



Furesø Kommune  
[bme@furesoe.dk](mailto:bme@furesoe.dk)

Jonstrup, den 28. april 2019

### **Perimetervejens 3. etape Jonstrup '89s høringssvar til Furesø kommunes høringsskrivelse af 21. marts 2019**

Jonstrup '89 takker for opfordring til at kommentere fremsendte projekt og redegørelse for anlæggelse af den afsluttende 3. etape af Perimetervejen.

Som grundlag er modtaget følgende fra Furesø kommune:

- Høringsskrivelse af 21. marts 2019
- 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

Jonstrup '89 er meget tilfreds med, at det dels er lykkedes at reducere vejprofilen til 6 m svarende til klassifikationen som sekundær lokalvej, og at der dels anlægges énsidig fællessti i vejens nordside for imødekomme af 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 sydvendt fortov/cykelsti er knyttet til aftalen med forvaltningen om etablering af sikker stiforbindelse fra Nørrevangsvej/Søndervangsvej via Seminarievej og Jonshøj-bebyggelsen til Jonstrup Torv.

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.

Dette høringssvar er baseret på tilbagemeldinger fra borgere i bydelen med baggrund i borgermøde 3. april 2019 og efterfølgende fremlæggelse på Jonstrup '89s hjemmeside i perioden 7. – 28. april 2019. Desuden baseres høringssvaret på fællesmøde 15. april 2019 med de almennyttige afdelinger og grundejerforeninger langs Perimetervejen: 'Jonstrupvænge', 'Nørrevangsvej/Søndervangsvej', 'Højen', 'Mageløse', 'Bringehusene' og 'Jonshøj', - et møde hvori også kirkegården/menighedsrådet var repræsenteret. Høringssvaret er i øvrigt udarbejdet i samarbejde med Ny Bringe Grundejerforening. Vi er bekendt med, at enkelte af disse grundejerforeninger/afdelinger vil fremsende egne høringssvar.

Som grundlag for den videre planlægning af Perimetervejen, skal vi indledningsvis påtale følgende forhold A og B, som afviger fra allerede indgåede aftaler, hvorfor projektet skal korrigeres:

#### **A. Grænse for vejudlæg mod syd**

Det er aftalt med forvaltning og politikere, at vejudlægget på strækningen tæt på Bringevej skal forskydes nordpå således, at den eksisterende sydlige vejkant bliver den fremtidige sydlige kant for den delte sti. Dette fremgår bl.a. af MPT-udvalgets beslutning 16. november 2016.



Men denne aftale er ikke overholdt i det fremlagte projekt, idet den delte sti vest for position 1+700 i modstrid med beslutningen er placeret 5 – 6 m syd for 'den eksisterende sydlige vejkant'. Vejplanlæggerne forudsætter således, at et betydeligt antal store træer imod Bringevej skal fældes i et 5 – 6 m bredt bælte, hvilket er helt uacceptabelt.

Vejprojektet skal revideres for efterlevelse af de indgåede aftaler.

## **B Støjdæmpende asfalt**

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 økonomiudvalgets indstilling 2. december 2015 og MPT-udvalgets beslutning 16. november 2019. Uanset hastighedsdæmpning vil flere bilister overskride den anbefalede hastighed med tilhørende dækstøj.

Beslutningen om støjdæmpende asfalt skal efterleves og projektet revideres.

Vi har følgende, supplerende bemærkninger og 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 aftale og MPT-udvalgets 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.

Stoppestedet kan anlægges i tilknytning til midterhellen for at sikre imod overhaling af holdende busser.

- 1.3 Som det hidtil er fremlagt, vil busbetjeningen på Perimetervejen køre gennem Jonstrup ad Jonstrupvej (afkørsel ved Sydvagten). Det vil her være hensigtsmæssigt at anlægge supplerende busstoppested ved den tidligere Sydvagte til nytte for beboere i Bringehusene og besøgende til flyvestationen.

### **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. J89 gør her opmærksom på, at stiens tracé skal tilpasses den korrekte placering af Perimetervejen jfr. herover pkt. A, hvilket muliggør et udlæg der i betydelig grad reducerer træfældninger ift. det nu foreslåede.
- 2.2 Vi antager det som en selvfølge, at stien vil overholde bestemmelserne for tilgængelighed (kørestolsbrugere m.fl.) og tilgodeser hensyn til sikre oversigtsforhold for cyklister og gående inden krydsning af vejene.

### **3. Reduktion af trafikstøj og hastighed**

- 3.1 Hastighed for dimensionering af bump på 3. etape fremgår ikke af det fremsendte materiale, men er bekræftet til 'anbefalet' 40 km/t på hele strækningen i overensstemmelse med MPT-udvalgets beslutning.
- 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, hvilket imødekommer hensyn til buschaufførers arbejdsmiljø.



- 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 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.
- 3.5 I bestræbelserne på at sikre vejens hensigtsmæssige anvendelse som sekundær lokalvej - herunder behov for tilpasset hastighed - har både borgere og Jonstrup '89 tidligere anbefalet plantning af vejtræer langs vejen. Vi skal derfor anmode om, at projektet suppleres med vejtræer, som appellere til tilpasset hastighed og som samtidig muliggør udsyn over Sletten for borgere og bilister.
- 3.6 Støjdæmpende asfalt jfr. herover pkt. B.

#### 4. Belysning og billys

- 4.2 Oversigtsplanen angiver ikke placering af belysningsmaster
- 4.3 Perimetervejen er udlagt som sekundær lokalvej, hvor højden til lyskilden anbefales til maks. 5 m. Uanset, at belysningsarmaturer på Perimetervejens 1. etape er placeret højere, ønskes højden af vej-belysningen reduceret i overensstemmelse hermed.

J89 er tidligere stillet beregninger i udsigt, der dokumenterer blændings- og geneforhold for naboer langs vejen, men har ikke modtaget dem endnu. Vi skal derfor anmode om, at lyskilden afskærmes for ikke at kunne ses fra nabobegyggelserne.

- 4.4 Belysningen bør om muligt koncentrerer på stien, idet vejbanen er tilstrækkelig tydelig for bilister, der ved egen belysning kan følge kørebaneafmærkningen.
- 4.5 I overensstemmelse med den fælles forståelse af at undgå uhensigtsmæssig belysning af naturen ønsker J89 styrken af vej-belysningen kraftigt reduceret i nattetimerne, - fortsat med prioritering af stibelysning.

MPT-udvalget har besluttet, at vej-belysningen på denne strækning skal udføres behovsstyret (Smart City-løsning) eller permanent slukket om natten, hvilket kan være alternative fremgangsmåder, hvor vi stadig anbefaler prioritering af stibelysning for cyklister og gående prioriteret.

- 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 forsænkning af vejbanen på en kortere strækning, men kan også være enklere tiltag som f.eks. en lille vold ved svinget eller tæt busk-beplantning.

Anlæggelse skal ske under hensyntagen til generelt udsyn over sletten, også for nærtboende borgere.

- 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 I: 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 vejbredde 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.

- 5.2 Krydsning ved Jonstrupvej II: En samlet strategi for trafikafvikling i vejkrydset savnes. Fodgængere ledes ad civiliserede fortove/gangstier til krydsningspunkter, hvor (skole-)cyklister og biler synes at skulle finde fælles løsninger i et uforklaret vejkryds.

Vi retter hermed en kraftig opfordring til at samtænke sikker trafikafvikling for alle trafikarter på dette sted, og vi deltager gerne i drøftelser om behov og endelig løsning.

- 5.3 For at sikre imod parkering i rabatten bør etableres P-forbudszone langs hele Perimetervejen.
- 5.4 Ved etablering af dobbeltrettet fællessti med vægtning af fodgængertrafik på linje med cykeltrafik kræves fælles hensyntagen jfr. Færdselslovens § 3 og tilhørende skiltning med D27 og undertavle UD 21.1. Retningsfordeling skal sikres med brudt delelinje midt i stien.

Jonstrup '89 har tidligere anmodet om korrigerede trafikprognoser i lyset af åbning af Perimetervejen ved Jonstrupvej ('Sydvagten') og i lyset af Frederikssundmotorvejens anlæggelse. Prognoserne kunne indikere ændret brugeradfærd og dermed anderledes fordeling af trafikken til/fra Perimetervejen. Uanset dette er prognoser i deres natur alene indikationer, der vil afvige i praksis, hvorfor Jonstrup '89 fortsat er åben for dialog med Furesø kommune om trafikregulerende tiltag, hvor behov afdækkes. I den positive ånd ser vi frem til at de igangværende drøftelser ('workshops') om nødvendige og bymæssigt hensigtsmæssige tiltag for trafikafvikling i Jonstrup finder en god løsning.

Med venlig hilsen  
Jonstrup '89

v. Per K. Larsen  
Formand  
Bringetoften 17  
3500 Værløse  
Tlf. 23 28 44 80