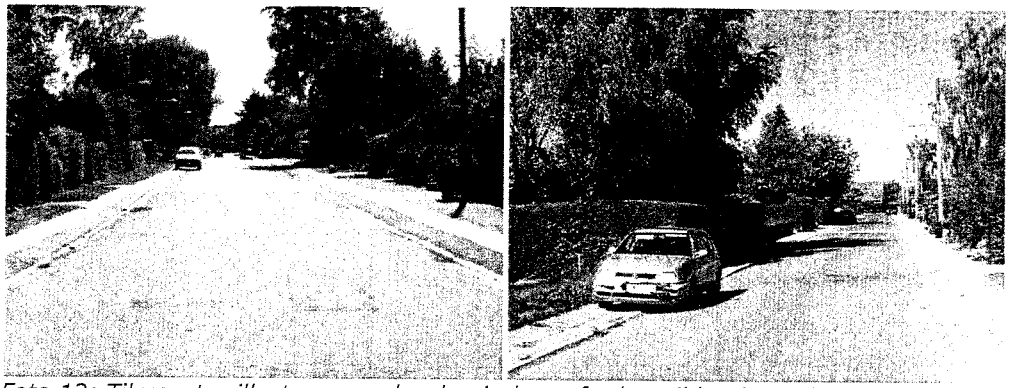


Foto 12: Til venstre illustreres en bred vej, der opfordrer til høj hastighed. Til højre illustreres en smallere vej, der opfordrer til lavere hastighed.

4.4.1 Saneringer

Den eksisterende vejlukning på Fasanvænget bevares, da den danner en naturlig afgrænsning til det øvrige Vængekvarter.

Alle vejlukninger ud mod Hartkornsvej bevares, da det er vurderet at en åbning vil medføre en kraftigt forøget trafikmængde på de involverede lokalveje. Vejlukningerne vurderes at passe ind i det eksisterende miljø.

Vejlukningen på Harevænget ved Mågevænget bevares, da en annullering vil medføre en øget trafikbelastning på vejen, hvilket bl.a. vil være generende for institutionen på Harevænget og stiudmundingen fra stien mod nord der løber i en tunnel under Hartkornsvej. Det anbefales, at etablere en permanent vejlukning, så lukningen fremstår mere naturlig og passer ind i parcelhusmiljøet. Vejlukningen kan udføres i henhold til afsnit 3.4.

Gåsevænget er lukket ud mod Mågevænget og bør bevares. Lukningen hindrer gennemkørende trafik via Gåsevænget til Mågevænget, og det vurderes at den skal bevares for at sikre en fredeliggørelse af Gåsevænget. Vejlukningen kan forskønnes med ekstra beplantning i form af tæt lav beplantning.

Det vurderes at det vil være nødvendigt at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger på Fasanvænget, Mågevænget og Borgervænget. På Mågevænget og Borgervænget etableres der indsnævringer med bump.

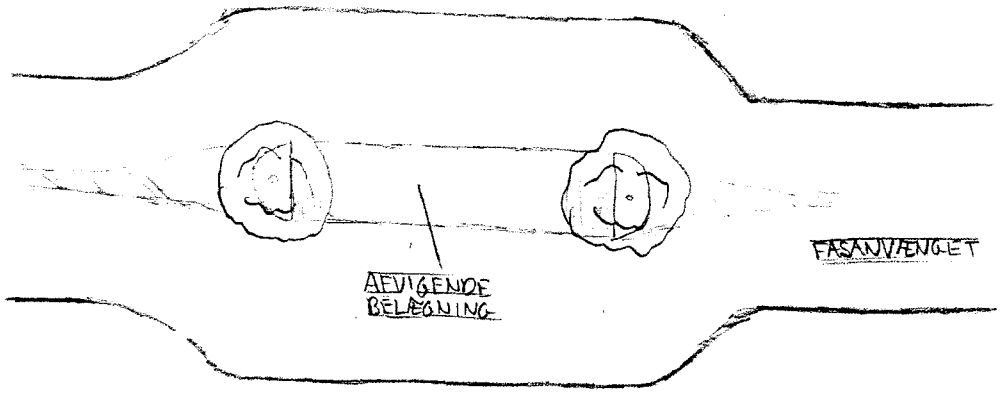
På Fasanvænget etableres en hævet flade i krydset Fasanvænget og Borgervænget, samt en hastighedsdæmpende forsætning mellem Gærdevænget og Mågevænget. Hvis hastighedsmålinger på Fasanvænget viser for høje hastigheder (over 47 km/h) vil der være behov for mindst én ekstra hastighedsdæmpende foranstaltning.

På strækningen mellem Gærdevænget og Mågevænget er der langs vejen en parkeringsbane i begge sider af vejen. Parkeringsbanerne har været benyttet af kunder til et lille butikscenter, der tidligere var placeret her. Behovet for parkeringsareal forsvandt sammen med butikscentret, hvilket efterlader denne strækning af Fasanvænget som et stort udflydende areal.

Foto 13: Stort udflydende areal, hvor der tidligere lå et lille butikscenter

Det foreslås at der anlægges en forsætning med en helle i midten, der beplantes, så der skabes miljø, samtidig med at der dannes en visuel barriere på den ellers lange Fasanvænget. Foranstaltningen kunne se ud som på følgende principskitser.

Figur 6: 3d-principskitse af hastighedsdæmpende foranstaltning



Figur 7: Planprincipskitse af hastighedsdæmpende foranstaltning

4.4.2 Grundejerforeninger

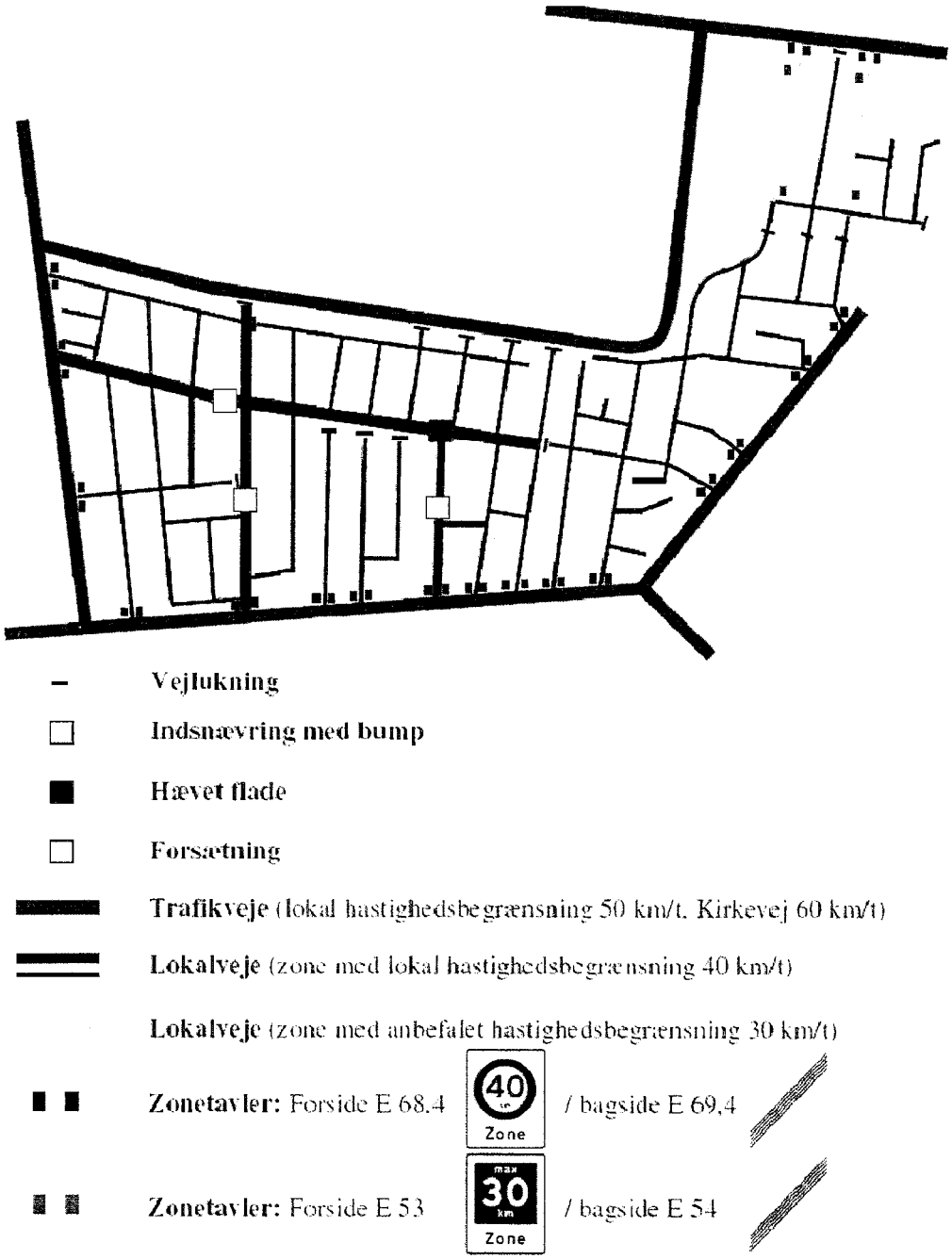
Skolelodden, Harevænget, St. Magleby Villaby 1, Fasanvang, Bobakken, Lundevej, Sydstrandens Villaby, Fuglevang, Gærdely, Magleby eng, Maglevang og Maglebyvænge I.

4.4.3 Udgifter

Prisen på de krævede saneringstiltag i zone 3 vil jævnfør afsnit 5 være ca. 500.000 kr.

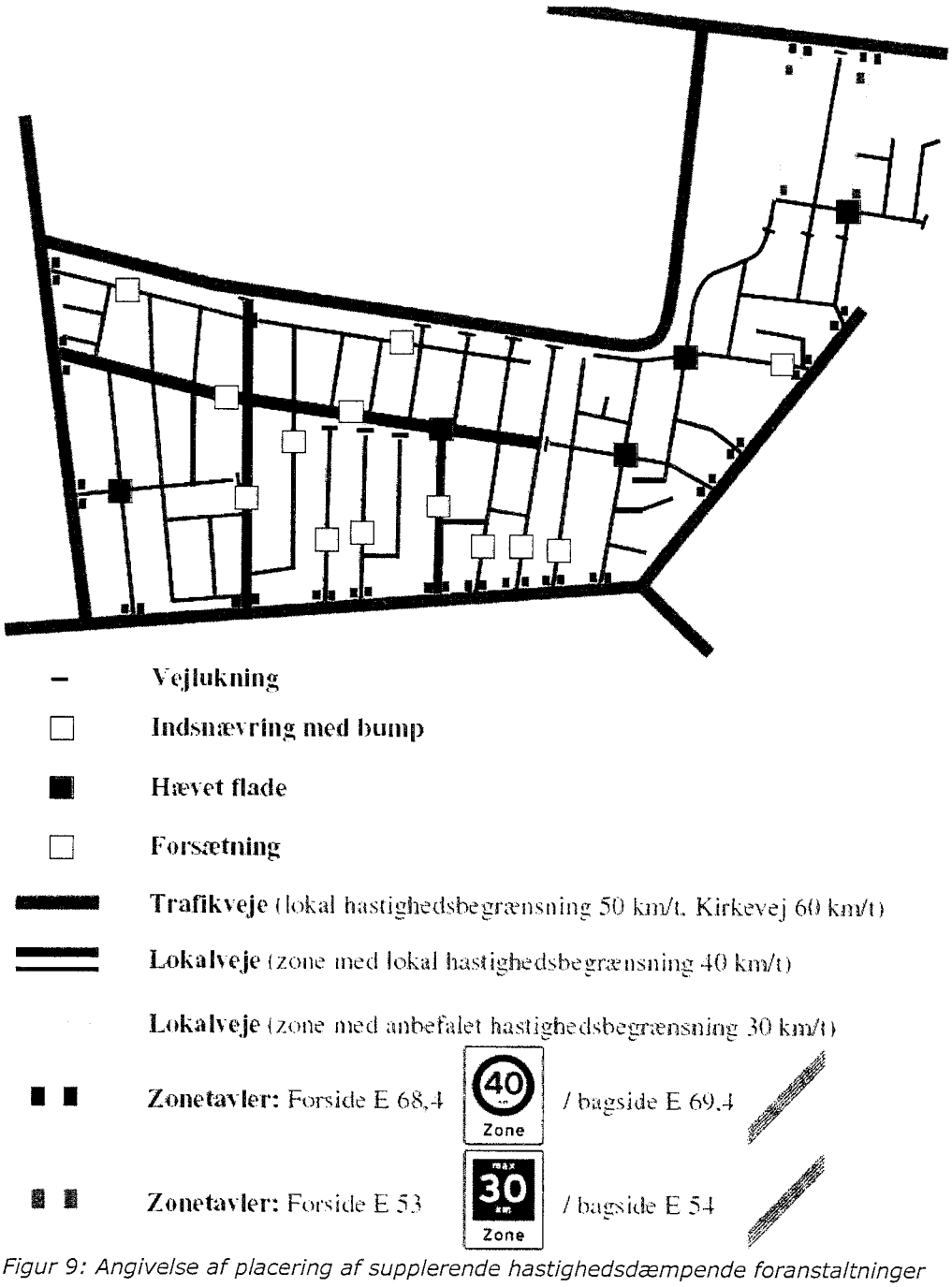
4.5 Oversigt over foranstaltninger

Følgende figur viser oversigtsmæssigt de forventede foranstaltninger for etablering af en 40 km/h hastighedszone i en minimumsløsning. De efterfølgende hastighedsmålinger kan vise et langt større behov for hastighedsdæmpende foranstaltninger.



Figur 8: Angivelse af placering af hastighedsdæmpende foranstaltninger

Hvis samtlige hastighedsmålinger viser at der er behov for yderligere fartdæmpere, vises nedenfor et forslag til placering af foranstaltningerne. Foranstaltningerne er placeret, så der maksimalt er 300 m mellem dem.



Figur 9: Angivelse af placering af supplerende hastighedsdæmpende foranstaltninger

I forhold til hovedforslaget vist på Figur 8 betyder det alternative forslag med de supplerende foranstaltninger en merpris på ca. 0,5 mio. kr. i forhold til priserne angivet i afsnit 5, dvs. i alt ca. 1,5 mio. kr.

5 Økonomi

Den samlede økonomi for hele Vængekvarteret er sammenfattet i nedenstående tabel.

Zone 1	Antal	Pris	Samlet pris
Vejlukninger	2	50.000	100.000
Forskønnelse af lukning	1	50.000	50.000
Hastighedmålinger	10	2.000	20.000
Zonetavler	4	5.000	20.000
Samlet anlægspris ca.			**200.000**

Zone 2	Antal	Pris	Samlet pris
Vejåbning	1	10.000	10.000
Forskønnelse af lukning	1	80.000	80.000
Hastighedmålinger	22	2.000	44.000
Zonetavler	12	5.000	60.000
Samlet anlægspris ca.			**200.000**

Zone 1+2	Antal	Pris	Samlet pris
Hævet flade	1	60.000	60.000
Forskønnelse af lukning	3	50.000	150.000
Hastighedmålinger	32	2.000	64.000
Zonetavler	14	5.000	70.000
Samlet anlægspris ca.			**350.000**

Zone 3	Antal	Pris	Samlet pris
Forsætning	1	100.000	100.000
Beplantning ved lukning	1	10.000	10.000
Forskønnelse af lukning	1	50.000	50.000
Hævet flade	1	60.000	60.000
Indsnævringer	2	50.000	100.000
Hastighedmålinger	40	2.000	80.000
Zonetavler	20	5.000	100.000
Samlet anlægspris			**500.000**

Samlet pris for sanering af zone 1, 2 og 3	**900.000**

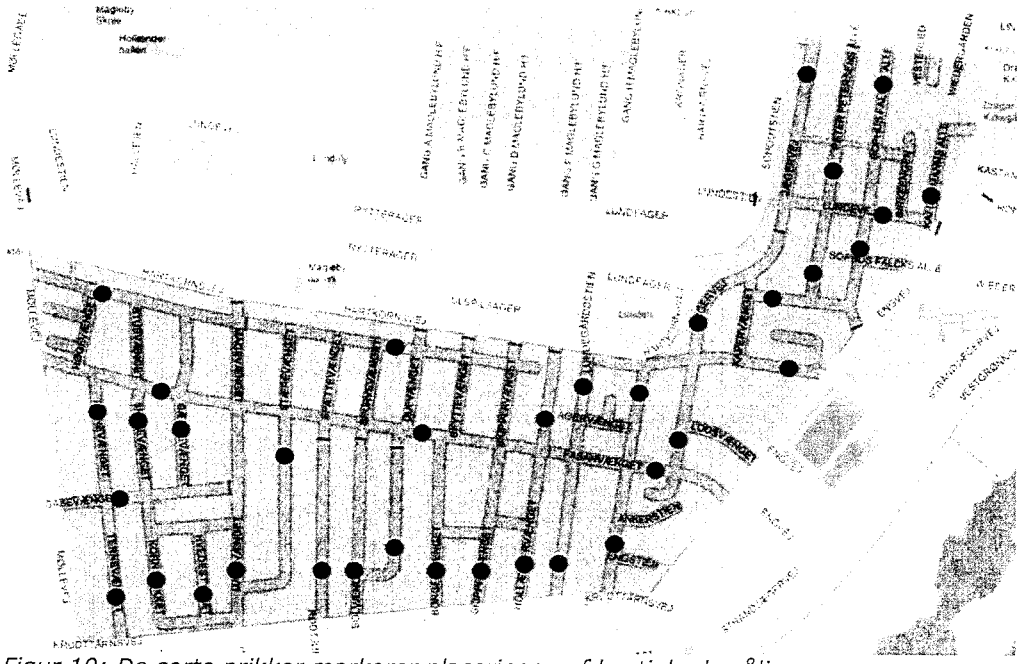
Det skal bemærkes at beløbene er overslagspriser og afhænger af den valgte løsning for foranstaltningerne og deres antal. Fx kan forskønnelsen af lukningen på Fasanvænget blive væsentligt dyrere hvis den omdannes til en legeplads. De anførte priser er eksklusiv udgifter til rådgivning, projektering og tilsyn, som er anslået til at beløbe sig til omkring 100.000 kr.

Samlet vil gennemførelse af projekt for hastighedszoner ved en minimumsløsning således beløbet sig til omkring 1,0 mio. kr. Fordelt på alle boligerne i Vængekvarteret vil det svare til en pris på ca. 1.000 kr. pr. bolig for anlæg af de foreslåede hastighedszoner.

Hvis hastighedsmålinger viser behov for en fuld udbygning af området med hastighedsdæmpende foranstaltninger anslås det, at etablering af hastighedszonen vil beløbe sig til omkring 1,5 mio. kr. i den maksimale løsningsmodel.

6 Hastighedsmålinger og evalueringsrapport

Inden hastighedszonen kan etableres skal der i henhold til afsnit 4 udføres hastighedsmålinger på alle strækninger over 150 meter. For Vængekvarterets vedkommende vil det indebære 36 hastighedsmålinger, på nedenstående placeringer. Disse målinger skal foretages både før og efter etablering af hastighedszonen, og koster mellem 1.500 og 2.000 kroner pr. styk. For hele Vængekvarteret betyder det en udgift på 100.000 til 140.000 kroner.



Figur 10: De sorte prikker markerer placeringen af hastighedsmålingerne

Hastighedsmålinger skal foretages både før og efter etablering af hastighedszonen, så foranstaltningernes effekt kan dokumenteres. Resultaterne fra den første måling har desuden den funktion at vise de steder, hvor det vil være et lovkrav at etablere ekstra hastighedsdæmpende foranstaltninger. Ved en etablering af en hastighedszone med skiltet hastighed på 40 km/h, skal 85 % af alle målingerne ligge under 47 km/h. De 47 km/h er bestemt ud fra den ønskede hastighed i zonen, 40 km/h, tillagt 10 % samt en fejlmargin på måleinstrumenterne på 3 km/h. Hastigheden måles i det punkt på vejen, hvor den kan forventes at være højest, hvilket ofte vil være i den frie strækning to-tredjedelspunkt.

Tidligst 2 måneder og senest halvandet år efter etableringen af hastighedszonerne og en eventuel oplysende kampagne, skal der være gennemført en evaluering med tilhørende rapport, som fremsendes til politiet.

I rapporten skal der ud fra målingerne erkendes om der er behov for yderligere fartdæmpere i zonen, eller om saneringen er tilstrækkelig. Viser målingerne at 85 % af bilisterne har en gennemsnitshastighed over 47 km/h på en eller flere strækninger, skal disse suppleres med yderligere fartdæmpere. I så fald skal der foretages en supplerende evaluering 2-6 måneder efter afslutningen af den første evaluering, og en evalueringsrapport skal fremsendes til politiet.

7 Hastighedsdæmpende foranstaltninger

Følgende hastighedsdæmpende foranstaltninger er i notatet foreslået opført i hastighedszonerne i Vængekvarteret.

7.1 Skiltning – indkørsel til zone

Foto 14: Ved indkørsel til hastighedszoner skiltes i begge vejsider med tavlerne E68,4/E69,4.

E 68,4/E 69,4-tavlerne skal placeres mindst 25 m efter vejkryds, og bør normalt opsættes i begge sider af vejen. Desuden skal der tages hensyn til om parkerede biler eller beplantning kan hindre frit udsyn til tavlerne.

Tavlerne koster ca. 5.000 kroner pr. stk.

7.2 Indsnævring med vejbump

Foto 15: Vejindsnævring med bump og cykelsluser

Ovenstående er et eksempel på hvordan en sådan hastighedsdæmpende foranstaltning kunne se ud. Anlægsprisen ligger på ca. 40.000 til 50.000 kroner pr. styk. Prisen afviger alt efter valg af udstyr, som kan variere fra forskellig beplantning til enkelte steler.

7.3 Hævet flade

Foto 16: Eksempel på hævet flade

Ovenstående er et eksempel på hvordan en hævet flade kan udføres. Anlægsprisen ligger mellem 50.000 og 75.000 alt efter valg af materialer og eksisterende forhold.

7.4 Vejlukning

Foto 17: Eksempel på vejlukning. Her ud mod Kirkevej.

Vejlukninger kan som det fremgår af notatet udføres med meget varierende udstyr og beplantning. Det vurderes at vejlukninger kan etableres for helt ned til 30.000 kroner og helt op til 100.000 kroner, alt efter hvilken grad af forskønnelse der bliver prioriteret. Anlæg af vejlukninger er i notatet bestemt til at koste 50.000 kroner, da man for dette beløb får en vejlukning, der opfylder dets funktioner, samtidig med at den skaber miljø. Det er vurderet af stor vigtighed at der ikke etableres løsninger, som vil skæmme kvarteret.

7.5 Forsætning

Forsætningen på Fasanvænget vurderes som værende en god men dyr løsning, og vil koste mellem 80.000 og 100.000 kroner i anlæg, alt efter valg af kantsten, beplantning og afvigende belægning.