HASPEGÅRDENS
GRUNDEJERFORENING stiftet 1919
FORMAND: Flemming Yssing Hansen, Hjortevænget 47, 2880 Bagsværd

Høringssvar til Gladsaxe Trafiksikkerhedsplan 2023

Haspegaardens Grundejerforening

Januar 2023

Indledning
Vi kan helt tilslutte os målsætningen i Gladsaxe Trafiksikkerhedsplan 2022 med vægt på at skabe trygge og sikre forhold for specielt fodgængere og cyklister.

Som en lokal forening har vi fokuseret på forholdene i Haspegaardens område. Vi har igennem en årrække arbejdet for en bedre sikring for cyklister i trafikken, for overholdelse af 40 km/t hastighedsgrænsen og for en begrænsning af den gennemkørende trafik, især på Frodesvej og Krogshøjvej. Vore bestræbelser har resulteret i et nyt "bump" på Frodesvej i 2017, som desværre ikke synes at have haft den store virkning på hastigheden og begrænsningen af den gennemkørende trafik, og vi håber derfor, at denne Trafiksikkerhedsplan vil føre til flere initiativer til sikring af trafikanterne i vort område.

Hastighedsbegrænsning
Forslaget om en maksimal hastighed på 50 km/t på kommunens veje, kan vi godt støtte, da de fleste kender bestemmelsen om, at der i bebyggede områder højest må køres med 50 km/t.

Vi har med tilfredshed noteret os, at de to veje, Krogshøjvej (16) og Frodesvej (17) i figur 3 er medtaget som veje med "væsentlige hastighedsoverskridelser", hvilket passer nøje med vores oplevelser. Er der veje, hvor man skønner at en yderligere sænkning af den maksimale hastighed vil være af betydning for sikkerheden skal det markeres ikke kun ved skiltning, men også ved hastighedsdæmpende tiltag såsom bump og/eller vejindsnævringer.

Vejene i vort område har en hastighedsbegrænsning på 40 km/t, hvilket vi finder er passende. Vi har dog meldinger om, at skiltningen ved indgangene til området nogen gange overses, idet opmærksomheden er fokuseret på den øvrige trafik, når man drejer ind i området. Udover skiltningen bør der være hastighedsdæmpende foranstaltninger i form af bump og/eller vejindsnævringer, som **naturligt** vil føre til lavere hastigheder, hvis tætheden af disse er stor nok; samtidig mindes den kørende om, at man befinder sig i et område, der kræver særlig opmærksomhed. Således har det vist sig, at det ekstra bump på Frodesvej i 2017 kun har haft en beskeden effekt på hastigheden, hvilket altså må betyde at tætheden af de hastighedsdæmpende foranstaltninger ikke er tilstrækkelige og derfor må suppleres med flere.

På Kroghshøjvej er de hastighedsdæmpende tiltag heller ikke tilstrækkelige. Her kommer der imidlertid til at ske nogle ændringer i forbindelse med den forestående omlægning af buslinjerne 250S og 165. Når linje 165 flyttes fra Krogshøjvej og erstattes med 250S, der kører hyppigere i myldretiden, er der, så vidt vi forstår, planer om flere bump og en vejindsnævring, hvilket vil have en gavnlig indflydelse på hastigheden og sikkert også på antallet af bilister, der benytter vort område som genvej mellem Bagsværd Hovedgade og Klausdalsbrovej.

HASPEGÅRDENS
GRUNDEJERFORENING stiftet 1919
FORMAND: Flemming Yssing Hansen, Hjortevænget 47, 2880 Bagsværd

Cykelstinettet
Vi har i årevis arbejdet for at cykelbanen på Frodesvej erstattes med en cykelsti og at der etableres en cykelsti på Krogshøjvej af hensyn til trafiksikkerheden.

Ser man på kortet over cyklistnettet, Figur 4 side 10, bemærker vi med interesse, at der kun er ganske få cykelbaner i kommunen med den længste på netop Frodesvej, hvorfor vi stærkt anbefaler at erstatte dem med egentlige cykelstier **ude** af niveau med kørebanen. Derved undgås farlige situationer, hvor nogle bilister kører ind over cykelbanen for eksempelvis at give modkørende biler plads til at passere parkerede biler, i stedet for at lade den modkørende vente indtil der er plads. Der er også bilister, som parkerer ind over cykelbanen, hvorved cyklister tvinges ud på kørebanen for at passere den parkerede bil, hvilket især for børn kan give farlige situationer. Fra tid til anden hører vi om kritiske situationer for biler og cyklister fra beboerne på vejene, men indtil videre heldigvis uden alvorlige ulykker; men det er kun en stakket frist med mindre der bliver gjort noget for at eliminere muligheden for alvorlige ulykker.

Ved anlæggelse af en cykelsti i dag skal man have øje for de efterhånden mange brugere, der bevæger sig med forskellige hastigheder, såsom knallerter med og uden nummerplade, el-cykler, el-scootere, cyklister på "racercykler", ladcykler, el-løbehjul og "almindelige" cyklister. Det betyder, at cykelstierne ikke må være for smalle for at være sikre.

Udpegede projektlokaliteter og skolevej til Bagsværd skole
I tabellen knyttet til de udpegede projektlokaliteter undrer vi os over lokalitet nr. 10, Frodesvej/Rylevænget på side 26. Som udpegningsårsag anføres: "Udpeget fra udpegninger knyttet til anbefalet skoleruter med høj trafikmængde". Som løsningsforslag anføres "Hævet flade" og "Krydsningshelle". Går man så til Bilag 1 side 6 med anbefalede skoleruter til Bagsværd skole ses under id 3, Frodesvej/Rylevænget, hvor den anbefalede skolerute **ikke** krydser den meget trafikerede Frodesvej, men følger denne hen til Bagsværd Hovedgade, hvor krydsningen kan ske sikkert ved et lysreguleret kryds. Så hvad er det for en krydsningshelle man taler om ved Frodesvej/Rylevænget? Vi forstår ikke fokuseringen på Rylevænget, når trafikken fra den vej ikke er større end fra Haspegårdsvej og Hjortevænget ind på Frodesvej, som kan følges ned til Bagsværd Hovedgade, hvor krydsningen af Frodesvej kan ske sikkert.

Med venlig hilsen

Haspegaardens Grundejerforening

P.b.v

Flemming Yssing Hansen, formand