



Notat - Bilag 2

Den 02-02-2024

Journal nr. 05.13.00G01-4-23

Til
Miljø-, Klima- og Teknikudvalget

Fra
Forvaltningen

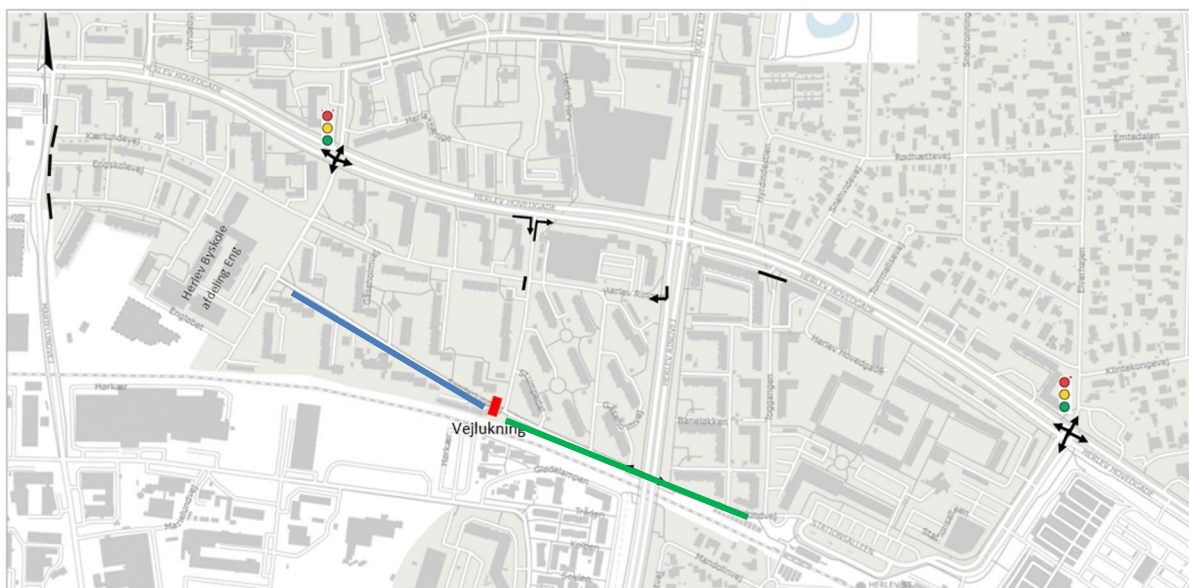
Beskrivelse af trafikale tiltag på Sønderlundvej

I forhold til de beskrevne løsninger, så er det vigtigt at indtænke forhold omkring trafikanter med nedsat mobilitet, så den valgte løsning bliver tilgængelig for alle.

Når der er behov for at ekspropriere, er der i dette notat regnet med et spænd på mellem 50 kr. – 1.200 kr. per m², da det er afhængig af hvilke aftaler, der kan laves med grundejer, og hvad de eksproprierede områder kan bruges til.

Løsning 1 - Etablering af cykelstier på Sønderlundvej med trafik i begge retninger

Der åbnes for biltrafik i begge retninger, og der etableres cykelstier i begge sider af Sønderlundvej. Hvis denne løsning vælges, foreslår forvaltningen at etablere cykelsti i to etaper på Sønderlundvej. Første etape fra Stumpedal (markeret med blå på Figur 1) og mod Engløbet, og anden etape fra Stumpedal og mod stationen (markeret med grøn).



Figur 1 Kort med nuværende vejlukning og mulige svingbevægelser samt forslag til første og anden etape af cykelsti.

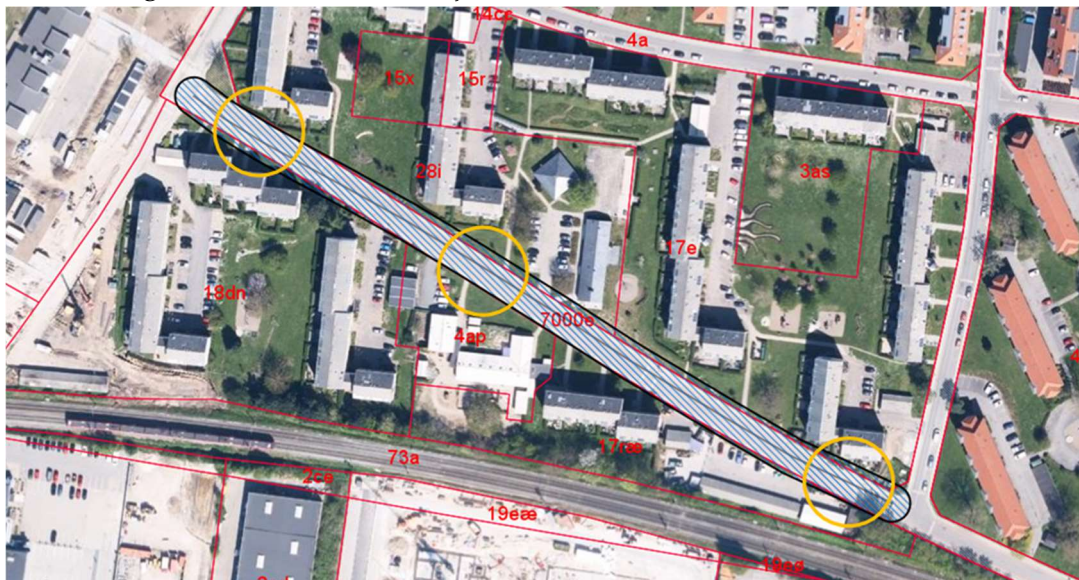
Fortov er 2,5 m bredt, cykelsti 2,25 m og vejbane 2,75 m i hver retning, hvilket giver behov for 15,0 m, hvis der fortsat er parkeringsforbud på strækningen. Se skitse med tværprofil nedenfor.



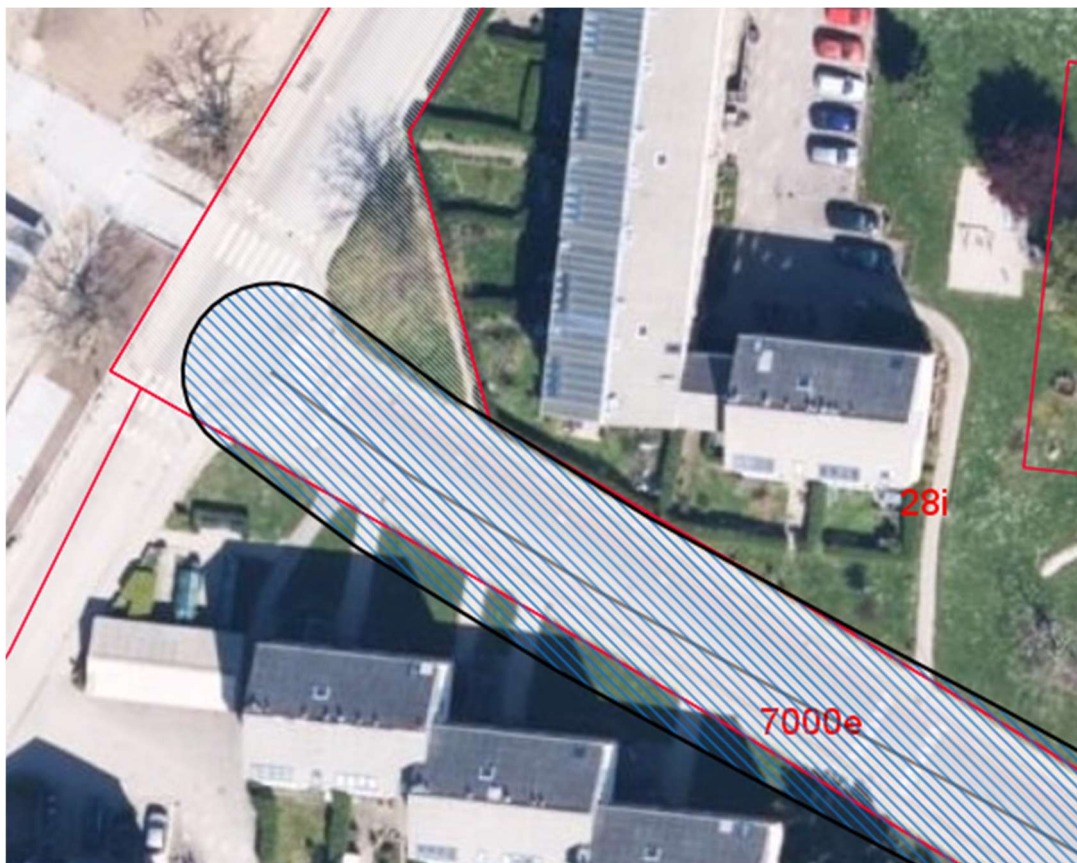
2,5 m	2,25 m	5,5 m	2,25 m	2,5 m	= 15,0 m
-------	--------	-------	--------	-------	----------

Da der kun er udlagt 12 m til vejareal, vil der være behov for at ekspropriere 3 m i bredden. Med udgangspunkt i vejmidten, kan der tages 1,5 m ekstra i hver side.

Fra vest på Sønderlundvej ligger der haver, hvorfor det foreslås at tage det ekstra areal på den sydlige side af vejen. Der er bindinger i forhold til en ny lokalplan for matriklen, hvor den tidligere daginstitution har ligget, så her bliver arealet taget på den nordlige side af Sønderlundvej.

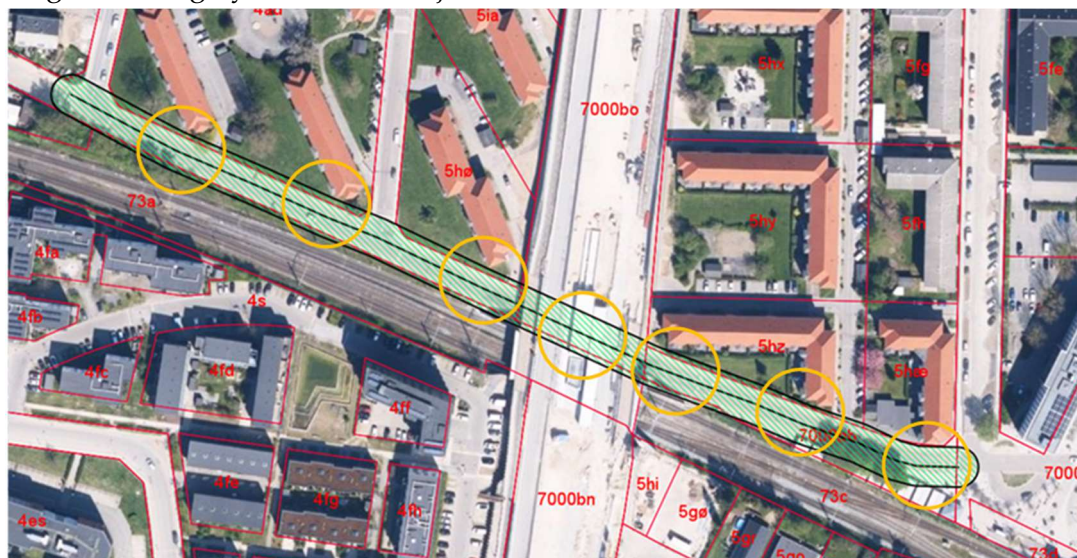


Figur 2. Arealbehov ved cykelstier på Sønderlundvej for 1. etape. Der er markeret tre områder med gule cirkler, hvor der er særlige udfordringer



Figur 3. På grund af haver på den nordlige side af Sønderlundvej foreslås det at ekspropriere på den sydlige side.

På Sønderlundvej fra Stumpedal mod Toggangen, som udgør 2. etape, er der mange udfordringer i forhold til plads. Dels giver banen og lejlighederne langs Sønderlundvej samt broen (med Herlev Ringvej) nogle bindinger, hvilket gør det meget svært og dyrt at udvide vejens bredde her.



Figur 4. Arealbehov ved cykelstier på Sønderlundvej for 2. etape. Der er markeret flere områder med gule cirkler, hvor der er særlige udfordringer i forhold til arealbehov, da fortovet f.eks. vil ligge helt op ad bygninger eller under Ringvejsbroen, hvor der både er søjler og banen, som sætter begrænsninger.

Fordele:

Cyklisterne får deres eget areal på Sønderlundvej, hvilket vil øge trygheden.

Beboerne i området og alle andre trafikanter kan benytte Sønderlundvej i begge retninger.

Ulemper:

Børnene skal stå af cyklen og trække over Engløbet for at komme over til skolen. Der vil skulle eksproprieres arealer på Sønderlundvej for at få plads til både vej og cykelsti, da der mangler ca. 3 meter i bredden i forhold til det eksisterende vejareal. Herudover er der store udfordringer omkring broen ved Herlev Ringvej, da vejen kun er omkring 11 m, og der ikke er mulighed for at få mere areal her pga. broens søjler og S-banen. Der er også flere steder, hvor der skal eksproprieres for haver og mindre bygninger, og fortovet kommer nogle steder helt op til husene.

Trafikmængderne på Sønderlundvej forventes at stige, da der ved en åbning af Sønderlundvej i begge retninger dermed igen er trafikanter, som vil kunne benytte denne rute til Herlev Station og Herlev BIG. Det er også muligt for trafikanter, som ønsker at undgå krydset Herlev Hovedgade/Herlev Ringvej at bruge Sønderlundvej som alternativ rute. Det kan forventes, at der kan være en vis ventetid i forbindelse med krydset Herlev Hovedgade/Herlev Ringvej, da Ringvejens fremkommelighed også har indflydelse på prioriteringen i krydset.

Prisoverslag:

12 mio. kr. til anlæg og rådgivning.

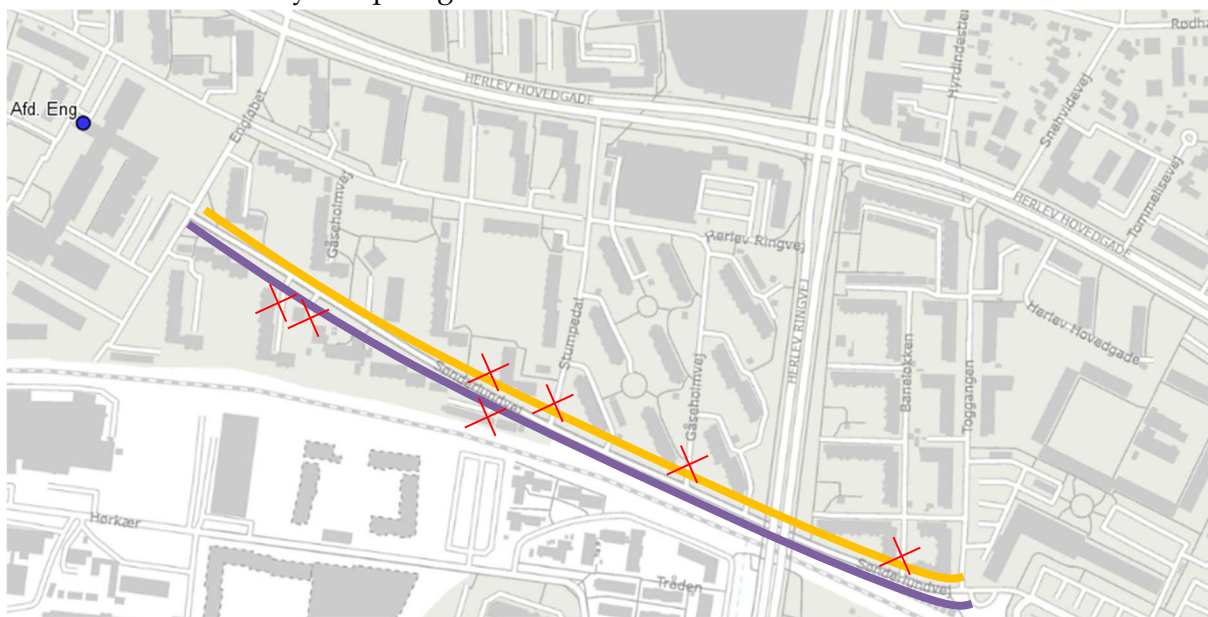
0,1-2,5 mio. kr. til ekspropriation.

Anlægsperiode ca. 13 måneder.

Løsning 2 - Etablering af dobbeltrettet cykelsti på Sønderlundvej

Der åbnes for biltrafik i begge retninger, og der etableres en dobbeltrettet cykelsti. En dobbeltrettet cykelsti skal hele vejen til den hævede flade ved Toggangen, men kan etableres i to etaper. F.eks. fra Engløbet til Stumpedal og fra Stumpedal til Toggangen.

En dobbeltrettet cykelsti kan enten ligge på den nordlige side af Sønderlundvej eller den sydlige side. På den nordlige side af Sønderlundvej er der adgang til én parkeringsplads på Sønderlundvej, og derudover skal hhv. Stumpedal, Gåseholmvej og Baneløkken krydses. På den sydlige side skal der krydses indkørsler til tre parkeringsområder på Sønderlundvej. Sideveje og indkørsler er markeret med røde krydsler på Figur 5

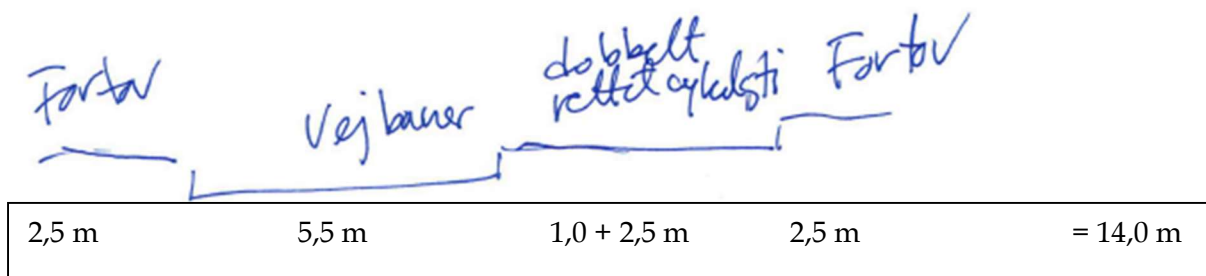


Figur 5 Dobbeltrettet cykelsti på hhv. nordlig side af Sønderlundvej (markeret med orange) og sydlig side (markeret med lilla) samt krydsningspunkter i forhold til indkørsler og sideveje (markeret med røde krydsler)

Der er fodgængerfelter i både den sydlige og nordlige side af krydset Sønderlundvej/Engløbet. Her skal cyklisterne stå af og trække cyklen for at krydse Engløbet og komme til skolen, og ligeledes skal de trække over vejen for at komme til den dobbeltrettede cykelsti. Det kan være en udfordring at få både skolebørn og andre cyklister til at gøre dette.

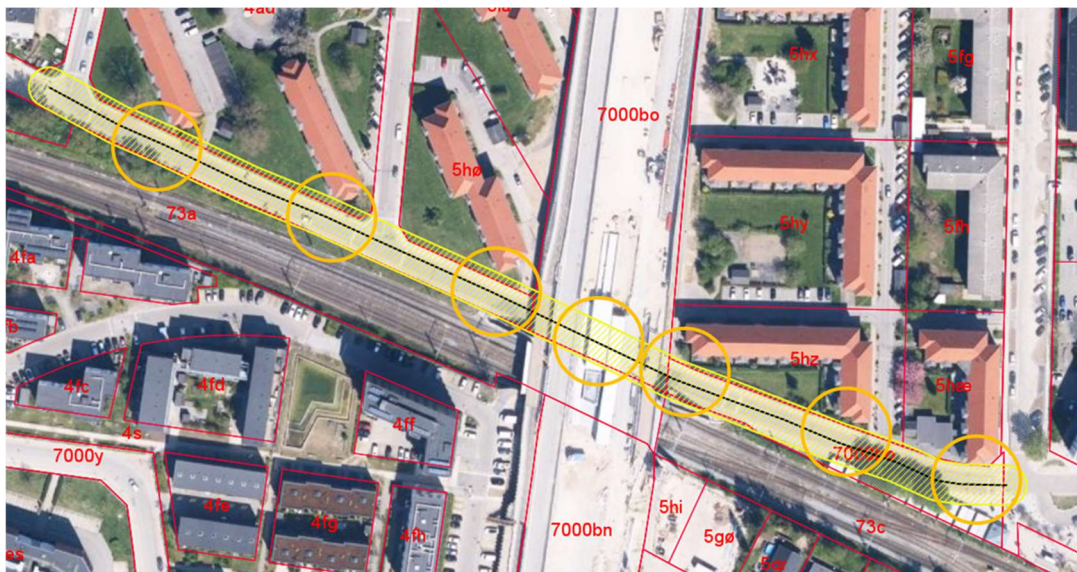
Trafiksikkerhedsmæssigt er dobbeltrettede cykelstier udfordret ved indkørsler og sideveje, da bilisterne glemmer at se efter de cyklister, der kører "den modsatte vej" på stien. Ligeledes er der udfordringer ved afslutning og start af de dobbeltrettede cykelstier, da cyklisterne skal krydse vejen for at komme ind på cykelstien eller krydse vejen, når stien slutter, og de skal videre til deres mål. Derfor er det ikke en løsning, som trafiksikkerhedsmæssigt kan anbefales i forbindelse med skolebørn.

En dobbeltrettet cykelsti skal være mindst 2,5 m bred, og der skal være en rabat mellem stien og vognbanen på min. 1,0 m. Dette giver behov for et vejprofil på 14,0 m.



Figur 6. Arealbehov ved tværprofil på 14,0 m – 1. etape. Der er også udfordringer med pladsbehov ved bygninger og haver ved dette tværprofil.

Der er de samme udfordringer ved et tværprofil på 14,0 m, som ved et tværprofil på 15 m (se løsning 1). Især på den anden etape på Sønderlundvej mellem Stumpedal og Toggangen er der snævert flere steder. Det er blandet andet etageejendomme, haver og Ringvejsbroen, som sætter begrænsninger i forhold til at opnå det ønskede tværprofil. Det kan blandt andet ses på Figur 7, hvor steder med udfordringer med plads er markeret.



Figur 7. Arealbehov ved tværprofil på 14, 0 m – 2. etape. Der er også udfordringer med pladsbehov ved bygninger, haver og Ringvejsbroen ved dette tværprofil, steder med pladsudfordringer er markeret med gul cirkel.

Fordele:

Cyklisterne får deres eget areal på Sønderlundvej, hvilket vil øge trygheden.

Beboerne i området og alle andre trafikanter kan benytte Sønderlundvej i begge retninger.

Ulemper:

Cyklisterne skal stå af cyklen og trække over Engløbet for at komme over til skolen. Der kan også være udfordringer med, hvor cyklisterne placerer sig, når de skal videre fra den dobbelttrettede cykelsti.

Uanset om den dobbelttrettede cykelsti ligger nord eller syd for Sønderlundvej, vil der skulle krydses sideveje eller ind/udkørsler til parkeringsområder, hvilket erfaringsmæssigt giver en forhøjet ulykkesrisiko.

Trafiksikkerhedsmæssigt er dobbelttrettede cykelstier en udfordring ved afslutning og tilslutning, da cyklisterne skal skifte vejside. F.eks. vil en dobbelttrettet cykelsti på den nordlige side af Sønderlundvej betyde, at cyklisterne formentlig vil køre skråt over krydset ved Toggangen for at komme over i den rigtige side af vejen, når cykelstien stopper.

Der vil skulle eksproprieres arealer på Sønderlundvej for at få plads til både vej og cykelsti.

Trafikmængderne på Sønderlundvej forventes at stige, da der ved en åbning af Sønderlundvej i begge retninger dermed er trafikanter, som ønsker at benytte

denne rute til Herlev Station og Herlev BIG. Det er også muligt for trafikanter, som ønsker at undgå krydset Herlev Hovedgade/Herlev Ringvej at bruge Sønderlundvej som en alternativ rute. Der kan være en vis ventetid i forbindelse med krydset Herlev Hovedgade/Herlev Ringvej, da fremkommeligheden for Herlev Ringvej er prioriteret i krydset på grund af letbanen.

Prisoverslag:

10 mio. kr. til anlæg og rådgivning.

0,1-1,7 mio. kr. til ekspropriation.

Anlægsperiode ca. 11 måneder.

Løsning 3 - Etablering af dobbeltrettet cykelsti, samt ensretning af Sønderlundvej

Der åbnes for biltrafik i én retning, og der etableres en dobbeltrettet cykelsti. En dobbeltrettet cykelsti skal hele vejen til den hævede flade ved Toggangen, men kan etableres i to etaper, f.eks. fra Engløbet til Stumpedal og fra Stumpedal til Toggangen.

Ift. ensretning kan der læses mere om dette under løsning 4, hvor der er beskrevet ensretning i østlig og vestlig retning.

Som beskrevet i løsning 2 kan den dobbeltrettede cykelsti enten ligge på den nordlige eller den sydlige side af Sønderlundvej. Der er de samme udfordringer med krydsende trafik, og trafiksikkerhedsmæssigt er problemet med den dobbeltrettede cykelsti det samme.

Der er fodgængerfelt i både den sydlige side og nordlige side af krydset Sønderlundvej/Engløbet. Cyklisterne skal trække over Engløbet for at komme fra den dobbeltrettede sti til skolen. Det forventes, at der også er andre trafikanter end skolebørn, som vil benytte den dobbeltrettede sti.

En dobbeltrettet cykelsti skal være mindst 2,5 m bred, og der skal være en rabat mellem stien og vognbanen på min. 1,0 m. Dette giver et behov for et vejprofil på 11,25 m ved en ensrettet vej. Dermed er der ikke behov for at ekspropriere, men der skal ændres i vejens profil, som vist nedenfor.



2,5 m	2,75 m	1,0 + 2,5 m	2,5 m	= 11,25 m
-------	--------	-------------	-------	-----------

Fordele:

Cyklisterne får deres eget areal på Sønderlundvej, hvilket er med til at øge trygheden.

Beboerne i området i bil og alle andre trafikanter kan benytte Sønderlundvej i én retning.

Ulemper:

Cyklisterne skal stå af cyklen og trække over Engløbet for at komme over til skolen. Der kan også være udfordringer med, hvor cyklisterne placerer sig, hvis de skal videre fra den dobbeltrettede cykelsti.

Uanset om den dobbeltrettede cykelsti ligger nord eller syd for Sønderlundvej, vil der skulle krydses sideveje eller ind/udkørsler til parkeringsområder, hvilket erfaringsmæssigt giver en forhøjet ulykkesrisiko.

Trafiksikkerhedsmæssigt er dobbeltrettede cykelstier udfordret ved indkørsler og sideveje, da bilisterne glemmer at se efter de cyklister, der kører "den modsatte vej" på stien. Ligeledes er der udfordringer ved afslutning og start af de dobbeltrettede cykelstier, da cyklisterne skal krydse vejen for at komme ind på cykelstien eller krydse vejen, når stien slutter, og de skal videre til deres mål. Derfor er det ikke en løsning, som trafiksikkerhedsmæssigt kan anbefales i forbindelse med skolebørn.

Med en ensretning er der enten adgang eller udkørsel til området via Sønderlundvej. Det er nærmere beskrevet under løsning 4.

Prisoverslag:

8 mio. kr. til anlæg og rådgivning.

Der skal ikke bruges penge på ekspropriation.

Anlægsperiode ca. 9 måneder.

Løsning 4 - Ensretning af Sønderlundvej inkl. cykelstier

Sønderlundvej ensrettes mellem Engløbet og Stumpedal i første etape. I anden etape ensrettes Sønderlundvej fra Stumpedal til Toggangen. Cyklister tillades at cykle i begge retninger.

Det foreslås at etablere cykelstier i begge retninger langs den ensrettede vej, da det kan føles utrygt for cyklisterne at skulle dele pladsen med bilisterne i samme retning. Cyklisterne som kører mod ensretningen for bilerne kan virke overraskende for bilerne, så derfor anbefales også en cykelsti til dem.

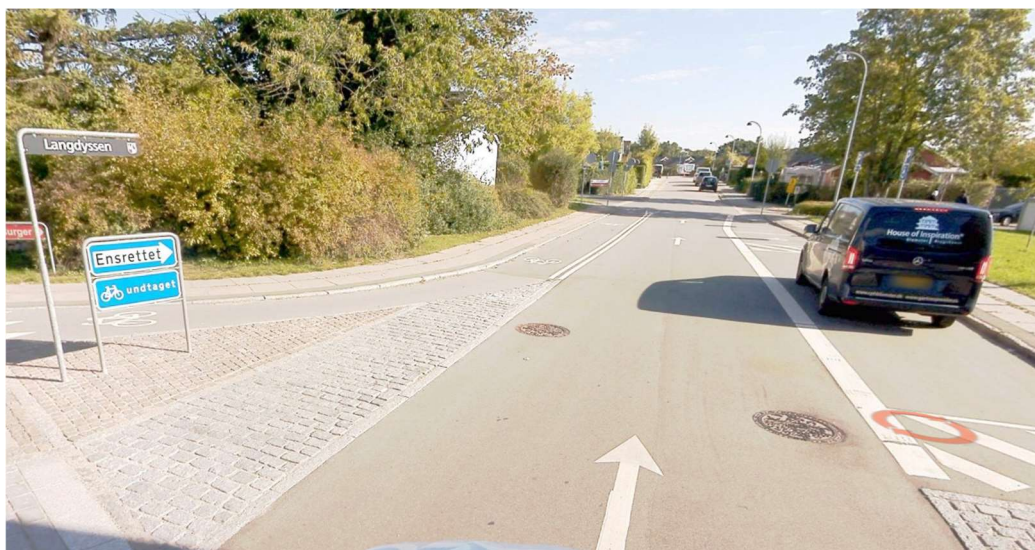


Ensretning med cykelstier ved Hornslet Skole i Syddjurs Kommune. Foto: Urban Creators.



Ensrettet gade med cykelbane op til kryds og gennemført fortov. Foto: Troels Andersen, Idekatalog for cykeltrafik.

Figur 8. Eksempler på ensretning med cykeltrafik i begge retninger¹



Figur 9. Ensretning med cykeltrafik i begge retninger på Langdyssen i Herlev. Her er der en cykelbane til cyklisterne i modsat retning af ensretningen.

Ensretning af Sønderlundvej udgør i princippet to løsninger, da en ensretning i østlig retning vil have en anden trafikalkonsekvens end en løsning, som er ensrettet i vestlig retning. Fordele og ulemper er beskrevet for begge retninger.

¹ "Trafikal fredeliggørelse i byer", Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme, 2022



2,5 m	2,25 m	2,75 m	2,25 m	2,5 m	= 12,25 m
-------	--------	--------	--------	-------	-----------

I forhold til tværprofil kan det overvejes at gøre fortovet lidt smallere, så tværprofilet kan holdes inden for det eksisterende udlagte areal på 12,0 m i bredden. Som tidligere nævnt er der ikke udlagt 12 m til vejareal under broen ved Herlev Ringvej, så på den del af strækningen vil der være udfordringer med at få plads til det hele.

Gåseholmvej inddrages ikke i forbindelse med ensretning af Sønderlundvej

Gåseholmvej er en privat fællesvej mellem Stumpedal og Engløbet, og derfor er den som udgangspunkt ikke inddraget i overvejelserne omkring at ensrette Sønderlundvej.

Ensretning i østlig retning

Ved ensretning i østlig retning vil det være muligt at benytte Sønderlundvej mod Herlev Station og Herlev BIG. Der vil ikke være trafikanter, som kører mod skolen på Sønderlundvej om morgenen, men det vil være muligt at køre væk fra skolen via Sønderlundvej eller Engløbet.

Ensretning af Sønderlundvej mod øst vil betyde, at der er mindre trafik på Sønderlundvej, end hvis den åbnes i begge retninger.

For beboere på Stumpedal og Gåseholmvej vil ensretningen betyde, hvis de kommer til Sønderlundvej via Gåseholmvej, så skal de dreje mod øst og køre via Stationsalleen.



Figur 10. Ensretning af Sønderlundvej i østlig retning mellem Toggangen og Engløbet.

Fordele:

Færre gennemkørende biler og mere plads til cykler og gående. Ensretning i østlig retning vil formentlig give mindre trafik på Stumpedal.

For børn på gåben eller cykel samt andre cyklister vil ensretningen give en mere fredelig vej.

Beboerne fra området omkring Engløbet får i bil mulighed for at køre ud af via Sønderlundvej eller signalanlægget på Herlev Hovedgade/Engløbet.

Ulemper:

Det er allerede muligt at køre til Herlev Station via Stumpedal fra Herlev Hovedgade, så trafikanter fra Herlev Station kun kan benytte krydset Herlev Hovedgade/Stationsalleen for at komme væk fra stationen. Beboerne i området ved Engløbet har kun mulighed for at komme ind til boligområdet via det signalregulerede kryds Herlev Hovedgade/Engløbet.

Ensretning i vestlig retning

Sønderlundvej ensrettes i vestlig retning fra Toggangen til Engløbet. Dette kan gøres i to etaper, hvor første etape er fra Stumpedal mod Engløbet.

Ved ensretning i vestlig retning vil det være muligt at benytte Sønderlundvej væk fra Herlev Station og Herlev BIG. Trafikanterne kan køre på Sønderlundvej mod Herlev Byskole afdeling Eng om morgenen og vil dermed være en genvej for forældre, som ønsker at aflevere deres børn i bil, og som ikke ønsker at køre ad Herlev Hovedgade.

Trafikanter med ærinde omkring Herlev Station har kun mulighed for at benytte krydset Herlev Hovedgade/Stationsalleen, da Sønderlundvej er ensrettet mod

vest. Fra Toggangen mod vest er det muligt at køre ad Sønderlundvej og ud på Herlev Hovedgade via Engløbet.



Figur 11. Ensretning af Sønderlundvej i vestlig retning mellem Toggangen og Engløbet.

Fordele:

Gennemkørende biler i én retning, og dermed mere plads til cykler og gående.

Der vil være mindre trafik ved en ensretning, end hvis vejen kan benyttes i begge retninger.

Der vil ikke være gennemkørende trafik mod Herlev Station eller Herlev BIG på Stumpedal og Gåseholmvej, hvilket er en fordel for lette trafikanter og beboerne på de to veje.

Ulemper:

Der vil komme trafik på Sønderlundvej, som ikke har ærinde i området i forhold til den nuværende vejlukning. Det er muligt at bruge Sønderlundvej som en alternativ rute fra Herlev Station eller Herlev BIG, og om morgenen kan Sønderlundvej benyttes til at aflevere børn i skole med bil.

Ved at have ensretning i vestlig retning vil der være mere gennemkørende trafik på Sønderlundvej i forhold til en vejlukning, da der dermed er et alternativ til Herlev Hovedgade for de trafikanter, som benytter Stumpedal til Herlev Station og Sønderlundvej væk fra området.

Prisoverslag:

9,5 mio. kr. til anlæg og rådgivning.

Der skal ikke bruges penge på ekspropriation.

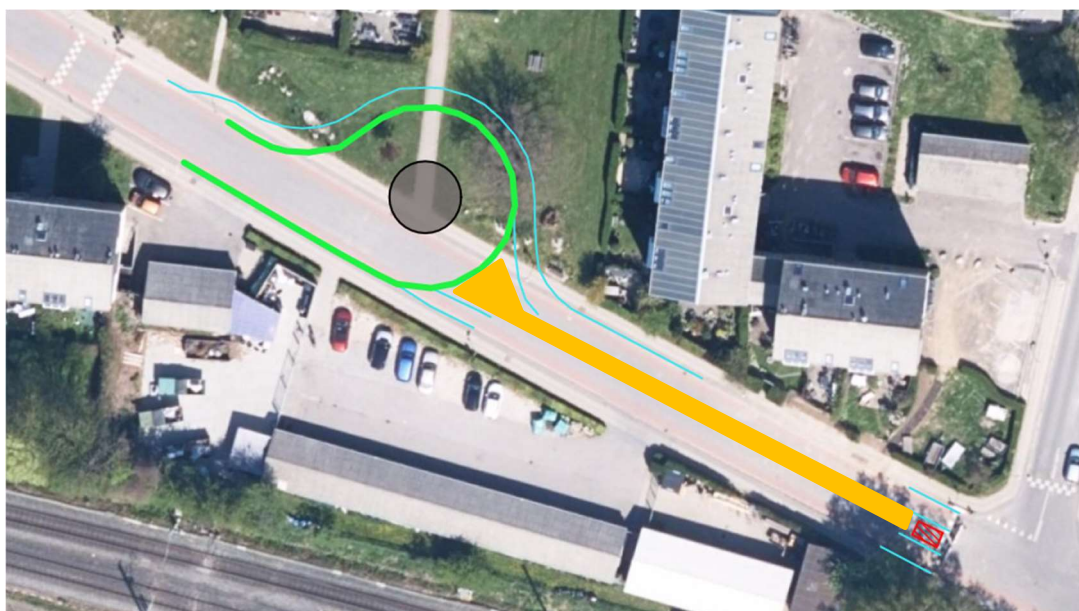
Anlægsperiode ca. 11 måneder.

Løsning 5 - Fastholdelse af vejlukning

Sønderlundvej holdes lukket vest for Stumpedal med mulighed for passage af cyklister og fodgængere, som den nuværende midlertidige afspærring.

Der skal etableres en permanent afspærring samt en vendeplads på Sønderlundvej vest for afspærringen. Vendepladsen skal etableres for at sikre, at biler og renovationsbiler kan vende på Sønderlundvej uden at skulle bakke, og dermed mindske risikoen for at de kommer til at køre en cyklist ned.

I Figur 12 kan den foreslåede placering til vendepladsen ses. Det foreslås at vendepladsen placeres, så det ikke bliver nødvendigt at ekspropriere haver eller bygninger, der ligger ved boligselskabets parkeringsplads. Adgangen til boligforeningens parkeringsplads flyttes til vendepladsen, og den eksisterende adgang lukkes. Det er en løsning, som også er brugt ved Kildegårdsskolen afdeling Øst ved Fællestoften.



Figur 12. Skitse af vendeplads på Sønderlundvej vest for Stumpedal. Grøn viser vendepladsen for motorkøretøjer, grå er overkørbart areal, blå viser arealer for cyklister og det røde er vejlukningen. Det er muligt at omdanne en del af den lukkede vej til grønt område, området er markeret med orange.

Der er ikke behov for cykelstier på Sønderlundvej, da vejlukningen har medført en fredeliggørelse af vejen. Rundt om vendepladsen og ved vejspærringen skal der etableres plads til cyklister og fodgængere. Der kan etableres grønne områder på de dele af vejen, som ikke bruges mellem afspærringen og vendepladsen. Det foreslås, at vendepladsen etableres som en cirkelformet vendeplads med renovationskøretøj som dimensionsgivende køretøj.

Fordele:

Sønderlundvej fredeligholdes, da trafikken forsat vil være nedsat omkring skolen, og det ikke er muligt at benytte Sønderlundvej til gennemkørsel.

Det vil være muligt at omdanne en del af den lukkede vej til et grønt byrum.

Der har været en stigning i antallet af cyklister på Sønderlundvej under den nuværende forsøgsordning.

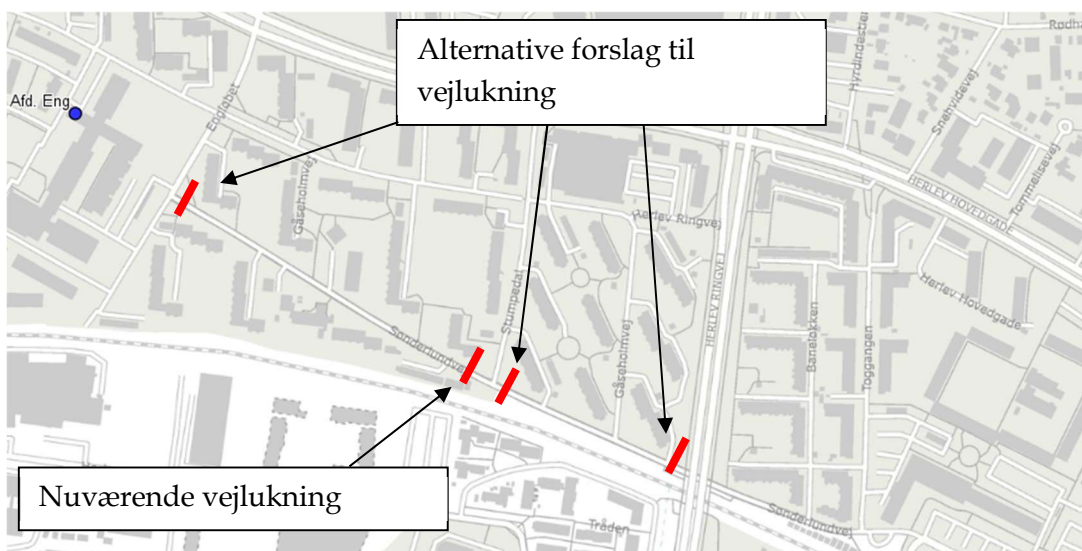
Det vil kun være nødvendigt at ekspropriere et område til vendeplads på Sønderlundvej, da det ikke vil være nødvendigt at udvide vejarealet.

Ulemper:

Beboerne i området omkring Engløbet har kun mulighed for at komme ind og ud af området ved det signalregulerede kryds på Herlev Hovedgade. Der vil også fortsat være flere trafikanter, som benytter Stumpedal for at komme til Herlev Station.

En vejlukning kan placeres andre steder. Her er der beskrevet tre alternativer på Sønderlundvej:

- Tæt på skolen i nærheden af Engløbet, hvilket også medfører behov for en vendeplads ved vejlukningen
- Øst for Stumpedal. Her vil det være muligt at omgå vejlukningen ved at benytte Stumpedal og Gåseholmvej
- Under banen, hvilket vil medføre, at beboere i hele området skal benytte signalanlægget Engløbet/Herlev Hovedgade, hvis de skal mod Ballerup, men den motoriserede biltrafik på Sønderlundvej vil forsat være nedsat.



Figur 13. Placering af vejlukning ved forsøg og alternative forslag til hvor en vejlukning kan placeres på Sønderlundvej.

Prisoverslag:

0,7 mio. kr. til anlæg og rådgivning.

0,05-0,35 mio. kr. til ekspropriation.

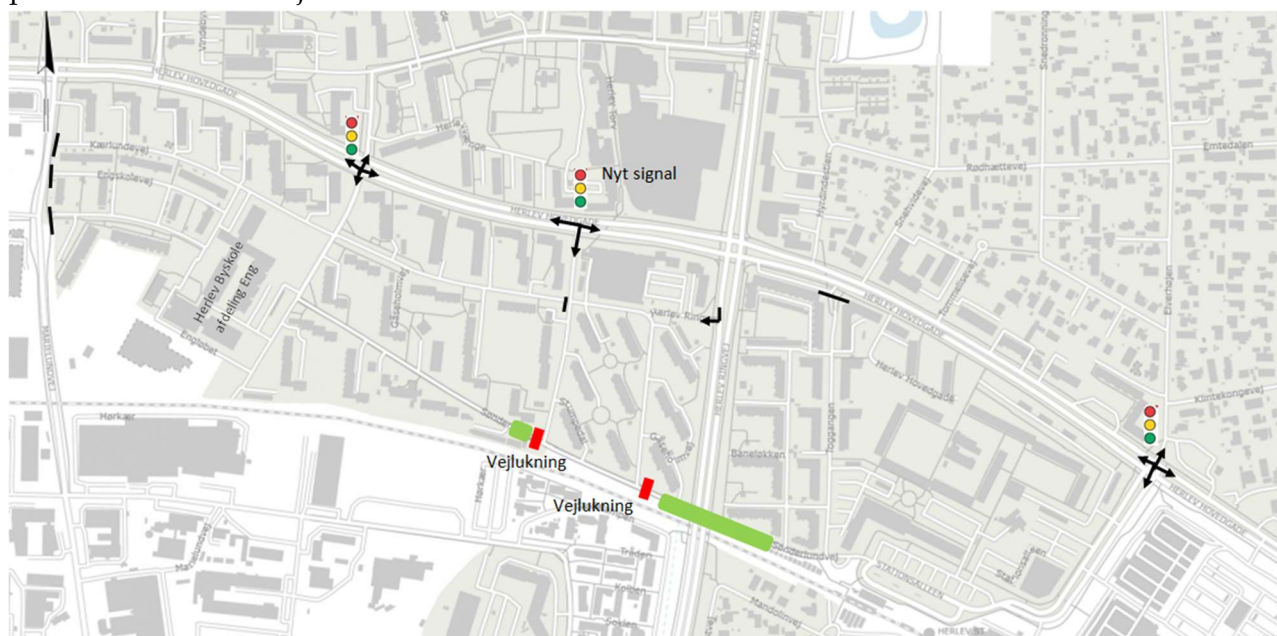
Anlægsperiode ca. 1 måned.

Løsning 6 - Signalanlæg ved Stumpedal inklusive vejlukninger

Der etableres et fuldt signalanlæg i krydset Herlev Hovedgade/Stumpedal samt to vejlukninger på Sønderlundvej. Den ene lukning ved Sønderlundvej/Stumpedal og den anden ved banen.

Dermed bliver området syd for Herlev Hovedgade og mellem Marielundvej og Stationsalleen inddelt i tre områder, der alle har adgang til Herlev Hovedgade via signalregulerede kryds (se Figur 15), og det sikres, at Sønderlundvej, som er en lokalvej, ikke bruges som et alternativ til Herlev Hovedgade, som er klassificeret som trafikvej.

Der skal etableres en vendeplads på Sønderlundvej vest for vejlukningen ved Stumpedal, for at sikre at bilerne ikke skal bakke, hvor der også færdes cyklister. Øst for Gåseholmvej og ved Baneløkken/Toggangen er det muligt at vende bilerne på det eksisterende vejareal.



Figur 14. Signalanlæg ved Stumpedal og to vejlukninger på Sønderlundvej, samt to grønne områder på Sønderlundvej på vejstykker, som er lukket for biler.

Fordele:

Sønderlundvej fredeligholdes, da trafikken til Herlev Byskole afdeling Eng skal via Engløbet, og det ikke er muligt at benytte Sønderlundvej til gennemkørsel.

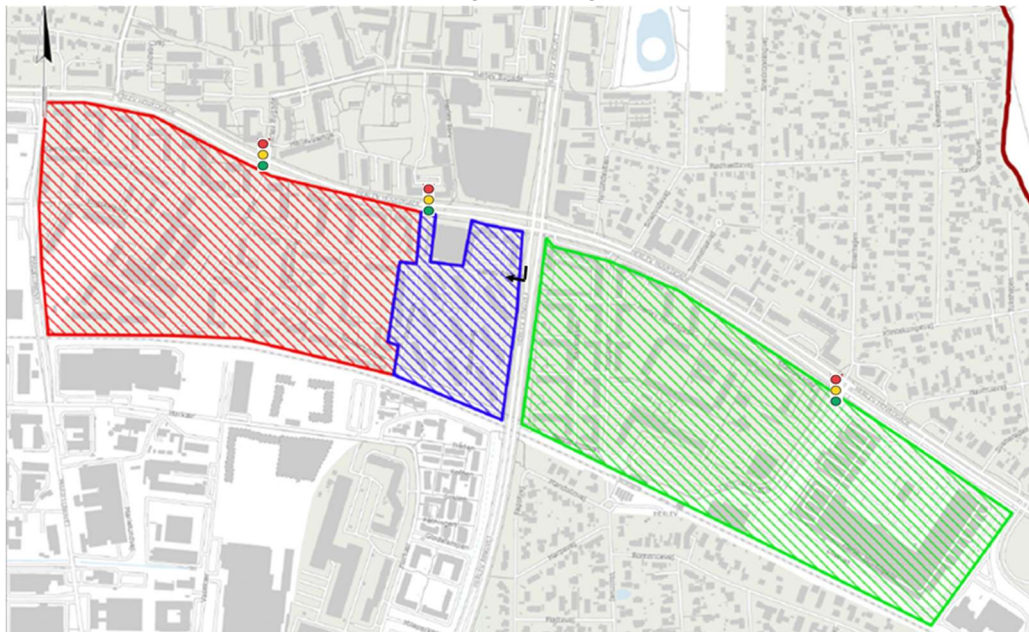
På Sønderlundvej vil det være muligt at bruge strækningen mellem Baneløkken og Gåseholmvej til at skabe et grønt byrum, da der på denne del af strækningen kun er adgang for gående og cyklister.

Der vil også være mulighed for et grønt areal ved vejlukningen vest for Stumpedal, som er beskrevet under løsning 5. Begge grønne områder er vist på Figur 14.

Det vil kun være nødvendigt at ekspropriere et område til vendeplads på Sønderlundvej, da det ikke vil være nødvendigt at udvide vejarealet.

Beboerne på Stumpedal og Gåseholmvej vil få adgang til deres boligområde via det signalregulerede anlæg ved Stumpedal på Herlev Hovedgade – markeret med blåt nedenfor. Det vil være muligt for dem at foretage venstresving på Herlev Hovedgade til og fra området.

Et signalanlæg ved Herlev Hovedgade/Stumpedal vil også være en fordel i forhold til trafikanter, som skal til og fra Bangs Torv.



Figur 15. Nyt signal på Herlev Hovedgade og to vejlukninger på Sønderlundvej. De lukkede områder er vist med hver sin farve. Adgang til og fra områder er via signalanlæg på Herlev Hovedgade for bilister. Der er adgang mellem områderne for trafikanter til fods eller på cykel.

Ulemper:

Beboerne i området omkring Engløbet har kun mulighed for at komme ind og ud af området ved det signalregulerede kryds på Herlev Hovedgade – området er markeret med rødt ovenfor.

Beboerne øst for stationen (området markeret med grønt) får adgang til området via krydset ved Stationsalleen på Herlev Hovedgade.

Endnu et signalanlæg på Herlev Hovedgade kan forsinke trafikanterne på Herlev Hovedgade. Det er også vigtigt, at signalanlægget er samordnet med signalanlægget Herlev Hovedgade/Herlev Ringvej, da der ikke er så lang afstand mellem de to kryds.

Prisoverslag:

2,7 mio. kr. til anlæg og rådgivning.

0,05-0,35 mio. kr. til ekspropriation.

Anlægsperiode ca. 3 måneder.

Løsning 7 - Etablering af cykelgade på Sønderlundvej

En cykelgade er et forholdsvis nyt tiltag, hvor bilisterne skal færdes på cyklisternes betingelser og hastigheden sættes f.eks. til 30 km/t, hvis kørsel tillades.

"I cykelgader har både cykler og biler adgang og skal dele kørebanen under hensyntagen til hinanden. Hastigheden på en cykelgade skal derfor svare til cyklisteres hastighed, dvs. 30 km/t eller derunder. Alle kørende skal stadig udvise hensyn til hinanden, og såvel bilister som cyklister må ikke unødigt hindre andre i at komme frem."²



Figur 16. Eksempel på skiltning af cykelgade³

Der skal etableres hastighedsdæmpende tiltag for at nedsætte hastigheden til 30 km/t på Sønderlundvej. Da cykelgader ikke er et udbredt koncept, skal der være fokus på kommunikation til trafikanterne.

Tværsprofil:

Der etableres ikke cykelstier, da de motoriserede køretøjer skal færdes tilsvarende cyklisternes hastighed. Dermed skal der være kørebane i begge retninger og fortov til de gående. Vejens profil vil derfor ikke kræve udvidelse af vejarealet, men det vil være nødvendigt at etablere hastighedsdæmpende tiltag for at sikre, at bilisterne ikke kører hurtigere end 30 km/t. Ved en ønsket hastighed på 30 km/t anbefales den indbyrdes afstand mellem fartdæmpere at være 75 m.

² "Trafikal fredeliggørelse i byer", Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme, 2022

³ Idekatalog for cykeltrafik, Cycling Embassy of Denmark, Foto: Troels Andersen



2,5 m	5,5 m	2,5 m	= 10,5 m
-------	-------	-------	----------

Fordele:

Hastigheden nedsættes fra 40 km/t til 30 km/t, hvilket formentlig vil øge cyklisternes tryghed.

Beboerne i området har mulighed for at komme til og fra deres boliger både via krydset Engløbet/Herlev Hovedgade og via Stationsalleen/Herlev Hovedgade ved at benytte Sønderlundvej.

Der er mulighed for at inddrage overskydende vejareal til begrønning langs vejen, hvis det vælges at indsnævre vejen som en del af hastighedsnedsættelsen. Dette er ikke inkluderet i prisoverslaget for dette tiltag.

Ulemper:

Det vil fortsat være tilladt for bilisterne at køre på Sønderlundvej, og cyklister og bilister skal færdes på samme areal, hvilket ikke nødvendigvis føles trygt for forældre og elever på cykel. Der er reelt ikke noget, der forhindrer bilisterne i at benytte en cykelgade, hvor kørsel er tilladt, hvilket kan medvirke til at Sønderlundvej igen bliver en attraktiv rute i forhold til Herlev Hovedgade.

Det anbefales ikke at lave for lange stræk med cykelgader, hvilket er max 500-600 m. Fra Engløbet til Toggangen er der ca. 700 m.

Antallet af cyklister skal helst være det dobbelte af antallet af motorkøretøjer. Med vejlukningen er antallet af cyklister og biler ca. det samme på Sønderlundvej vest, (se tabeller med trafik i Bilag 1 - Baggrund for lukning af Sønderlundvej og eksisterede forhold) men med en åbning af Sønderlundvej som cykelgade, forventes det, at antallet af biler vil stige til samme niveau som i 2021.

Der er ikke så mange erfaringer med trafiksikkerheden, da cykelgader er en forholdsvis ny løsning i Danmark.

Prisoverslag:

0,8 mio. kr. til anlæg og rådgivning.

Der skal ikke bruges penge på ekspropriation.

Anlægsperiode ca. 1 måned.

I flere kommuner (blandt andet Odense, Herning og København) er der indført bilfrizoner ved skolerne omkring mødetid – også kaldet ”Hjertezoner”. Det er ikke tilladt at køre ind i et afgrænset område omkring skolen f.eks. mellem kl. 7.30 og 8.30.



Figur 17. Eksempel på skiltning af Bilfrizone ved skole i Herning⁴

Da der i efteråret 2023 blev åbnet for en Kys&Kør på Engløbet ved Herlev Byskole, anbefales det kun at indføre bilfrizone på Sønderlundvej.

[illegible]

⁴ "Trafikal fredeliggørelse i byer", Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme, 2022

Fordele:

I dette tilfælde vil Sønderlundvej fredeliggøres i perioden omkring mødetid i skolen, så det bliver mere trygt for børn og forældre at færdes til fods eller på cykel til og fra skole.

Det vil ikke være nødvendigt at ændre i vejens udformning, så der skal ikke eksproprieres omkringliggende arealer.

Udenfor tidsbegrænsningen vil det være tilladt at køre på Sønderlundvej for alle trafikanter.

Ulemper:

I efteråret 2023 blev der åbnet en Kys&Kør ved Herlev Byskole afdeling Eng, som kun er mulig at benytte, hvis tiltag kun gælder for Sønderlundvej. Dermed vil området omkring skolen ikke i samme grad fredeliggøres omkring mødetid.

En stor ulempe ved en tidsbegrænset adgang på Sønderlundvej er, at det kræver, at forbuddet håndhæves, da der ellers vil være bilister, som ikke følger anvisningerne. Det kan igen give anledning til, at forældrene ikke føler, at det er trygt at lade børnene gå eller cykle i skole. Erfaringer med indkørselsforbud for lastbiler på Engløbet og Sønderlundvej i perioden 7.30-8.30 viser, at indkørselsforbuddet ikke respekteres, når Politiet ikke er til stede.

Når kørsel er tilladt i resten af døgnet, vil Sønderlundvej ikke i samme omfang fredeliggøres, og dermed vil der ikke opnås samme tryghed for børn og forældre.

Prisoverslag:

0,1 mio. kr. til anlæg og rådgivning.

Der skal ikke bruges penge på ekspropriation.

Anlægsperiode ca. 1-2 uger.

Tidligere er følgende tiltag undersøgt:

- Signalanlæg i krydset Sønderlundvej/Engløbet
- Hastighedsdæmpende foranstaltninger
- Tidsbegrænset lukning med pullert
- Ærindekørsel tilladt

Disse tiltag blev undersøgt i forbindelse med, at der af kommunalbestyrelsen den 8. marts 2023 blev taget beslutning om at lukke Sønderlundvej midlertidigt, og derfor er de ikke behandlet igen.