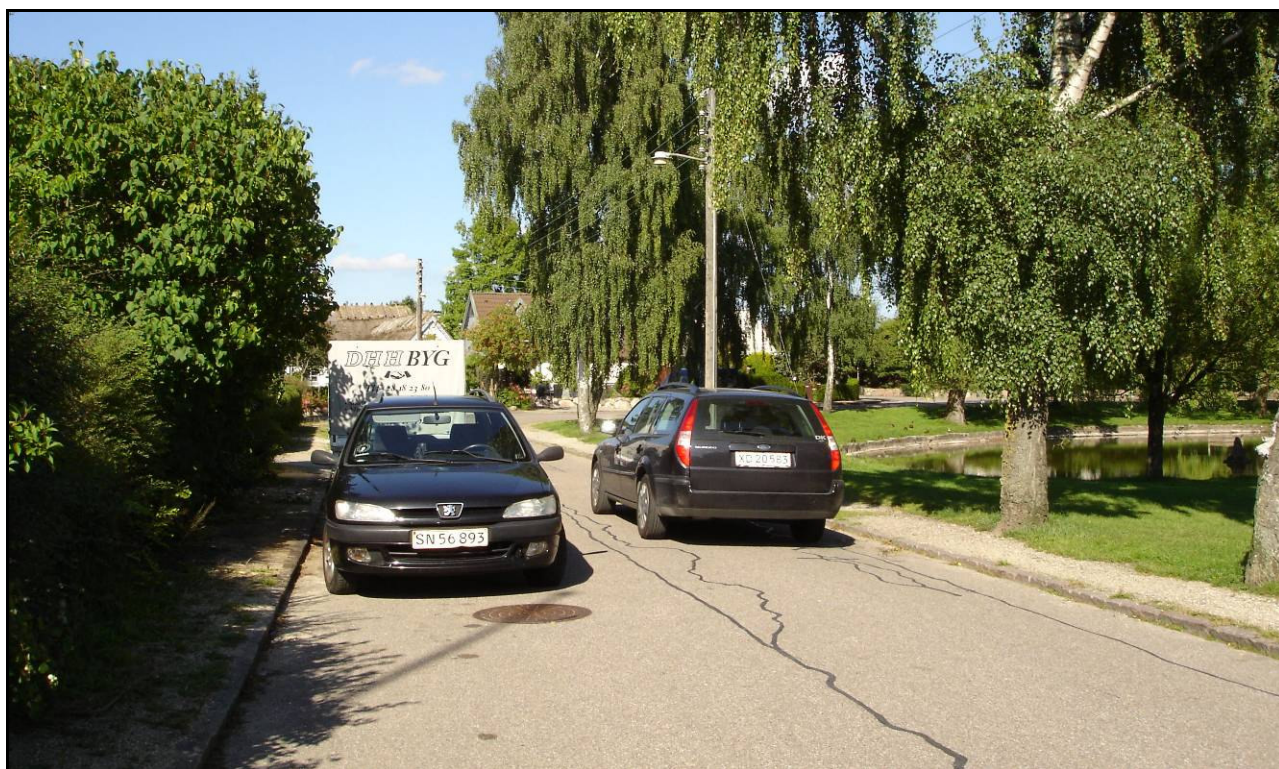




Glostrup Kommune

Trafiksaneringsplan for Hvissinge Syd



December 2006
Rev. Juli 2007
Høring jan/feb. 2007
RAR/mm

Indholdsfortegnelse:

1. Indledning	3
1.1 Lokalplan og borgerhøring	3
2. Nuværende forhold	4
2.1 Vejnettet	4
2.1.1 Trafikuheld	5
2.1.2 Trafikmålinger	6
2.1.3 Planlagt nyt boligområde	6
2.2 Trafikvejene	6
2.2.1 Byparkvej	6
2.2.2 Fraligsvej	7
2.2.3 Paul Bergsøes Vej	7
2.3 Fordelingsveje og lokalvejsområder	8
2.3.1 Dalvangsvej	8
2.3.2 Langagervej	8
2.3.3 Vældegårdsvej	9
2.3.4 Lokalvejene mellem Vældegårdsvej og Langagervej	9
2.3.5 Hvissingevej	10
2.3.6 Hvissinge Landsby	11
2.3.7 Boligområderne øst og vest for Hvissinge Landsby	11
2.4 Hovedstinettet	12
2.4.1 Undersøgelser af utryghed	13
2.4.2 Enceintestien	13
2.4.3 Degnestien	13
2.4.4 Bødkerstien og Snedkerstien	13
2.4.5 Stier langs Byparkvej	14
2.4.6 Fraligsvej	14
2.4.7 Stier langs Paul Bergsøes Vej	14
2.5 Kollektiv bus trafik	14
3. Målsætninger	15
3.1 Hastighedszone	15
4. Trafiksaneringsplan	16
4.1 Hastighedszone	16
4.2 Foranstaltningstyper	17
4.2.1 Porte	17
4.2.2 Bump	17
4.2.3 Vejindsnævninger	17
4.2.4 Hævede flader	17
4.3 Projekter på fordelings- og lokalveje	17
4.3.1 Dalvangsvej	17
4.3.2 Langagervej	18
4.3.3 Vældegårdsvej	18
4.3.4 Lokalvejene mellem Vældegårdsvej og Langagervej	18
4.3.5 Hvissingevej	18
4.3.6 Kildeholm	18
4.3.7 Hvissinge Landsby	18
4.4 Projekter på de separate stier og trafikvejene	19
4.4.1 Separate stier	19
4.4.2 Byparkvej	19
4.4.3 Fraligsvej	19
4.4.4 Paul Bergsøes Vej	19

Den samlede trafiksaneringsplan for Hvissinge Syd er illustreret på bagsiden.

1. Indledning

Glostrup Kommune vedtog i 2005 en Vej- og Trafikplan. Forud herfor havde kommunen udarbejdet en cyklisthandlingsplan og en skolevejsundersøgelse. Disse planer udgør de overordnede rammer for kommunens fremtidige arbejde med trafiksikkerhed og tryghed.

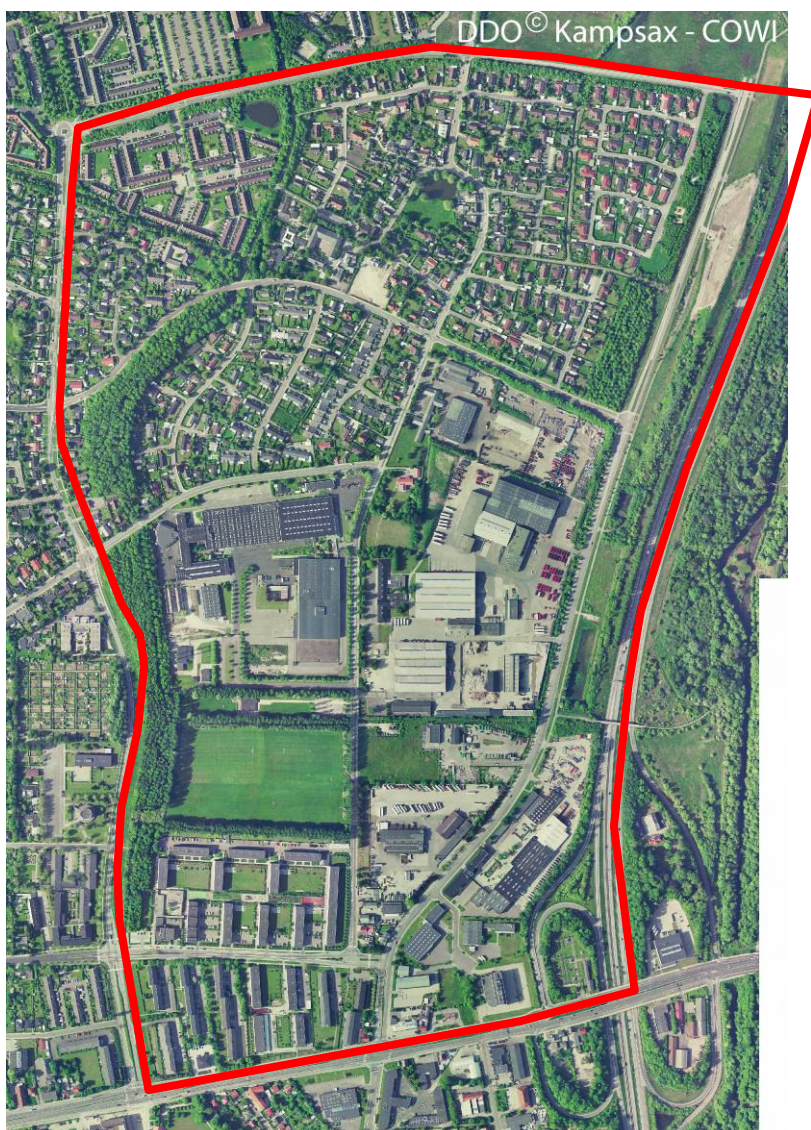
Vej- og Trafikplan 2005 indeholder bl.a. en opdeling af kommunen i 12 forskellige trafiksaneringsområder. For hvert område skal der udarbejdes en mere konkret trafiksaneringsplan, som beskriver hvilke foranstaltninger og nyanlæg, der skal til for at opfylde Vej- og Trafikplanens målsætninger.

Denne trafiksaneringsplan omfatter trafiksaneringsområde 9 - Hvissinge Syd inklusiv trafikvejene Fraligsvej, Byparkvej og Paul Bergsøes Vej. Forhold omkring Hovedvejen er omfattet af et skitseprojekt for forskønnelse af Hovedvejen, som behandles i andet regi.

1.1 Lokalplan og borgerhøring

Kommunen er ved at udarbejde forslag til lokalplan for den nordlige del af området (Hvissinge Landsby). I den forbindelse er der afholdt et borgermøde om lokalplanen og de trafikale forhold for beboerne i Hvissinge Landsby. Borgernes bemærkninger er taget i betragtning i planen.

Trafiksaneringsplanen sendes til offentlig høring, hvorefter forslaget fremlægges for kommunalbestyrelsen. Den endelige trafiksaneringsplan lægges til grund for lokalplanforslag og for trafiksanering af området.



Figur 1: Trafiksaneringsområde 9 Hvissinge Syd.

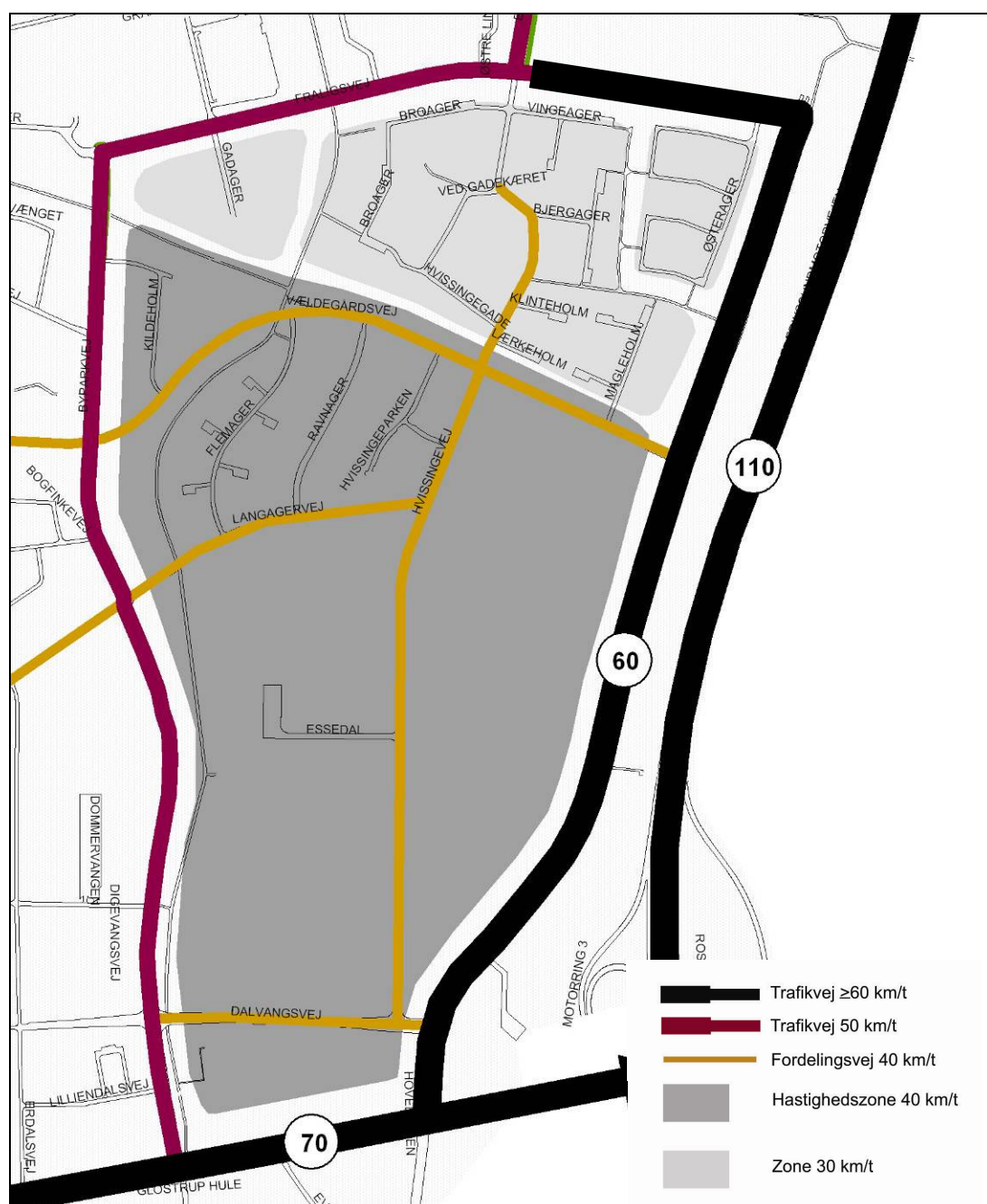
2. Nuværende forhold

2.1 Vejnettet

I Vej- og Trafikplan 2005 er vejene klassificeret efter funktion og hastighed. Vejnettet er opdelt i trafikveje, fordelingsveje og lokalveje. Figur 2 viser vejnettet i Hvissinge Syd med de funktions- og hastighedsklasser, som fremgår af Vej- og trafikplan 2005.

Trafikvejene fordeler trafikken fra det regionale vejnet til de enkelte bydele i Glostrup. Fordelingsveje forbinder lokalområderne med trafikvejene. Lokalveje betjener lokalområderne. Som udgangspunkt bør der ikke forekomme gennemkørende trafik på lokalveje.

Afsnit 2.2 og 2.3 indeholder en nærmere beskrivelse af trafikveje, fordelingsveje samt af lokalvejsområderne i Hvissinge Syd. Forhold vedr. hastighed, trafikbelastning samt registrerede trafikuheld for perioden 1999-2003 er resumeret i afsnit 2.1.1 og 2.1.2. Trafikdata for de enkelte veje fremgår af Figur 3.



Figur 2: Udsnit af hastighedsplan og vejstruktur fra Vej- og Trafikplan 2005.

2.1.1 Trafikuheld

2.1.2 Trafikmålinger

På trafikvejene kører mellem 2500-5000 ktj/døgn. På fordelingsvejene er der registreret 500-2000 ktj/døgn. Tællinger udvalgte steder i lokalvejsområderne viser, at trafikken på lokalvejene ikke overstiger 500 ktj/døgn. Dette tyder på, at fordelings- og lokalvejene hovedsageligt afvikler trafik med ærinde i området.

På trafikvejene Paul Bergsøes Vej og Fraligsvej ligger gennemsnitsfarten væsentlig over hastighedsgrænsen. Ca. 15% af bilisterne overskred hastighedsgrænsen med 30%.

På fordelingsvejene er gennemsnitsfarten ca. 40 km/t, med undtagelse af Hvissingevej på strækningen syd for Langagervej, hvor gennemsnitsfarten er over de tilladte 50 km/t.

På de lokalveje, hvor der er målt, ligger gennemsnitsfarten generelt på 23-27 km/t.



Figur 4: Paul Bergsøes Vej, hvor flere overskrider hastighedsgrænsen på 60 km/t.

2.1.3 Planlagt nyt boligområde

Glostrup Kommune er ved at udarbejde forslag til lokalplan (GL 63.3) for nye boliger i området mellem Hvissingevej, Vældegårdsvej og Paul Bergsøes Vej. Boligområdet vejbetjenes fra Hvissingevej og Vældegårdsvej. Tung trafik til erhvervsområdet betjenes fra Paul Bergsøes Vej.

I den forbindelse er gennemført en trafikanalyse. Heri vurderes boligområdet at medføre en stigning i årsdøgntrafikken på 6-10% på de omkringliggende fordelingsveje. Såfremt området trafiksaneres, vurderes de trafikale ændringer ikke at påvirke det trafikale miljø i nærområdet mærkbart.

2.2 Trafikvejene

2.2.1 Byparkvej

Byparkvej er en tosporet vej med brede græsrabatter og et lige forløb, som indbyder til høj hastighed. Årsdøgntrafikken varierer mellem ca. 3.700-4.700 biler. Selv om gennemsnits-hastigheden generelt er under de tilladte 50 km/t, kører flere bilister væsentligt hurtigere. Vejen er i nogen grad belastet af gennemfartstrafik mellem Jyllingevej og Hovedvejen. Der er registreret 6 trafikuheld på Byparkvej. 4 uheld er sket nord for Vældegårdsvej. Det ene var en dødsulykke med en fodgænger, som blev påkørt, da vedkommende passerede bag om en holdende bus. De øvrige uheld er sket i forbindelse med udkørsel fra sideveje o.l.



Figur 5: Byparkvej.

2.2.2 Fraligsvej

Fraligsvej er en tosporet, facadeløs vej som indbyder til høj hastighed. Årsdøgntrafikken er ca. 3.800 vest for Birkeskoven og ca. 2.600 øst for Birkeskoven. På strækningen mellem Birkeskoven og Byparkvej er gennemsnitsfarten over de tilladte 50 km/t. Strækningen er i nogen grad belastet af gennemfartstrafik mellem Jyllingevej og Hovedvejen.

Der er registreret 5 uheld på Fraligsvej. I krydset Fraligsvej/Birkeskoven, som tidligere har været meget uheldsbelastet, er der sket 2 uheld. Det ene var personskadeuheld med en cyklist, som følge af en soloulykke. Bilister fra Birkeskoven har svært ved at erkende deres vigepligt, og krydset er svært at passere for cyklister – især i myldretiden.

Rundkørslen i krydset Stenager/ Fraligsvej/ Byparkvej er udformet med cykelbaner. På Fraligsvej ligger busstoppestedet tæt op ad rundkørslen. Rundkørslen virker ikke tilstrækkelig fartdæmpende og flere bilister kører ind i rundkørslen fra Fraligsvej med høj hastighed, uden tilstrækkelig oversigt. Det gør det utrygt at benytte rundkørslen for de lette trafikanter.



Figur 6: Rundkørslen i krydset Stenager/ Fraligsvej/ Byparkvej set fra Fraligsvej.

2.2.3 Paul Bergsøes Vej

Paul Bergsøes Vej er en bred, facadeløs vej med to spor, der er domineret af lastbilparkering. Årsdøgntrafikken udgør 3.000-3.200 biler. Gennemsnitshastigheden er væsentlig over de tilladte 60 km/t. Bl.a. fordi der tilsyneladende er meget plads og god oversigt på vejen.

Der er registreret 4 materielskadeuheld på strækningen, bl.a. som følge af u-vending, udkørsel fra sideveje samt påkørsel af faste genstande.



Figur 7: Paul Bergsøes Vej set fra syd.

2.3 Fordelingsveje og lokalvejsområder

2.3.1 Dalvangsvej

Dalvangsvej er fordelingsvej i den sydlige del af trafiksaneringsområde 9, og betjener et boligområde med etageejendomme langs vejen. Vejen er forbundet med Byparkvej mod vest og Hvissingevej samt Paul Bergsøes Vej mod øst.

I 2003 blev vejen trafiksaneret til 40 km/t, som vejledende hastighed vha. bump, bred midterstribe og cykelbaner. Målinger viser, at projektet har reduceret gennemsnitsfarten fra 50 km/t til 39 km/t, og at langt færre overskrider hastighedsgrænsen. Årsdøgntrafikken er uændret på ca. 1.800 biler.

Sidevejene til Dalvangsvej, som ejes og administreres af de forskellige ejerforeninger, har generelt trafiksikre og trygge forhold. Ud over et cyklistuheld ved Degnestiens krydsning med Dalvangsvej, er der ikke registreret uheld på Dalvangsvej eller sidevejene.

Vejens visuelle miljø skæmmes noget af den brede kørebane, vejafmærkningen og gittermasterne med ophængt belysning.



Figur 8: Dalvangsvej set mod øst.

2.3.2 Langagervej

Langagervej er fordelingsvej mellem Byparkvej i vest og Hvissingevej i øst, og betjener boligområdet nord for vejen samt erhvervsområdet syd for. Vejen er tosporet og relativt retlinet. Årsdøgntrafikken udgør ca. 750 biler og gennemsnitsfarten er 39 km/t.



Figur 9: Langagervej set mod vest.

2.3.3 Vældegårdsvej

Vældegårdsvej er fordelingsvej mellem Byparkvej i vest og Paul Bergsøes Vej i øst. Vejen betjener de omkringliggende boligområder omkring denne, samt erhvervsområdet øst for Hvissingevej.

Vejen er tosporet og har et snoet forløb vest for Hvissingevej. Årsdøgntrafikken udgør knap 600 biler og gennemsnitsfarten er 42-46 km/t. På borgermødet blev det nævnt, at gennemfartstrafik med trailere til genbrugsstation giver gener for boligerne omkring Vældegårdsvej.



Figur 10: Vældegårdsvej øst for Hvissingevej.

2.3.4 Lokalvejene mellem Vældegårdsvej og Langagervej

Parcel- og rækkehuskvarteret mellem de to fordelingsveje, omfatter lokalvejene Flemager, Ravnager samt Hvissingeparken. Flemager og Hvissingeparken er relativt smalle, mens Ravnager har større bredde med plads til kantstensparkering. Årsdøgntrafikken på boligvejene er under 100 biler og gennemsnitsfarten er under 31 km/t. Servicebussen har rute ad Ravnager.



Figur 11: Ravnager set mod syd.

2.3.5 Hvissingevej

Hvissingevej er fordelingsvej mellem Dalvangsvej i syd og Langagervej, Vældegårdsvej samt Hvissinge Landsby i nord.

Mellem Dalvangsvej og Langagervej betjener Hvissingevej erhvervsområdet og Østervangsbanerne. Årsdøgntrafikken er ca. 1.200 biler og gennemsnitsfarten er over de tilladte 50 km/t. 15% af bilisterne overskrider hastighedsgrænsen med 30%.



Figur 12: Hvissingevej på strækningen mellem Dalvangsvej og Langagervej set mod nord.

Strækningen mellem Langagervej og Vældegårdsvej betjener parcelhuskvarteret ved Hvissingeparken mod vest og erhvervsgrunde mod øst. Jf. afsnit 2.1.3 forventes området øst for Hvissingevej fremover omdannet til boliger. På denne strækning udgør årsdøgntrafikken ca. 950 biler og gennemsnitsfarten er 45 km/t. Der er registreret ét materielskadeuheld i krydset Hvissingevej/ Vældegårdsvej. På borgermødet blev der efterspurgt en rundkørsel eller hævet flade i dette kryds.

Nord for Vældegårdsvej betjener Hvissingevej landsbyområdet ved gadekæret og boligvejene mod øst. Vejen har et snoet forløb og er lukket mod Fraligsvej. På denne strækning udgør årsdøgntrafikken omkring 300-500 biler og gennemsnitsfarten er mellem 23-40 km/t.

På borgermødet ønskede nogle beboere, at vejlukningen flyttes til syd for Broager. Andre beboere ønskede den bevaret, som i dag. En flytning af vejlukningen forudsætter ekstra foranstaltninger for at hindre øget gennemfartstrafik på Broager. Samtidig vil der opstå omvejskørsel for nogle beboere og ændret/øget trafikbelastning på andre veje end i dag. Den nuværende vejlukning giver også omvejskørsel, men hindrer effektivt uønsket gennemfartstrafik i Hvissinge Syd.

Andre beboere påpegede, at der kører en del tung trafik til erhvervsområderne, og efterlyste foranstaltninger samt gennemkørselsforbud for tung trafik fra Vældegårdsvej. Gennemkørselsforbud er dog generelt vanskelige at håndhæve og har sjældent stor effekt.



Figur 13: Hvissingevej, hvor den er lukket mod Fraligsvej.

2.3.6 Hvissinge Landsby

Hvissinge Landsby omfatter boligvejene Broager, Hvissingegade, Ved Gadekæret, Hvissingestræde samt flere parceller langs Hvissingevej.

Broagers udformning med korte delstrækninger og vinkelrette knæk, begrænser naturligt bilernes hastighed. Tilsvarende gør sig gældende for Hvissingestræde og Ved Gadekæret.



Figur 14: Broager, der som de andre lokalveje i området, er uden cykelstier.



P-pladsen ved Børneinstitutionen på Hvissingegade

Hvissingegade er forholdsvis smal og har en del kantstensparkering, hvilket har medført klager fra beboerne. Ud over boligerne betjener vejen også børneinstitutionen Hvissinge Gård. Årsdøgntrafikken udgør ca. 375 biler og gennemsnitsfarten er 39 km/t.

I forbindelse med lokalplanen for Hvissinge Landsby, gives mulighed for at omlægge P-pladsen ved børneinstitutionen Hvissinge Gård. Flere beboere har påpeget problemer med bakkende biler fra P-pladsen og har foreslået, at stien fra Vældegårdsvej omdannes til stil-vej for afsætning og cyklister. Dette forudsætter fysisk fartdæmpning til 15 km/t og anlæg af vendemulighed.

2.3.7 Boligområderne øst og vest for Hvissinge Landsby

Parcelkvarteret øst for Hvissingevej omfatter en række mindre lokalveje: Vingeager, Bjergager, Klinteholm, Lærkeholm og Magleholm. Disse veje udgøres af relativt korte delstrækninger og vinkelrette knæk, hvilket naturligt begrænser bilernes hastighed.

Øst herfor ligger Østerager, som vejbetjenes fra Fraligsvej. Østerager er trafiksaneret vha. hævede flader til 30 km/t, som vejledende hastighed.

Parcelkvarteret vest for Hvissinge Landsby omfatter boligvejene Gadager, der er betjent fra Fraligsvej og er trafiksaneret til 30 km/t, som vejledende hastighed, samt Kildeholm, der er vejbetjent fra Byparkvej og Vældegårdsvej.



Figur 15: Østerager, som er trafiksaneret.

2.4.1 Undersøgelser af utryghed

Gennem skolevejsundersøgelsen og cyklisthandlingsplanen har kommunen tidligere udpeget utrygge veje, kryds og stier. I hver undersøgelse har der været ca. 1000 henvendelser for kommunen som helhed. Men på fordelings- og lokalvejene i trafiksaneringsområde 9 er udpegningen af utrygge steder baseret på relativt få henvendelser. Trafiksaneringsplanen sætter derfor primært fokus på utrygge steder langs trafikvejene, som er baseret på flere henvendelser.

2.4.2 Enceintestien

Enceintestien forbinder Degnestien i vest med Hvissingevej i øst. Stien planlægges forlænget til Paul Bergsøes Vej, hvorfra der er forbindelse til en stibro over Motorring 3 til Vestvolden.

Både Hvissingevej og Paul Bergsøes Vej krydses i niveau, hvilket kan give barrierevirkning og risiko for uheld med lette trafikanter. Især på Paul Bergsøes Vej pga. høj fart og parkerede lastbiler.



Figur 16: Enceintestien ved Østervangbanerne.

2.4.3 Degnestien

Degnestien indgår som del af en nord-sydgående stirute med forbindelse til Hovedvejen og Byparken mod syd samt til Hvissinge Torv og Skovvangsskolen nord for Fraligsvej.

Degnestien er forbundet med Enceintestien mod øst og Præstestien mod nordvest. Degnestien forløber parallelt med Byparkvej og krydser Fraligsvej og Vældegårdsvej via stitunneler. Stien krydser i niveau ved Langagervej, hvor der er fodgængerfelt med blinklys, og ved Dalvangsvej, hvor der er signalregulering. I skolevejsundersøgelsen beskrives den nordligste del af stien som utryg, bl.a. pga. tæt beplantning.

2.4.4 Bødkerstien og Snedkerstien

Snedkerstien og Bødkerstien løber tværs gennem parcelhuskvarteret øst for Hvissinge Landsby og forbinder Hvissingevej med Paul Bergsøes Vej mod øst. Sidstnævnte krydses ude af niveau. I forbindelse med byggemodning af Hvissinge Øst planlægges Snedkerstien ført under Fraligsvej til Vestskoven.



Figur 17: Bødkerstien.

Stifaciliteterne på fordelingsveje og lokalveje i området omfatter typisk fortove.

Degnestiens krydsning af Langagervej.

2.4.5 Stier langs Byparkvej

På strækningen nord for Dalvangsvej er der cykelsti langs begge sider af Byparkvej. Øst herfor forløber Degnestien, som separat sti. Størstedelen af Byparkvej er udpeget som utryk for lette trafikanter, som følge af høj fart, dårlige krydsningsmuligheder og fordi bilerne ikke overholder vigepligten i kryds.



Figur 18: Degnestien parallelt med Byparkvej.

2.4.6 Fraligsvej

Der er ingen stifaciliteter langs Fraligsvej, selv om der er god plads på græsrabatterne på begge sider af vejen. Bl.a. derfor er strækningen ml. Byparkvej og Birkeskoven udpeget som utryk i cyklisthandlingsplanen. I krydset ved Birkeskoven er etableret en hævet flade, som krydsningspunkt i forbindelse med vejlukningen af Hvissingevej. Dette kryds og rundkørslen ved Byparkvej / Stenager er utrykke for lette trafikanter, jf. afsnit 0.

2.4.7 Stier langs Paul Bergsøes Vej

Nord for Vældegårdsvej forløber Voldstien øst for Paul Bergsøes Vej, som giver adgang til Vestvolden via en stitunnel under Motorring 3, lidt nord for Fraligsvej. På strækningen syd for Vældegårdsvej er der cykelsti langs begge sider af Paul Bergsøes Vej frem til Enceintestien. Syd herfor er der kun cykelsti langs vestsiden frem til Dalvangsvej.



Figur 19: Voldstien øst for Paul Bergsøes Vej set mod syd.

2.5 Kollektiv bustrafik

Glostrup Kommune har generelt en god kollektiv trafikbetjening. Dog er busbetjeningen i kommunen uligeligt fordelt, og bl.a. området omkring Byparkvej og Hvissinge kun er betjent af én buslinje med 20 minutters drift.

Den kommunale servicebus udgør dog et supplement til den almindelige kollektive betjening. Servicebussen kører delvis på Byparkvej og delvis gennem Hvissinge på Langagervej, Ravnager og Vældegårdsvej.

3. Målsætninger

I henhold til målsætninger for Vej og Trafikplan 2005 skal ulykker, trafikuheld og cyklistulykker for kommunen som helhed søges reduceret med 50% inden 2013. Stinettet skal være færdiggjort inden 2013. Tilgængelighed skal integreres i løsningsforslag. Endeligt skal parkeringspolitikken sikre, at der til hver tid er et rimeligt antal parkeringspladser.

Gennem hastighedsplanen, som indgår i Vej og Trafikplan 2005, er der opstillet følgende forslag:

- For veje i boligområder foreslås en generel hastighedsgrænse på 40 km/t. Dette sker ved etablering af hastighedszoner.
- Hvor miljøet taler for en særlig lav hastighed foreslås en vejledende hastighedsgrænse på 30 km/t. Eksempelvis foreslås det anvendt i landsby-bymidten i Hissinge samt på skolevejsnettet, hvor det skønnes nødvendigt.

3.1 Hastighedszone

Formålet med hastighedszoner i boligområdet er at fjerne høje hastigheder, forbedre trafik-sikkerhed og tryghed samt reducere uvedkommende trafik.

En hastighedszone er et afgrænset område, hvor der etableres hastighedsbegrænsning vha. zonetavler. Tavlerne placeres ved indkørslerne til området, der suppleres med fysiske foranstaltninger, hvor det er nødvendigt.

Etablering af hastighedszoner vha. forbudstavler skal ske som forsøg, der kræver politiets godkendelse. Der stilles en række krav til hastighedszoner, bl.a. at:

- Der er klar sammenhæng mellem vejudformning og hastighedsgrænse. Derved øges trafikanternes forståelse og respekt for hastighedszonen.
- Der etableres fysiske foranstaltninger ved indkørsler til området samt med 200-250 m mellemrum (ved anbefalede hastighedsgrænser på 30 km/t etableres de fysiske foranstaltninger med 75 m mellemrum).
- Projektet suppleres med information og øget politikontrol.
- Projektet evalueres efter 2 år med henblik på at vurdere, om projektet har tilstrækkelig effekt.

Andre kommuner, bl.a. Gladsaxe og Rødovre, har gode erfaringer med hastighedszoner med lavere hastigheder, færre ulykker og mindre ulykker samt tilfredshed blandt beboerne.



Figur 20: Hastighedszone ved Hjortekær i Lyngby.



Zonetavle med 30 km/t som vejledende hastighed



Zonetavle med hastighedsforbud på 40 km/t

4. Trafiksaneringsplan

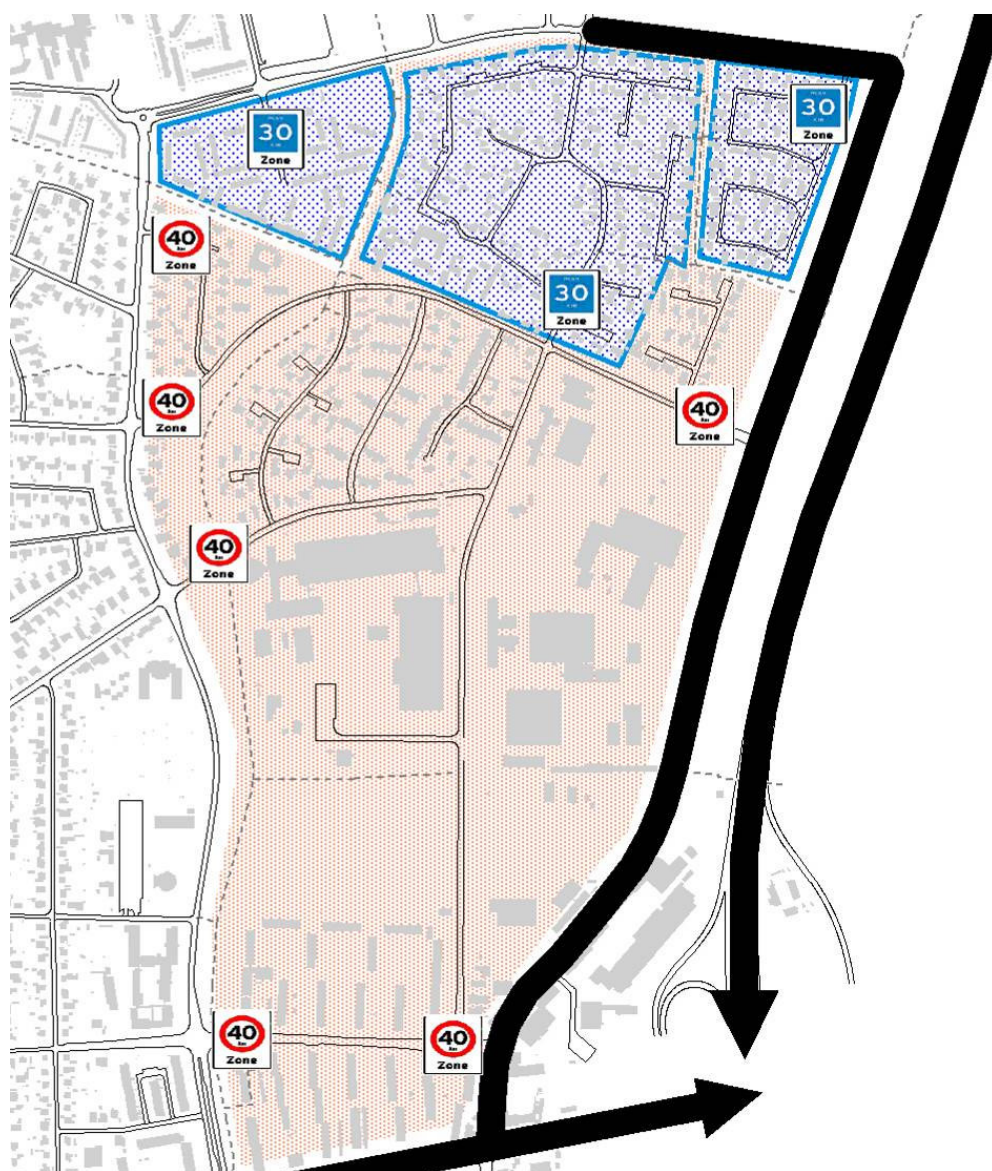
I det følgende beskrives forslag til trafiksaneringsplan for Hvissinge syd, som er vist på bagsiden af rapporten. Trafiksaneringsplanen er opdelt i:

- Fordelingsveje og lokalvejsområder, hvor der foreslås en 40 km/t hastighedszone
- Projekter for de separate stier
- Trafikvejnettet, i form af cykelsti- og trafiksikkerhedsprojekter

4.1 Hastighedszone

Alle fordelingsveje og lokalveje i Hvissinge Syd foreslås omfattet af en 40 km/t hastighedszone. Dog undtages Østerager og Gadager, som udgør selvstændige, fartdæmpede lokalvejsområder. Som illustreret på Figur 21, skiltes hastighedszonen vha. forbudszonetavler ved alle indkørsler til området. Herudover fartdæmpes vejene udvalgte steder på strækninger og i kryds. Fartdæmpningen kan omfatte porte, vejindsnævringer samt bump og hævede flader. Foranstaltningstyperne er beskrevet i afsnit 4.2, mens tiltagene på de enkelte veje beskrives i afsnit 4.3.

I bestræbelserne på at fredeliggøre Hvissinge Landsby, foreslås vejene nord for Vældegårdsvej yderligere fartdæmpet til 30 km/t, som vejledende hastighed. Fartdæmpningen skal ske med respekt for områdets visuelle kvaliteter og kan gennemføres, som et led i den bevarende lokalplan, der udarbejdes for området.



Figur 21: Forslag til hastighedszone.



Port til hastighedszone.



Vejindsnævring med 1 spor



Hævet flade i Østerager

4.2 Foranstaltningstyper

I hastighedszonen fartdæmpes strækninger, som indbyder til højere hastighed end 40 km/t. I Hvinge Syd foreslås følgende foranstaltningstyper:

4.2.1 Porte

Etableres ved indkørsler til lokalområder til at markere hastighedszonen. Portene kan eksempelvis være overkørsler, bump eller vejindsnævninger, som suppleres med zonetavler. De fysiske fartdæmpere sænker farten. Samtidig gøres bilisterne opmærksom på, at de kører ind i et boligområde, hvor hastighedsgrænsen er 40 km/t.

4.2.2 Bump

Bump er velegnede til at forene fartdæmpning og forsvarlig trafikafvikling, og kan med fordel anvendes på fordelingsveje uden bustrafik og på lokalveje. Bump har generelt en stor hastighedsdæmpende effekt og er relativt billige at anlægge.

4.2.3 Vejindsnævninger

Indsnævring af kørebanen til 1 spor medfører, at 2 biler ikke kan passere samtidig, hvilket sænker hastigheden, når vejen har trafik af en vis størrelse. Hvor der er få biler, har vejindsnævninger kun begrænset effekt.

4.2.4 Hævede flader

Hævede flader kan etableres i kryds, og hvor der er behov for sikre krydsningsmuligheder for bløde trafikanter. På en hævet flade passerer bilerne en rampe ad gangen. Fartdæmpningen er den samme, som ved bump. Men ubehaget for større køretøjer er mindre.

4.3 Projekter på fordelings- og lokalveje

4.3.1 Dalvangsvej

Vejen er allerede fartdæmpet til 40 km/t, som vejledende hastighed vha. et afmærket midterspor, bump og cykelbaner. Hastighedszonen medfører, at de blå zonetavler med vejledende hastighed erstattes af forbudszonetavler. På sigt kan det visuelle miljø forbedres væsentligt, hvis der etableres allébeplantning langs Dalvangsvej, som vist på visualiseringen herunder fra Thing & Wainø Landskabsarkitekter. Allébeplantningen vil samtidig give en bedre afgrænsning af kørebanen, hvilket kan medvirke til at gennemsnitsfarten sænkes yderligere.



Figur 22: Visualisering af hvordan Dalvangsvej kan forskønnes.

4.3.2 Langagervej

Hastighedszonen skiltes ved krydsningen mellem Langagervej og Degnestien, hvor det er besluttet at anlægge en hævet flade som port og trafikikkert stikryds. Ca. midt på strækningen mellem Degnestien og Hvissingevej foreslås en vejindsnævring.

4.3.3 Vældegårdsvej

Hastighedszonen skiltes ca. 40 m. øst for Byparkvej, hvor der foreslås en vejindsnævring som port. Ca. midt på strækningen mellem Byparkvej og Hvissingevej foreslås endnu en vejindsnævring. Herudover foreslås hævede flader i krydsene Vældegårdsvej/ Hvissingevej og Vældegårdsvej/ Magleholm. Hastighedszonen skiltes mod Paul Bergsøes Vej umiddelbart øst herfor. De hævede flader kan i nogen grad mindske uønsket tung trafik, men kan også medføre støjgener, fra bl.a. trailere.

4.3.4 Lokalvejene mellem Vældegårdsvej og Langagervej

På Flemager, som er forholdsvis smal, foreslås to bump. På Ravnager, som har større bredde, og hvor der kører servicebus, foreslås en vejindsnævring. Hvissingeparken består af forholdsvis korte delstrækninger og fartdæmpes ikke.

4.3.5 Hvissingevej

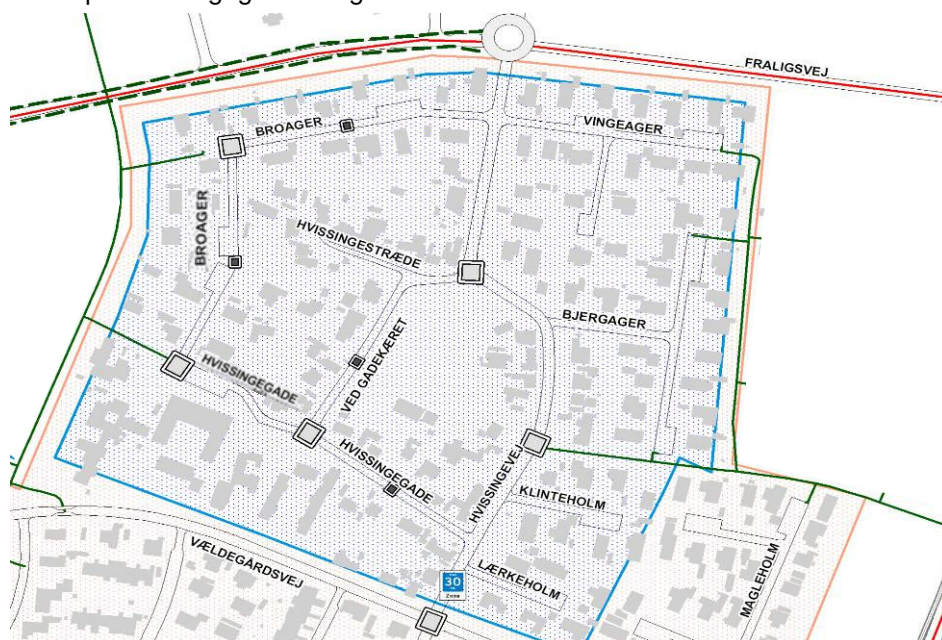
Mod syd foreslås en vejindsnævring umiddelbart nord for bebyggelsen langs Dalvangsvej. Ud for Østervangsbanerne foreslås en hævet flade, som trafikikker stikrydsning for Enceintestien. Herudover foreslås en vejindsnævring på strækningen mellem Essedal og Langagervej samt en hævet flade i krydset Hvissingevej/ Hvissingeparken. Tiltag nord for Vældegårdsvej beskrives i afsnit 4.3.7.

4.3.6 Kildeholm

Hastighedszonen skiltes ca. 40 m øst for Byparkvej, hvor der foreslås et bump som port. Herudover foreslås et bump ca. midt på strækningen mellem Kildeholms første delstrækning og Vældegårdsvej.

4.3.7 Hvissinge Landsby

Nord for Vældegårdsvej skiltes Hvissingevej med 30 km/t, som vejledende hastighed. På Hvissingevej foreslås hævede flader ved Bødkerstiens udmunding og i T-krydset nord for gadekæret. Herudover foreslås bump og hævede flader på følgende veje: Hvissingegade, Ved Gadekæret og Broager. Hastighedsdæmpende foranstaltninger på Broager kan udføres som anden etape, der kan udføres senere, hvis der konstateres et behov. De øvrige lokalveje består af korte delstrækninger og fartdæmpes ikke. P-pladsen ved Hvissinge Gård kan evt. omlægges, så der bliver plads til to rækker parkerede biler samtidig med, at bakemanøvre på Hvissingegade undgås.



Figur 23: Trafiksanering af Hvissinge Landsby – planudsnit.

4.4 Projekter på de separate stier og trafikvejene

I det følgende beskrives foreslåede projekter fra Vej- og Trafikplan 2005, som der er henvist til med projektnumre i parentes.

4.4.1 Separate stier

Enceintestien foreslås i Vej- og Trafikplanen forlænget 300 meter, som en 3 m bred fællessti fra Hvissingevej til Paul Bergsøes Vej. Ved krydsningen af Paul Bergsøes Vej foreslås en midterhelle med en fartdæmpende forsætning, som sikrer, at de lette trafikanter kun skal krydse et kørespor ad gangen (projekt nr. 38 i Vej og Trafikplanen).

På **Degnestien** foreslås det, at beplantningen beskæres, og der etableres en hævet flade i krydset med Langagervej, som er besluttet udført (projekt nr. 23 i Vej og Trafikplanen).

Snedkerstien forventes ført under Fraligsvej til Vestskoven i forbindelse med byudvikling af Hvissinge Øst, hvilket er illustreret på Figur 24.

4.4.2 Byparkvej

Hastigheden foreslås "reguleret" vha. beplantning - fx i stil med forslaget for Dalvangsvej - som visuelt kan indsnævre det brede vejprofil. Dette kan evt. suppleres med en midtervulst (projekt nr. 47 i Vej og Trafikplanen). Geometrien i rundkørslen Stenager/ Fraligsvej /Byparkvej foreslås opstrammet - fx ved etablering af kantstensafgrænsende cykelstier - og busstoppestedet på nordsiden af Fraligsvej foreslås flyttet (projekt nr. 22 i Vej og Trafikplanen).

4.4.3 Fraligsvej

Der foreslås cykelstier langs Fraligsvej mellem Birkeskoven og Byparkvej, som kan etableres i rabatten bag de eksisterende kantsten. Herudover foreslås kørebane indsnævret med en midterzone, der etableres som afmærkning og evt. afvigende farve (projekt nr. 8 i Vej og Trafikplanen). Jf. Figur 24 foreslås krydset Fraligsvej/Birkeskoven ombygget til rundkørsel i forbindelse med byggemodning af Hvissinge Øst. (projekt nr. 1 i Vej og Trafikplanen).

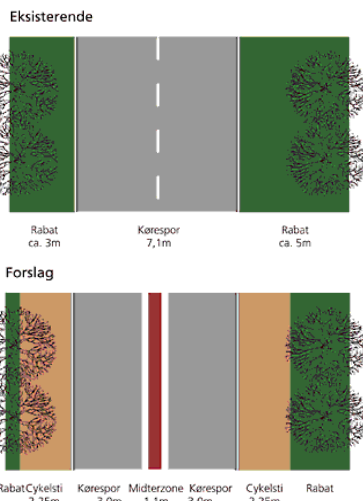
4.4.4 Paul Bergsøes Vej

Syd for Enceintestien foreslås det at udnytte den meget brede kørebane til at etablere en cykelbane på den østlige side. Nord for Enceintestien foreslås afmærket kantstensparkering og sideheller. På hele strækningen foreslås en midterzone, der etableres som afmærkning og evt. med afvigende farve. Midterzone og cykelbane/kantstensparkering skal gøre profilet smallere og holde hastigheden nede på de tilladte 60 km/t (projekt nr. 43 i Vej og Trafikplanen). Ved Enceintestiens krydsning foreslås en fartdæmpende midterhelle jf. afsnit 4.4.1.

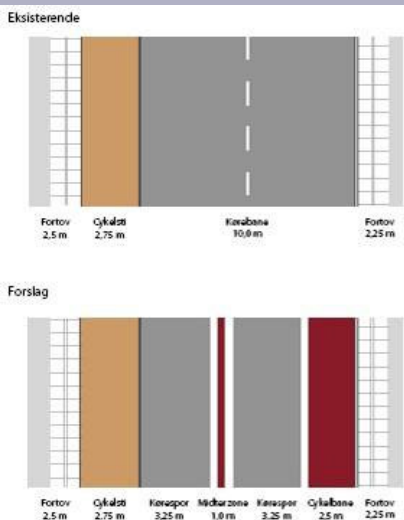
Jf. Figur 24 foreslås en ny rundkørsel i krydset Fraligsvej/ Paul Bergsøes Vej i forbindelse med byggemodning af Hvissinge Øst. Rundkørslen vil sænke hastigheden i krydset, og giver mulighed for tilslutning af en planlagt fordelingsvej langs Hvissinge Øst i forlængelse af Paul Bergsøes Vej (rundkørslen indgår ikke i Vej- og Trafikplanen).



Figur 24: Udsnit af foreløbig bebyggelsesplan for Hvissinge Øst.



Forslag til ombygning af Fraligsvej jf. Vej- og Trafikplan 2005.



Forslag til ombygning af Paul Bergsøes Vej jf. Vej- og Trafikplan 2005.



Figur 25: Trafiksaneringsplan for Hvissinge Syd.

Henvendelse:

Dette forslag til trafiksaneringsplan er udarbejdet af Glostrup Kommune i samarbejde med Via Trafik.

Glostrup Kommune
Teknisk Forvaltning
Rådhusparken 4
2600 Glostrup

Tlf: 43 23 61 70

E-post: teknik.miljo@glostrup.dk