



Furesø Kommune
bme@furesoe.dk

UDKAST

Evt. bemærkninger til J89's Byudviklingsudvalg: bos@jonstrup89.dk
senest 28. april 2019

Jonstrup xx. April 2019

Perimetervejens 3. etape

Jonstrup '89s hørings svar til Furesø kommunes høringskrivelse af 21. marts 2019 med supplerende fremsendelse af matrikelkort 29. marts 2019

Jonstrup '89 takker for muligheden for at kommentere fremsendte projekt og redegørelse for anlæggelse af den afsluttende 3. etape af Perimetervejen. Dette hørings svar er baseret på tilbagemeldinger fra borgere i bydelen med baggrund i hørings svarets fremlæggelse på foreningens hjemmeside i perioden 7. – 28. april 2019.

Som grundlag er modtaget følgende fra kommunen:

- Høringskrivelse af 21. marts 2019 fra kommunen
- Oversigtsplan GE_1_031 dateret 2019.03.xx
- 2 stk Snit i vejen RO_3_341 og RO-3_342 dateret 2018.10.12
- Tilføjelser til høring vedr. Perimetervejen af 29. marts 2019 fra kommunen

Jonstrup '89 er meget tilfreds med, at det er lykkedes at reducere vejprofilet til 6 m, og at der anlægges énsidig fællessti i vejens nordside for imødekomme ambition om lavere hastighed, større sikkerhed for cyklister og minimering af gener for beboere på Nørrevangsvej i overensstemmelse med tidligere drøftelser. Til trods for, at det er uden for nærværende projekts rammer, skal det nævnes, at udeladelse af syd-vendt fortov/cykelsti er knyttet til aftalen med forvaltningen om sikker stiforbindelse fra Nørrevangsvej/Søndrevangsvej til Jonstrup Torv via Seminarievej og Jonshøj-bebyggelsen.

Jonstrup '89 hilser også det mere 'grønne' og 'naturlige' udlæg end oprindeligt præsenteret velkomment. Idéen om at udelade kantstensafgrænsninger til fordel for grønne rabatter og skillerabat i niveau ser ud til at kunne lykkes og er overbevisende fremlagt i projekt materialet.

Vi har følgende, supplerende bemærkninger og enkelte ændringsforslag til det fremlagte projekt:

1. Busbetjening på Perimetervejen
 - 1.2 I tilknytning til aftale med Movia busbetjenes borgerne via Perimetervejen, og i henhold til Byråds beslutning skal der på denne 3. etape anlægges 1 á 2 busstoppesteder. Oversigtsplanen angiver ingen af disse stoppesteder. Det vil her være mest hensigtsmæssigt, at det ene busstoppested anlægges ved gennemgangsstien fra Bringevej til servicering primært af børneinstitutionen Krudthuset og beboere i Ny Bringe Grundejerforenings 187 husstande.



- 1.3 Som det hidtil er fremlagt, vil busbetjeningen på Perimetervejen køre gennem Jonstrup ad Jonstrupvej (afkørsel ved Sydvagten). Ifald buslinjen udlægges ad Søhusvej, skal stoppesteder for Bringehusene, Højen og Nørrevangsvej/Søndervangsvej naturligvis indarbejdes.
- 1.4 Stoppesteder kan anlægges i tilknytning til Perimetervejens midterheller for at sikre imod overhaling af holdende busser.
2. **Sti mellem Perimetervejen og Bringevej**
 - 2.1 Stien er placeret iht. tidligere aftale med tilslutning til eksisterende bump på Bringevej, men er ikke detailplanlagt i det fremsendte projektmateriale. Vi antager det som en selvfølge, at stiens stigning vil overholde bestemmelserne for tilgængelighed (kørestolsbrugere m.fl.) og tilgodeser hensyn til sikre oversigtsforhold for cyklister og gående inden krydsning af vejen.
3. **Reduktion af trafikstøj**
 - 3.1 Hastighed for dimensionering af bump på 3. etape fremgår ikke af det fremsendte materiale, men er senere bekræftet til 'anbefalet' 40 km/t på hele strækningen i overensstemmelse med byrådsbeslutning.
 - 3.2 Bump kan ikke anbefales som 2-sporede pudebump, som har vist sig ikke at have den ønskede effekt for hastigheden. Derimod kan vi pege på modificerede cirkelbump i hele vejens bredde i overensstemmelse med vejreglerne, hvilket også imødekommer hensyn til buschaufførers komfort.
 - 3.3 Bump bør placeres, så der sikres et konstant hastighedsprofil og dermed minimalt støjniveau. Afstanden bør jfr. Vejreglerne være 100 m ved 40 km/h, hvor oversigtstegningen generelt angiver godt 140 m. Jonstrup '89 og borgere i Jonstrup imødeser projektændring i overensstemmelse hermed.
 - 3.4 Den projekterede vej afsluttes med et slidlag AB 8t, hvilket ikke er støjreducerende. Slidlaget skal uanset de hastighedsregulerende tiltag være støjdæmpende SRS slidlag i overensstemmelse med byrådsbeslutning. Erfaringsvis vil ca. 15% af bilisterne overskride bumpenes dimensionerende hastighed med tilhørende dækstøj, hvorfor beslutningen om støjdæmpende asfalt skal efterleves.
 - 3.5 Det kan anbefales at erstatte de viste autoværn med Delta Bloc, hvilket vil reducere trafikstøj mod naboer. Delta Bloc kan samtidig være basis for støjhegn, hvis erfaringerne sidenhen viser nødvendigheden heraf.
4. **Belysning og billys**
 - 4.2 Oversigtsplanen angiver ikke placering af belysningsmaster
 - 4.3 Perimetervejen er udlagt som sekundær lokalvej, hvor højden til lyskilden jfr. vejreglerne ikke bør overstige 5 m. Uanset at belysningsarmaturer på Perimetervejens 1. etape er placeret i 6 m højde ønskes højden reduceret i overensstemmelse med vejreglerne. LED lyskilden skal ikke kunne ses fra nabobebyggelserne og bør om nødvendigt herfor vendes bort fra bebyggelser.

Vi er tidligere stillet beregninger i udsigt, der dokumenterer blændings- og geneforhold for naboer langs vejen.



- 4.4 Belysningen bør om muligt koncentreres på stien, idet vejbanen er tilstrækkelig tydelig for bilister, der kan følge den retroreflekterende kørebaneafmærkning.
- 4.5 Vi ønsker styrken af vejbelysningen kraftigt reduceret i nattetimerne, - fortsat med prioritering af stiens belysning. Byrådet har besluttet, at vejbelysningen på denne strækning skal udføres behovsstyret (Smart City-løsning) eller permanent slukket om natten, hvor vores forslag er et kompromis mellem hensyn til trafikikkerhed, nabogener, energibesparelse og naturen.
- 4.6 Jonstrup '89 har tidligere gjort opmærksom på, at lyskegler fra biler, der tilkører Perimetervejen fra Søhusvej, vil feje ud over flyvestationen. Vi er stillet en løsning i udsigt, som dog ikke fremgår af projektet. Løsningen kunne være forsækning af vejbanen på en kortere strækning, men kan også være enklere tiltag som f.eks. tæt busk-beplantning.
- 4.7 Anvendelse af Delta Bloc i stedet for autoværn (jfr. pkt. 3.5) vil samtidig reducere gener ved strejflys fra biler til beboere langs vejen.
5. Udlæg, tværprofiler og skiltning.
 - 5.1 Krydsning ved Jonstrupvej:

Som nævnt, synes udlægget med 6 m kørebane løst meget tilfredsstillende. Vi skal derfor anmode om, at området omkring tilslutning til Jonstrupvej gentænkes, idet vejen her er alt for bred. Med en lokal vejbredder på 9 m og krydsningsheller i 2 m bredde (!) får bilisterne her opfattelsen af at køre på ind på en trafikvej.

Med korrekt udformede bump i rette afstand (jfr. herover) vil hastigheden være afdæmpet uden grund til unødvendigt bredere vejbane, - og uden behov for krydsningsheller.
 - 5.2 En samlet strategi for trafikafvikling omkring vejkrydset savnes på dette sted. Fodgængere ledes ad civiliserede fortove/gangstier til krydsningspunkter, hvor (skole-)cyklister og biler skal finde fælles løsninger i et uafklaret vejkryds.

Vi retter hermed en henvendelse om at samtænke sikker trafikafvikling for alle trafikarter på stedet.
 - 5.3 For at sikre imod parkering i rabatten bør etableres P-forbudszone langs hele Perimetervejen.
 - 5.4 Ved etablering af dobbeltrettet fællessti med vægning af fodgængertrafik på linje med cykeltrafik kræves fælles hensyntagen jfr. Færdselslovens § 3. Afmærkningen skal da være en D27 med undertavle UD 21.1. For at sikre retningsfordeling skal der etableres brudt delelinje midt i stien.