



Bilag 1, Hvidbog: Offentlig høring vedrørende Ballerup Hastighedsplan 2015 – 2020

Indledning

I alt er der indkommet 12 høringssvar i høringsperioden fra den 23. juni 2015 til den 11. august 2015.

Disse høringssvar fordeler sig med 1 høringssvar fra Trafikselskabet Movia, 1 høringssvar fra Birkegårdens Grundejerforening, 1 høringssvar fra SF-Ballerup og 9 høringssvar fra enkeltpersoner i Ballerup Kommune.

I det følgende er høringssvarene gengivet, efterfulgt af en besvarelse fra Ballerup Kommune.

Høringssvar og besvarelser

Trafikselskabet Movia, Strategi og Anlæg, Trafik og Plan har indgivet høringssvar:

Trafikselskabet Movia har den 19. juni 2015 modtaget en anmodning om et høringssvar vedr. hastighedsplan for Ballerup Kommune (2015-2020). Hastighedsplanen har til formål at gøre det mere sikkert og trygt at færdes i trafikken samt at forbedre bymiljøet ved bl.a. at mindste støjniveauet. Konkret er der også opstillet nogle forslag på vejnettet, hvor man kan forbedre trafiksikkerheden og trygheden. Denne udpegning er sket dels på baggrund af trafikale analyser og dels en borgerinddragelse.

Movia støtter generelt Ballerup Kommunes overordnede målsætning om at forbedre trafiksikkerheden og håber det vil ske under hensyn til den fortsatte udvikling af bustrafikken i kommunen.

I forbindelse med de konkrete forslag på vejnettet ser Movia nogle udfordringer, der godt kan påvirke den nuværende busdrift og dermed måske også tilskudsbehovet til busdriften fra Ballerup kommune.

Movia vil gerne fremhæve følgende bemærkninger til hastighedsplanen i Ballerup Kommune (med særlig fokus på tabellerne sidst i planen, hvor man har oplistet nogle forslag til forbedringer):

1. På trafikveje har kommunen oplistet 37 forslag til forbedringer af trafiksikkerheden og trygheden. Ifølge Movias opgørelse vil godt halvdelen, 19, af disse forslag muligvis have en påvirkning på den nuværende busdrift i kommunen. Fire af forslagene, særligt på Hold-An Vej, vil blandt andet have en betydning for busserne på linjer 350S, 400S og 500S – som er en del af pendlernettet, der har til formål at danne grundstammen for den kollektive trafikbetjening.

Øvrige linjer der påvirkes er linje 147 (3), 42 (2), 165 (3), 157 (4), 142 (2) og 145 (1). Tallet i parentes angiver antal strækninger, hvor linjen påvirkes.

Movia vil gerne bede kommunen om en nærmere dialog om perspektiverne for den kollektive trafik ved omlægning af Hold An Vej til 2-sporet vej og brug af overskudsarealet til f.eks. busbaner. Hold An Vej er en delstrækning, hvor Movia kan se nogle muligheder ved at lade byrummet og den kollektive trafik berige hinanden via +Way-konceptet, der er en ny tilgang til arbejdet med at etablere højklasede busløsninger for borgerne.

Uafhængigt af hvilke forslag Ballerup Kommune beslutter at etablere, er det Movias opfattelse og ønske, at Movia bliver inddraget tidligt i projektforslaget, således man kan sikre at Ballerup Kommunes målsætninger omkring hastigheder og trafikikkerhed kan virke sammen med busdriften i kommunen.

I denne sammenhæng vil Movia anbefale kommunen at prioritere busserne på trafikvejene og i krydsene ift. de øvrige trafikanter, således man ikke forringer bussernes fremkommelighed yderligere.

Konkret i hastighedsplanen fremgår forslag til ændringer i signalprogrammerne i en række kryds, hvor det vil være oplagt at indarbejde busprioritering.

2. I hastighedsplanen fremgår det, at kommunen foreslår at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger ved flere lokaliteter, som også betjenes af busser.

Overordnet set anbefaler Movia ikke hastighedsdæmpende foranstaltninger (dvs. bump eller hævede flader) på busbetjente strækninger, da de påvirker både buschaufførernes arbejdsmiljø og slider på busmateriellet. Det kan desuden påvirke kommunens økonomiske bidrag til busdriften, hvis tiltagene medfører forringelse af køretiden.

Hvis kommunen ikke kan undgå hastighedsdæmpende foranstaltninger vil Movia anbefale, at kommunen følger anbefalinger og retningslinjer i publikationen "Bussen på vej". Nogle af de mere busvenlige bump, som Movia har på vores positivliste og samtidig medfører færre gener for busserne og buschaufførerne er pudebump og pukkelbump.

Besvarelse fra Ballerup Kommune:

Det har hidtil, og vil fortsat være Ballerup Kommunes praksis, at Trafikselvskabet Movia inddrages i planlægningsprocessen, når der igangsættes projekter på kommunens vejnet, hvor busdriften kan blive påvirket. Ballerup Kommune har med baggrund i dette høringssvar initieret et møde mellem en række planlæggere fra Ballerup Kommune og Movia, hvor den fremtidige dialog og inddragelse vil blive diskuteret.

Kommentaren angående indførelse af fremtidige hastighedsdæmpende foranstaltninger tages til efterretning, og det skal her bemærkes, at de enkelte tiltag vil blive grundigt vurderet med henblik på at finde en optimal løsning, der også tager højde for busdriften på de pågældende strækninger.

Ballerup Kommune har netop fået foretaget en teknisk gennemgang af kommunens 47 signalanlæg. Dette har resulteret i en omfattende rapport, hvori der er opstillet en lang række anbefalinger til optimeringer og ændringer i kommunens signalanlæg. Blandt disse optimeringer er det foreslået, at der med visse forbehold med fordel kan indføres busprioritering i 30 af kommunens signalanlæg samt indføres samordning på 6 strækninger i kommunen.

Birkegårdens Grundejerforening har indgivet høringsvar:

Høringsvar vedr. trafikplanerne for Ballerup Syd
Grundejerforeningen for Birkegården har med stor tilfredshed noteres os de allerede gennemførte ændringer på Bueparken og kan tilslutte sig planerne om ændringerne på Hold-An Vej, herunder etableringen af SuperCykelStien og overgang til Hedegaardsskolen.

Vi tager kommunens tilsagn om den delvise tilbageføring af "Hovsa-stien" til efterretning. I den forbindelse skal vi anbefale, at der for enden ud mod Vestbuen af trafikikkerhedsmæssige grunde etableres en cykelchikane for enden og at beplantningen særligt for enden af "Hovsa-stien" holdes så langt nede, at bilister kan se andre trafikanter på stien.

Vi har ingen særlige bemærkninger vedr. forslagene omkring Magleparken, men har dog fuld forståelse for de formål, der ønskes tilgodeses ved forslagene.

Derimod finder vi at de foreslåede foranstaltninger vedr. kommunens planer for Vestbuen er meget utilstrækkelige.

Desværre er overskueligheden ved til og frakørsel til Vestbuen fra buerne ikke tilfredsstillende.

Uanset om den nye motorvejsstrækning aflaster Vestbuen i trafikmængde, vil der fortsat være betydelige problemer for tværgående trafik fra buerne ud på Vestbuen ikke mindst fordi den allerede i dag konstaterede betydelig tildens til overskridelse af hastighedsgrænserne ikke vil blive påvirket heraf – snarere tværtimod.

I 2008 har kommunen angivet, at Vestbuen er en firesporet vej. Vi skal derfor anmode om, at Vestbuen afstribes som en sådan i sin helhed.

Samtidig skal vi anbefale, at den nedsatte hastighed til 50 km i timen, som er indført ved Grantoftecentret, videreføres og kommer til at omfatte hele Vestbuen, og at lyskrydsene synkroniseret hertil.

Disse forslag vil også kunne føre til en væsentlig reduktion i antallet af ulykker på Vestbuen, der ifølge kommunens egne registreringer i dag står for 32 pct. af alle større ulykker i Ballerup kommune.

Vi skal anbefale, at kommunen ser på, hvordan andre kommuner har løst tilsvarende trafikproblemer, f.eks. ved Ishøj Parkvej.

Etablering af svingbaner til Vinterbuen, Sommerbuen, Høstbuen og Vårbuen af samme længde og omfang som til Bueparken vil skabe betydelig større tryghed.

Vi har noteres os, at det ikke er trygt at færdes på cykel langs Vestbuen mellem Hold-An Vej og Bueparken. Vi har dog ingen konkrete forslag til, hvorledes forholdene for cyklisterne på denne strækning kan forbedres.

Bestyrelsen vil gerne inddrages i og deltage i de fortsatte drøftelser af forbedringen af trafikforholdene i og omkring Birkegården.

På bestyrelsens vegne

Svend Erik Nissen

Formand for grundejerforeningen

Otto Larsen

Næstformand for grundejerforeningen

Besvarelse fra Ballerup Kommune:

De nævnte konkrete forslag tages til efterretning, og vil blive taget med i overvejelserne i forbindelse med helhedsvurderingen og den endelige udarbejdelse af løsningsplanerne, når de konkrete projekter skal behandles nærmere.

Som I bemærker, er der i hastighedsplanen allerede foreslået flere forskellige tiltag på bl.a. Vestbuen. At disse tiltag står nævnt i hastighedsplanen er ikke nødvendigvis ensbetydende med, at det vil være den endelige løsning der føres ud i livet. I hvert enkelt tilfælde vil der blive lavet en mere detaljeret helhedsvurdering, hvor

flere forskellige tiltag vil kunne blive draget ind i udformningen af de endelige løsninger. Et af formålene med hastighedsplanen er netop at få udpeget og prioriteret de steder, hvor der bør foretages forbedringer af de trafikale forhold. Det kommende arbejde, for de i hastighedsplanen udpegede steder, vil så munde ud i konkrete tiltag på de enkelte lokaliteter.

Ballerup Kommune påskønner lokalt engagement, og vil i højere grad fremover inddrage og informere Birkegårdsens Grundejerforening, når der opstartes projekter i området, som kan have relevans for foreningen.

I Jeres høringssvar skriver I, at 32 % af alle større ulykker i kommunen forekommer på Vestbuen – dette er ikke korrekt. Af den seneste ulykkesstatistik for 2009 til 2013 kan det oplyses, at ulykker med person- eller materielsskade på Vestbuen udgør lige under 6 % af tilsvarende ulykkestyper på resten af kommunens vejnet.

SF-Ballerups kommunalpolitiske gruppe har indgivet høringssvar:

Vi finder at den foreliggende hastighedsplan rummer en grundig afdækning af de hastigheds – og tryghedsproblemer, der er i Ballerup kommune.

Det er derudover positivt at man allerede inden udarbejdelsen af planen har inddraget mange borgere.

Vi er enige i de foreslåede tiltag, men vi savner at de forskellige tiltag i tabellerne s 37-40 bliver konkretiseret. Dette bør ske i form af en egentlig handleplan, der indeholder konkrete tidshorisonter for de enkelte tiltags gennemførelse.

Vi forventer at borgerne også inddrages i udarbejdelse af handleplanen.

Birte Kramhøft

SF-Ballerups kommunalpolitiske gruppe

Besvarelse fra Ballerup Kommune:

Et af de vigtigste delelementer i hastighedsplanen er at udpege lokaliteter, hvor de trafikale forhold med fordel kan forbedres. Dette har resulteret i 51 udpegede lokaliteter samt sat fokus på skolerne i kommunen.

De projektforslag, der er fremstillet i hastighedsplanen på disse 51 udpegede lokaliteter, er endnu ikke konkretiseret, da de bearbejdes videre, når projekterne skal vedtages politisk.

Mange lokale forhold vil kunne ændre sig som følge af øvrige trafikale og infrastrukturmæssige projekter. Desuden vil flere af projekterne med fordel kunne kobles sammen eller kobles på andre igangværende eller allerede planlagte projekter. Derfor tjener det i hvert enkelt tilfælde de konkrete projekter bedst at foretage konkretiseringen, når projektet står for tur. Hastighedsplanen beskriver en prioriteret rækkefølge af de nævnte projekter, som søges bearbejdet de kommende 5 år. Gennemførelsen af projekterne vil således dels afhænge af øvrige projekter i kommunen og dels af budgettet for de kommende år.

Derudover er der afgivet følgende høringssvar fra enkeltpersoner:

Nr. 1 – Borger i Ballerup

I forbindelse med projekteret indsnævring af Hold-an-vej forventes øget trafik på Vestbuen, som i forvejen er hårdt belastet af hensynsløse trafikanter, både i personbiler og tung trafik, vejen er tosporet i hver retning, der er en markeret cykelsti, hvor cyklister kører med fare for liv og førlighed. Der køres meget stærkt, der bremses meget hårdt op. Ballerup kommune har for ikke så længe siden foreslået

"din fart" tavler på strækningen Bueparken - Hold-an-vej, nu er disse flyttet til andet sted i det forslag, der er fremlagt. Jeg fatter ingenting. Vi er hårdt plaget af støj i vores haver, vejen er livsfarlig at færdes på, hvis man er blødt trafikant. Hvorfor sættes sættes ikke ned til 50 km/t? Hvor er ambitionerne blevet af, nu kommer motorvejen endelig, skal Ballerup stadig være smutvej for bilister, det har travlt med at komme hjem til deres fredelige hus på landet? I øvrigt har I vist lavet mindst et bump for lidt på Bueparken, der kan sagtens køres meget stærkt frem til det første bump, eller frem til lysreguleringen, hvis der er grønt lys forude, der lige skal nåes. Der mangler også et skilt i højre side af vejen, når man kommer fra Hold-an-vej.

Besvarelse fra Ballerup Kommune:

I forbindelse med projekteringen af Etape 2 af Frederikssundsmotorvejen, har Vejdirektoratet beregnet og vurderet at trafikken på Vestbuen vil blive noget nær halveret som følge af åbningen af motorvejen. Hvorvidt disse beregninger og vurderinger holder stik, vil kommende trafikmålinger kunne give et billede af. Men som udgangspunkt vurderes det, at den trafik der forskydes fra Hold-an Vej til Vestbuen vil være mindre end reduktionen af trafik på Vestbuen som følge af motorvejens åbning. På grund af Vestbuens trafikale betydning i kommunen, som bindeled mellem Balleurp Byvej og Ring 4, er det fortsat planen at bibeholde Vestbuen som en primær trafikvej. Derfor er det ikke planlagt at reducere den tilladte hastighed. De tidligere planer om at etablere "din fart"-tavler ved Buekvartererne er ikke ændret, men afventer økonomisk afklaring. I dag er der en udfordring med for høj hastighed på dele af Vestbuen i forhold til den tilladte hastighed. Derfor vil tiltag der sænker hastigheden til den tilladte hastighed have stor betydning for sikkerhed og tryghed.

Nr. 2 – Borger i Egebjerg

Gennemkørsel af trafik fra Skovvej via Egebjergvej/Nordbuen til ring 4 og retur. Det er med stor undren, at vi kan læse i Ballerup Hastighedsplan 2015-2020, at Egebjergvej er anført som en sekundær trafikvej – beskrevet med ofte mindre trafikmængder, men som stadig kan betjene nogen tung trafik og busser. Det er rigtigt, at Egebjergvej i Kommuneplanen er anført som en sekundær trafikvej, men i virkeligheden burde den være betegnet - Primær trafikvej. Dagligt er der store mængder gennemkørende trafik fra Skovvej ad Egebjergvej til Ring 4. Dette skyldes stor belastning af Ring 4 ved AB baner i Bagsværd, som gør, at trafikanterne kører over Værløse/Egebjerg til Ring 4 og Lautrupparken. Herudover har Egebjerggård rigtig meget skole- og institutionstrafik, idet oplandet for Egebjergskolen og institutionerne i området er stort, hvilket især belaster Egebjergvang med store støjgener som følge heraf. I Kommuneplanen er en af indsatserne i fremtiden udbygning af Ring 4, hvilket jo skyldes, at man udmærket er bekendt med belastningen af denne. Men det medfører jo, at bilisterne benytter det sekundære vejnet. Vi har holdt meget øje med kabler over Egebjergvej de sidste 2 år, idet der i forbindelse med indsigelse af byggeri på den grønne plæne bag Netto, blev talt meget om trafik og trafikstøj i området Egebjerggård. Der lå meget kort tid kabler på Egebjergvej, men slet ikke i samme omfang som på Skovvej. Dette undrer os meget, da vi igen og igen har forsøgt at gøre opmærksom på den heftige trafik på Egebjergvej? Hvorfor har der ikke været sendt en støjmåling og trafikmåling til Fællesvirket i Egebjerggård, som vi blev lovet, da den nye lokalplan blev vedtaget?

Egebjergvej har 2 bump, men disse larmer mere end de sænker farten, idet det lyder som et trafikuheld, hver gang en lastbil eller en tom trailer kører over. Der burde i stedet opføres chikaner som på Smørumvej, så den gennemkørende trafik bliver besværliggjort mest muligt, og så man samtidig er nødt til at sænke farten. Desuden burde tung trafik ledes uden om Egebjergvej (ikke busser), men lastbiler som ikke har ærindekørsel.

En sidste ting der undrer os er, at datoen for høringsfristen er fastsat til den 11. august 2015. Mange mennesker er jo på sommerferie og ser formentlig ikke planen i tide? Det udelukker jo en del fra at sætte sig ind i Ballerup Hastighedsplan 2015-2020 og ytre sig herom inden tidsfristen er udløbet.

Besvarelse fra Ballerup Kommune:

De nævnte konkrete forslag tages til efterretning, og vil blive taget med i overvejelserne i forbindelse med helhedsvurderingen og den endelige udarbejdelse af løsningserne, når de konkrete projekter skal behandles nærmere.

Nedklassificeringen af Egebjergvej fra primær til sekundær trafikvej skal ses som en hensigtserklæring om at Ballerup Kommune fremover ønsker mindre trafik på vejen. I hastighedsplanen er der også sat fokus på denne strækning med forslag til et projekt, hvor et ønske er at reducere mængden af gennemkørende trafik.

Med hensyn til gennemførte trafiktællinger på Egebjergvej og Skovvej, er der i 2014 foretaget to tællinger på hver af de to veje. Alle fire tællinger er foretaget over en periode på 7 dage.

Høringsperioden for denne høring er sat til 7 uger, hvorfor det vurderes, at der har været rig mulighed for at komme med høringssvar, også selv om høringsperioden har ligget i forbindelse med sommerferien.

Nr. 3 – Borger i Ballerup

Farten på Vestbuen - især mellem Bueparken og Sydbuen er alt for høj og larmende til stor gene for de borgere, der bor ud til vejen. Vejen bør ændres til en 2-sporet vej således at sporet ind mod buerne reserveres til cykler og gående, og i det andet spor bør farten reduceres til 50 km/t, hvilket vil gøre at trafiklarmen reduceres og det bliver sikkert at færdes for gående og cyklister. Efter at Frederikssundsmotorvejen er åbnet, er der ikke mere nogen grund til at have en motorvejslignende vej gennem bebygget område, hvor hastighedsbegrænsningen kun sjældent overholdes, hvilket gør det farligt at cykle på den opstregede "cykelsti", da bilerne i stor fart kører meget tæt på cyklisterne.

Herudover er udkørslen fra Bueparken 2-20 meget uoverskuelig og farlig på grund af Bueparkens sving op mod Vestbuen. Ofte bliver man overrasket af biler, som i acceleration er skjult i svinget, hvilket har medført mange meget farlige situationer. Den nye 40 km-begrænsning på Bueparken har ikke ændret på dette, da det første bump er placeret længere nede ad Bueparken.

Jeg har i perioden juni og juli reklameret over den manglende græsslåning på Vestbuen ud for Bueparken 4 og 6 uden at modtage svar på mine henvendelser. Ifølge ombudsmandens beretning om god offentlig forvaltningsskik skal offentlige myndigheder svare borgere, der henvender sig. Da det ikke er første gang jeg oplever, at der ikke reageres på henvendelser til Ballerup Kommune opfordrer jeg kommunen til at indføre en pligt til at svare borgere, der henvender sig til kommunen i løbet af fx 2 uger.

Besvarelse fra Ballerup Kommune:

Vestbuen er en del af vores overordnede vejnet i Ballerup Kommune. Vejen er dimensioneret til at kunne tage de trafikmængder der er i dag, og med åbningen af

Etape 2 af Frederikssundsmotorvejen, forventes det desuden at trafikken på Vestbuen vil falde.

Det er planlagt at opstille "Din fart"-tavler på Vestbuen, men det afventer økonomisk afklaring. I dag er der en udfordring med for høj hastighed på dele af Vestbuen i forhold til den tilladte hastighed. Derfor vil tiltag der sænker hastigheden til den tilladte hastighed have stor betydning for sikkerhed og tryghed.

I hastighedsplanen er der foreslået 7 projekter i forbindelse med Vestbuen. Når arbejdet med de udpegede lokaliteter i hastighedsplanen påbegyndes, vil der blive foretaget en helhedsvurdering af området, så der kan blive udarbejdet den bedst mulige løsning.

Nr. 4 – Borger i Egebjerg

Kære Ballerup Trafik

Jeg har med fornøjelse læst jeres trafikplan for 2015-2020.

Kære Ballerup Vej og Teknik

Jeg vil gerne lave indsigelse mod jeres trafikplan, da jeg mener den ikke tilgodeser en skolevej for beboere der bor øst for Skovvej, som har børn der går på Skovvejens Skole (Egebjergskolen).

Børn der går på Egebjergskolen, og som bor øst for Skovvej er nødt til at krydse krydset Skovvej/Kildesvinget. Dette kryds har en meget kort grøn tid, og det er svært for børn at nå at komme over, når de skal krydse vejen. Derudover er der aktuelt ingen tiltag for sikre gøre krydset mere trygt og sikkert.

Jeg ser gerne at der skal være en øget indsats for at gøre krydset mere sikkert, og tilføjet side 29. Der er skolehastighedsoverskridelse og utryghed. Det skal også tilføjes side 30 da den som sagt, bliver brugt som skolevej.

Send venligst en mail med bekræftelse for at indsigelsen er modtaget.

På forhånd tak

Besvarelse fra Ballerup Kommune:

I forbindelse med supercykelstien "Værløseruten" vil der i efteråret 2015 blive foretaget nogle ændringer i krydset Skovvej/Kildesvinget/Skotteparken. I den forbindelse vil der også så vidt muligt blive rettet op på de forhold du påpeger i dit høringssvar.

I forhold til at inkludere krydset i hastighedsplanen, falder det ikke ind under de opstillede kriterier for en udpegning af kryds i nærheden af skolerne, da der i krydset kun er 4 utryghedsudpegninger og 1 uheld. Den nærmeste hastighedsoverskridelse er lige nord for Skovvejens Skole (Højagerskolen) og er med til at danne grundlag for udpegning af strækningen på Skovvej.

Nr. 5 – Borger i Skovlunde

En væsentlig ting for at kunne føle sig tryk i trafikken er at de fysiske rammer, er afpasset den trafikmængde og mulighed for kontrol af højeste hastighed, ved gennemkørsel af et område.

Ejbyvej i gl. Skovlunde er en §40 ved med anbefalet hastighed på 15 km/t. Vejen er udstyret med to bump og et antal indsnævringer. Vejen har hverken fortov eller cykelsti. Vejen benyttes af mange skolebørn som skolevej.

Ejbyvej bliver i stor stil brugt til gennemkørsels vej for områdets beboere, De samme mennesker kører frem og tilbage gennem vejen mellem 6-10 gange dagligt på hverdage.

En del bilister kører meget stærkt igennem uden hensyntagen til bløde trafikanter. Vej Lauget har haft utallige møder med kommunen uden resultat. Der er nu ved at blive opført en ny beboelse i området for 8 nye familier, der sikkert også vil benytte Ejbyvej til gennemkørsels vej.

Vi foreslår at:

Hastigheden på 15 km/t ændres fra at være en anbefalet hastighed til at være et påbudt maks.

Bumpene ændres så makshastigheden ikke er ønskelig at overskride.

At nabovejene åbnes for gennemkørsel, med de tiltag- f.eks. cykelsti- der er nødvendige for sikkerheden der.

Besvarelse fra Ballerup Kommune:

Af hastighedsplanen fremgår det, at Ejbyvej er prioriteret højest blandt alle projekter i kommunen. Løsningsforslaget, der er nævnt for Ejbyvej, er et forslag, som skal undersøges nærmere, når arbejdet igangsættes på Ejbyvej. At dette tiltag står nævnt i hastighedsplanen er ikke nødvendigvis ensbetydende med, at det vil være den endelige løsning der føres ud i livet. I hvert enkelt tilfælde vil der blive lavet en mere detaljeret helhedsvurdering, hvor flere forskellige tiltag vil kunne blive draget ind i udformningen af de endelige løsninger. Et af formålene med hastighedsplanen er netop at få udpeget og prioriteret de steder, hvor der bør foretages forbedringer af de trafikale forhold. Det kommende arbejde, for de i hastighedsplanen udpegede steder, vil så munde ud i konkrete tiltag på de enkelte lokaliteter.

Nr. 6 – Borger i Måløv

Der er de seneste år flyttet mange børnefamilier til området omkring og langs Måløv Hovedgade, fra Kratvej op mod Jungshøjvej.

På dette stykke af Måløv Hovedgade er der ikke udført nogle hastigheds begrænsende tiltag.

Dette stykke virker som en magnet på nogle af de unge billister, hvor flere bor i Eskebjerggård bebyggelsen – som kører rigtig stærkt.

Vi har haft et par tilfælde hvor hastigheden har været så høj, at bilisten er kørt ind i hækken, eller sidst hvor et elskab blev ramt...

Jeg skal derfor opfordre til at der udføres et par fartdæmpende foranstaltninger på Måløv Hovedgade fra Krat og op mod Jungshøjvej.

Besvarelse fra Ballerup Kommune:

Ballerup Kommune er opmærksom på udfordringerne på Måløv Hovedgade mellem Kratvej og Jungshøjvej. Det er derfor allerede planlagt at lave hastighedsdæmpende foranstaltninger på denne strækning. Disse foranstaltninger er planlagt til udførelse i løbet af efteråret 2015.

Nr. 7 – Borger i Ballerup

Til rette vedkommende i forbindelse med høringen af hastighedsplanen.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på problemstillingerne omkring Råmosevej og færdslen af meget tunge køretøjer, som lastbiler og store busser.

Der er mange bløde trafikanter (gående, løbende, barnevogne, rulleskøjter, cykler og andre motionister), der benytter Råmosevej. Mange dyrker motion og nyder de flotte arealer imens. De genereres dog voldsomt af disse meget store køretøjer, som kører med høj fart på trods af vejens forløb med mange sving og dårlig sigtbarhed pga. vejens forløb. Det skaber stor utryghed.

En hastighedsnedsættelse og endnu bedre - en adskillelse af bløde og tunge trafikanter - er meget tiltrængt.

I løbet af det forgangne år har jeg gentagne gange set store hjulspor ude i rabatten mod Råmosen og hegn, der er væltet, som følge af for høj hastighed og en vej med mange sving. Se de vedhæftede billeder.

Vejpæle bliver også kørt ned med jævne mellemrum.

Der er ikke belysning og det er ekstra farligt at færdes på Råmosevej i mørket. Jeg svarer meget gerne på uddybende eller opklarende spørgsmål hvis det ønskes. Yderligere vil jeg tilføje, at der ofte bliver kørt meget hurtigt på Ågerupvej i begge retninger og også ved Grantofteskolen.

Der er ingen skilte med hastighedsbegrænsning og mange kører op imod 80 km/t fordi de skal ud til motorvejen i Ledøje. Det er landevej derude og der kører mange stærkt. Men en hastighedsbegrænsning på stykket af Ågerupvej fra Vestbuen og ned til Råmosevej ville være fint - og så kan de køre hurtigt derfra og ud til motorvejen.

Besvarelse fra Ballerup Kommune:

I hastighedsplanen er der foreslået to projekter, som kan være med til at reducere hastigheden på Ågerupvej. Råmosevej er modsat Ågerupvej ikke blevet prioriteret i hastighedsplanen ud fra de udvælgelseskriterier der er opstillet som forudsætning for hastighedsplanen. Henvendelsen om forholdene på Råmosevej er dog hermed taget til efterretning, og vil blive undersøgt nærmere.

Nr. 8 – Borger i Ballerup

Anke over Ballerup kommunes 'Hastighedsplan

Efter en gennemgang af planen, er der flere ting der stikker mig i øjnene.

Specielt de tiltag der betyder endnu en forringelse af fremkommeligheden, en fremkommelighed, jeg som Ballerup borger påberåber mig ret til.

Det bør være mulig at komme til og fra sin bolig, af et vejnet der ikke er indsyttet i chikaner og bump, hvor der er taget hensyn til, at trafikmængden kan afvikles, uden kø kørsel, også i myldretiden.

Nedklassificeringen af Ballerup Boulevard til en sekundær vej er direkte uforkammet over for den store mængde bilister der dagligt benytter vejen.

Alle de der benytter den for at komme rundt i egen by, eller de der har den som primærvej til og fra arbejdet, hvoraf flertallet ikke kender til disse beslutningsforslag før skaden er sket.

Det værste er den asociale holdning som Wurtzen og Via trafik giver udtryk for. (Jfr. Møde om Skovlunde Centret). De håber at 25 % af trafikker søger andre veje. Af andre veje, er der stort set kun Frederikssundsvej. Hvad har de der bor der gjort, siden de skal belemres med den ekstra trafik?

Nedklassificeringen af Hold-An Vej betyder også at Ballerups borgere skal køre i kø når vi skal på tværs af Vores by.

Vejen er meget trafikikker, på en del af vejen er de bløde trafikanter separeret fra vejbanen. Syd for Ballerup Boulevard er den bred og fin med fortov og cykelsti. Det sidste stykke ned til Sydbuen er den ideel, da der er levende hegn mellem vejbane og cykelsti/fortov.

Er god fremkommelighed lig med høj hastighed?

Ikke nødvendigvis.

Det er som om, at alle kommunale trafikplanlæggere kun kender en løsning når de vil have sænket hastigheden. En bred lige strækning indbyder til lidt højere hastighed, men det reguleres med skiltning, og overtrædelse af hastighedsgrænsen takseres i dag til noget der ligner røveri.

Den sydlige del af Hold-An Vej indbyder til nytænkning. Vejen er megabred, så et vejforløb der bugter sig et par gange (I to spor hver vej!!!) vil automatisk få hastigheden ned. Hensigtsmæssig beplantning vil samtidig gøre vejen pænere. At lægge en overflødig cykelsti ud på vejen højner vist ikke sikkerheden for cyklisterne.

Nytænkning

Man skal åbenbart til Bølshavn på Bornholm for at se lidt trafikmæssig nytænkning.

Bølshavn der findes mellem Svaneke og Gudhjem, ligger lige for enden af en stor bakke, hvor en bil let kan komme op på over 100 km/t i frigear. For at undgå at bilerne fortsætter gennem den lille by med høj hastighed har man 'malet' halvdelen af vejen væk. Det virker, når man møder en modkørende skal man ind på den 'bortmalede' del af vejen, en manøvre der appellere til at sætte farten ned. Samme fremgangsmåde er siden set på Rågeleje Strandvej, på det stykke der blev skyllet væk under sidste storm.

Fordelen ved denne fremgangsmåde er at den fulde vejbredde er tilgængelig, men det visuelle gør at hastigheden nedsættes når man kører ind på 'cykelstien'.

Nytænkning, det vil Ballerups bilister og skatteborgere værdsætte.

Tryghed

Stop brugen af dette følelsesladede ord, det kan ikke bruges som måleenhed for noget som helst, det er ren følelisesporno. Ingen har den samme tryghedsgrænse, så det ord er det mest misbrugte i trafik sammenhæng.

Uheld

Det er selvfølgelig rart at kunne undgå uheld, særligt dem med personskaade. De fleste uheld sker i kryds, ofte fordi en bilist syntes det er ok at køre over for rødt. Hvorfor syntes mange at de lige kan nå et komme med over selv om der har været rødt længe? En dårlig udvikling, den skyldes måske at den pågældende har siddet i kø andre steder, så tolerancen er opbrugt.

Støj

Der er meget der støjer, naboens græsslåmaskine, hunde der gør, høns der kagler eller duer der ynder at sidde uden for soveværelsesvinduet og kurre kl. 4 om morgenen.

Trafikken støjer også, og vores opfattelse af den er forskellig. Personligt generer en bil i forkert gear mig mere end en lastbil der kører forbi oppe i fart. (skolevogne) Vi er næsten alle glade for den lille smule Frederikssunds motorvej som vi lige har fået, men i planen kan jeg ikke se der er tiltag der vil mindske støjen fra det stykke motorvej O4 der går fra den store udfletning og frem til Ballerup Boulevard.

Her kunne sagtens være 90 km/t uden at bilisterne ville føje sig generet. I Tyskland kan man de fleste steder give den fuld skrue på motorvejene, men flere og flere steder hvor man passerer tættere byområder er hastighedsgrænsen sat til 90 km/t og det gør noget positivt ved støjniveauet.

Besvarelse fra Ballerup Kommune:

På Ballerup Boulevard og Hold-an Vej er det politisk vedtaget at lave to store projekter, som for Ballerup Boulevards vedkommende vil være til stor gavn for Skovlunde Bymidte og for Hold-an Vejs vedkommende vil være til gavn for det generelle trafikbillede i Ballerup Bymidte. Som følge af vedtagelsen af disse projekter, er begge veje nedklassificeret fra primær trafikvej til sekundær trafikvej. Der er foretaget flere beregninger og vurderinger af konsekvenserne af disse projekter, og begge projekter vurderes at have en fornuftig trafikafvikling.

Trafikløsningerne der nævnes på Bornholm og ved Rågeleje kaldes for en "2 minus 1 vej", og er et ganske udbredt koncept til reduktion af hastighed på udsatte vejstrækninger. Denne løsning findes flere steder i Ballerup Kommune, og er også nævnt som løsningsforslag til tre forskellige lokaliteter i hastighedsplanen.

Motorring O4 er en del af statsvejnettet, og bestemmelser om hastigheder og beslutninger om at reducere støjen fra statsvejnettet ligger udelukkende hos Vejdirektoratet, som er vejmyndighed på statsvejnettet.

Nr. 9 – Borger i Skovlunde

Vedrørende trafiksituationen i Skovlunde Syd. Rosenlundskolen, Ejbyvej, Åbyvej samt sideveje.

Jeg skriver, da jeg mener situationen i området er direkte livsfarlig. Kommunen har for nylig påbegyndt arbejdet med at forbedre trafikikkerheden på Åbyvej. Det sker, som jeg forstår det, blandt andet fordi beboerne på de bagved skolen og daginstitutionen Villa Kulla liggende villaer, følte sig utrygge ved at passere Åbyvej.

Jeg har fuld forståelse for dette og kan kun bifalde beslutningen om at arbejde på løsningen med bump mm. på Åbyvej.

Derudover er det naturligvis meget trist, at der skal et uheld til, som det der for nogle måneder siden ramte T-krydset mellem Ejbyvej og Åbyvej, før der for alvor kommer skub i tingene. Der var som bekendt en bil, der fra Åbyvej krydsede Ejbyvej og endte i en boligfacade på Ejbyvej.

Episoden understreger med alt tydelighed, at der er brug for sikring af Åbyvej. Som beboer på Ejbyvej kan jeg dog samtidig med min glæde over kommunens tiltag, også blive frustreret over at der indtil nu ikke er blevet gjort noget ved den mindst lige så farlige situation på "skolevejen" Ejbyvej.

Jeg har flere gange skrevet til kommunen og der har tilmed været en repræsentant på besøg i mit hjem for nogle år siden og vedkommende kunne ved selvsyn konstatere, at der var en række problemstillinger. Svaret var "der er ikke råd og det skal prioriteres".

Der er, siden jeg startede dialogen for snart 7 år siden, blevet gjort tiltag en del andre steder i Skovlunde. Eksempelvis på Bybuen, hvor der også er opført bump og 40 km zone. I det område var argumentet vist nok at der var uroligt ved Charlie Burger, skudepisoder osv. samt for høj hastighed og også her, synes jeg det er glædeligt kommunen reagerer og forsøger at leve op til prædikatet "Cykelkommune".

Jeg har, ligesom beboerne i området omkring Nederbyvej, skrevet læserbreve i lokalavisen sideløbende med dialog direkte med kommunen. "Desværre" er der endnu ikke sket noget alvorligt nok til at "man" tager affære, som det ser ud til at være tilfældet på Åbyvej og Bybuen. Der skal tilsyneladende en alvorlig hændelse til for at rykke tiltagene frem forrest i køen?

Jeg kan kun endnu engang forsøge at råbe politikerne op og bede til der ikke sker en alvorlig ulykke på Ejbyvej, før der gøres tiltag for at forbedre forholdene!

Efter min mening er hverken Åbyvej eller Bybuen farligere end forholdene på Ejbyvej og det værste er næsten at man ved at tænke sig lidt om, havde kunne løse problematikken ved at se Åbyvej og Ejbyvej som samme problem, men det er desværre ikke tænkt ind i løsningen. Efter bilisterne drejer om hjørnet for enden af Åbyvej, kan de igen køre hurtigt op mod skolen på den lange lige strækning. Det er håbløst og panikagtigt ikke at tænke længere, når man sætter sig for at løse problemet på Åbyvej.

Fakta om Ejbyvej:

- Ejbyvej er ca. 1 km lang og helt lige. Der er et lille bump oppe foran skolens indkørsel, men det forceres med høj fart, da det ikke er særlig højt.

Desuden fungerer det som en "affyringsrampe". Efter bumpet kommer et lille lyskryds, der altid er grønt i køreretningen for bilisten på Ejbyvej. Kun når det aktiveres af en fodgænger, der skal på tværs af Ejbyvej, skifter det til rødt. Når bilisten kommer over bumpet ved skolen, sættes farten op for at nå det grønne lys (der altid er grønt, men det ved bilisten ikke) og farten øges på resten af de 500-600 meter videre ned mod svinget for enden af Ejbyvej mod Glostrup. Enten drejes der af mod Åbyvej og Nederbyvej, eller også får en gas helt ned til enden. I øvrigt kan jeg ved simpel observation på Ejbyvej konstatere at det ofte er de selvsamme beboere i området omkring Nederbyvej, der har utrolig høj hastighed, inden de drejer ned af Nederbyvej mod deres bolig.

- Der er ikke optrukket midterlinje, hvilket betyder, at der overhales lystigt på vejen forbi skole og det mangelfulde "cykelsti/fortov"

- Der er meget tung trafik. Lastbiler, der skyder genvej til Glostrup og naturligvis den modsatte retning også. Store busser, der bestemt også kører meget hurtigt og gør de ikke, bliver de overhalet af personbiler.
- Fortov og cykelsti går på Ejbyvej ud i et og det er umuligt at gå på "fortovet" uden risiko for at blive kørt ned af knallerter og cyklister, der i praksis cykler direkte på fortovet.
- Der er højst 3-4 centimer højdeforskel på kantsten til cykelsti/fortov og vejbane.
- Biler, der kommer fra sidevejene og indkørsler fra boliger og skal ud på Ejbyvej, kører i praksis helt ud på cykelstien for at se om der kommer andre biler. Det sker fordi fortovet er meget smalt og bilen er derfor helt ude på cykelstien for at orientere sig. Det har to gange betydet uheld med dels en cyklist og også en kørende knallert, der ramlede ind i siden på bilen og fører blev kastet ind i bilen. Den værste episode jeg har kendskab til, var min egen datter, der blev ramt på skulderen af en bagfra kørende cyklist, der også var på vej i skole. Resultatet var, at pigen på cyklen endte på kørebanen. Heldigvis skete der ikke noget alvorligt, udover at skærmen på cyklen gik i stykker i styrtet. Der kunne sagtens have passeret en bil i det samme. Det havde været katastrofalt. Rent held.
- Børn kan ikke selv passere Ejbyvej, da der ikke er nogen mulighed før krydset oppe ved selve skolen. Det betyder, at de cyklende børn, der kommer ned af sidevejene til Ejbyvej enten skal cykle modsat cykelretningen op til krydset, eller tage chancen, eller naturligvis trække cyklen. Det betyder så, at de fylder mere end hvad selve fortovet er i bredden.
- Hastigheden i sig selv på vejen er alt for høj. Der bliver generelt kørt alt for hurtigt og især på stykket mellem lyskrydset og svinget ud mod Glostrup. Dvs. punktet, hvor fx Åbyvej støder til Ejbyvej.
- Det er livsfarligt for specielt børn at gå på strækningen. Der er som sagt intet fortov og det betyder, at man er nødt til at gå helt ind i en indkørsel eller evt. ud på vejbanen, når der skal passere enten en barnevogn, eller måske en knallert/cykel. Enkelte boliger har ikke rettet hækken til, hvilket betyder, at "fortovet" bliver endnu smallere og presser gående ud på cykelstien.
- Der kan ikke gå et barn og en voksen ved siden af hinanden på "fortovet". Man er nødt til at gå i forlængelse og det føles ikke trygt for hverken barn eller voksen. Jeg ved ikke om den tekniske betegnelse for Ejbyvej kan falde ind under "skolevej", men fakta er, at der cykler børn og voksne samtidig med virkelig mange biler og knallerter og det er en utrolig ubehagelig og utryk strækning at bevæge sig på. Specielt i de mørke vintertider, hvor lyset er dårligt og hurtigkørende cyklister og knallerter risikerer at påkøre fodgængere både forfra og bagfra. Der er simpelthen ikke plads til at færdes sikkert for alle trafikanter.

Som jeg skrev indledningsvis, er jeg glad for tiltagene på Åbyvej. Jeg forstår dog ikke sammenhængen og logikken i at førømtalte uheld i krydset Åbyvej/ Ejbyvej nærmest promte udløser en reaktion fra kommunen med bump og (som jeg forstår det) fodgængerfelt og 40 km zone (i skrivende stund er arbejdet ikke færdigt, så ved ikke præcist, hvordan det ender). Igen, det er glædeligt, men jeg føler mig overset og overhørt efter de mange dialoger jeg har haft med kommunen. Her har det heddet sig, at man tager det i rækkefølge og prioriteret efter uheld, risiko og en masse andre parametre.

Åbyvej har stort bredt fortov med tydelig og forhøjet afstand ned til kørebanen. Fortovet er lige så bredt som cykel/fortov er på Ejbyvej til sammen. Der er ingen cykelsti på Åbyvej, men til gengæld virker vejen mindre og er ikke helt lige. Det er 100 gange mere farligt at lade cyklister og fodgængere færdes på samme sti, end at cykle på kørebanen i et afmærket område for cykler. Åbyvej er opdelt af en rundkørsel og appellerer efter min mening slet ikke til høj hastighed på samme måde som Ejbyvej gør det. Under alle omstændigheder bliver der kørt minimum lige så frygtelig hurtigt på Ejbyvej. Det er simpelthen en mere "egnet" vej til at køre

hurtigt og bilisten, der påkørte facaden med for høj fart, ville formentlig have fortsat sin hastighed efter svinget fra Åbyvej og videre af Ejbyvej, hvis ikke vedkommende var endt i facaden inden da. Dvs. de to veje hænger uadskilleligt sammen i mine øjne.

Ovenstående taget i betragtning burde man lige så prompte tage fat i problemerne med Ejbyvej.

Hvis årsagen til den, i mine øjne, pludselige reaktion på Åbyvej fra kommunens side, er uheldet med påkørslen af facaden, kunne man spørge sig selv om følgende:

- På hvilken vej er uheldet sket? Åbyvej eller Ejbyvej?
- Var det en bilist/cyklist/fodgænger på Åbyvej eller Ejbyvej, der var blevet påkørt, hvis vedkommende havde passeret Åbyvej T-krydset?

Jeg har det ikke godt med at prioritere hvor og hvad der skal forebygges trafikalt, men jeg ser ikke rimeligheden i denne prioritering.

Jeg er klar over der er forhold omkring regningskøretøjer osv., der skal være i orden, men måske kunne man overveje et eller flere af følgende forslag:

- Luk Ejbyvej i T-krydset med Åbyvej, således der stadig kan drejes fra og til Åbyvej, men ikke køre videre ud mod Glostrup.
- Et lyskryds ved Åbyvej /Ejbyvej, som typisk er grønt fra Åbyvej, der jo nu er sikret med et bump lige i starten af Åbyvej.
- Bump ligesom på Åbyvej. To eller tre bump med tilhørende fodgængerovergang ved det ene.
- Lukning af Ejbyvej som gennemkørsel til Glostrup. Det er muligt at køre af Harrestrupvej, som er langt større og mere velegnet. Både for personbiler, men også de store lastbiler, der dagligt benytter gennemkørslen på Ejbyvej. Harrestrupvej har fint fortov på den ene side og en stor cykelsti på den anden side, som i øvrigt ligger med mange meters mellemrum ud til kørebanen.

Desuden er Ballerup Boulevard jo også lavet til det samme ned via Ringvejen.

- 40 km zone med indsnævring af kørebanen.
- Dobbelt optrukket, så der ikke må overhales.
- Ordentligt rigtigt fortov og cykelsti, der ville indskrænke vejen til to baner med "appel" om at sætte farten ned, da vejen i sig selv vil være smallere.
- Beboere klipper hækken ind til skel.

Jeg ser frem til videre dialog.

Besvarelse fra Ballerup Kommune:

Som Ballerup Kommune har informeret om tidligere, har projektet på Åbyvej været udpeget og prioriteret i både Trafiksikkerhedsplan 2008-2012 og i den efterfølgende Trafiksikkerhedsplan 2013-2016, hvorfor der nu er gjort noget ved strækningen.

I hastighedsplanen er Ejbyvej udpeget som en problematisk strækning, og af den prioriterede liste bagest i hastighedsplanen er projektforslaget på Ejbyvej prioriteret højest af alle projekter, hvorfor en samlet helhedsorienteret løsning på denne strækning vil blive vurderet som noget af det første.

De nævnte forslag i høringssvaret til forbedringer på Ejbyvej tages til efterretning, og vil blive vurderet i forbindelse med udarbejdelsen af en kommende løsning for Ejbyvej.