Henrik Aagaard

Fra: Henrik Aagaard
Sendt: 24. januar 2025 09:20
Til: Henrik Aagaard
Emne: VS: Trafik sikkerhed

SentByUser: 1540145898

Høringssvar 1

dragoer.dk (Databeskyttelse), kan du læse om, hvordan vi behandler dine personoplysninger og om dine rettigheder.
Fra: Bent Larsen < >
Sendt: 21. november 2024 23:57
Til: Dragoer - Officiel postkasse Dragør kommune <dragoer@dragoer.dk>
Emne: Trafik sikkerhed

Kære rette vedkommende
Hermed nogle få bemærkninger om hvad jeg kunne tænke mig man gjorde vedr nogle få forhold:
1. Søndre Kinkelgade udkørsel i Englandsvej: Her har jeg mange gange gennem årene, dels som spørgsmål i KB's spørgetid og som kommentar til budgetforslag, efterlyst sikring mod spøgelsesbilister på Englandsvej. Har man først mødt en sådan når inde fra kommer op fra Tunnelen, så ved hvor ubehageligt det er, og hvor slemt det kan blive. Mit spørgsmål har været: Var det ikke muligt at male en hvid højresvingspil på vejbanen og sætte et skilt op med venstresving forbudt? Her kan man blot pille det nuværende skilt med ophør 40 km ned. Svaret har været flere gange: Vi lade Plan og Teknik se på det. Det er meget billige foranstaltninger.
2. Cyklister på Bachersmindevej ved udkørslerne fra kolonihaveforeningen og beboelsen Søndergård lidt vest for. Her bør 30 km skiltet flyttes hen vest for beboelsen, og om muligt forsynes med et ekstra skilt: Gælder også cyklister. Både el-cyklister og sports sprinterne bør nedsætte deres hastighed forbi disse udkørsler. Og på begge sider af disse indkørsler bør anbringes nogle af de skilte, som grundejerne langs Ndr. Strandvej har opsat specielt for hurtige cyklister.
3. Også sikkerheden ved udkørslen fra Genbrugspladsen bør der gøres noget ved. Ulovligt parkerede biler i vejsiden, kan give problemer for både bilister og cyklister, når biler skal ud fra Genbrugspladsen. Problemet kunne let løses, hvis der blev skabt plads til parkerede biler, der hvor den store støjvold ligger ved indgangen til pladsen. Fjern de yderste 10-12 m af volden, så der bliver plads til en række biler. Denne problematiske støjvold blev anlagt for at skærme campingpladsen, der også dengang lejede arealet omkring "Skomagervælen". Den mest støjende aktivitet på pladsen dengang var hjørnet, hvor man med traktorer skrabede haveaffald sammen, der lå i det nordvestlige hjørne. Det gør man ikke mere. Det sker nu langt fra i det modsatte sydøstlige hjørne, hvor der er lovet ny støjvold ind mod campingpladsen. Vil også give plads til evt. parkering ved den kommende skovrejsning bag Genbrugspadsen.
4. Et forslag, som slet ikke fremmer trafiksikkerheden i Dragør, men i Tårnby. Hvor Strandstien på Nordstranden rammer Kystvejen, har i mange år været en stor låge. Ikke en fodgænger låge, men en dobbelt låge over 3 meter bred. Formentlig i sin tid lavet af Københavns Amt, da det var dem der stod for bygningen af både kystsikrings diget og Kystvejen. Størrelsen tyder på, at den kunne bruges til arbejdskørsel. Har været låst indtil fornylig. Efter at en lidt doven kondiløber fra Kystvejen ikke ville løbe et par hundrede meter mere for at komme ned på Strandstien af den autoriserede natursti parallelt med Kystvejen, så klagede kondiløberen.til Tårnby Kommune, der fjernede hele lågen. Ulovlig cykelkørsel fra Strandstien ud på Kystvejen, kan nemt risikere i ulykker, da trafik fra venstre ses årligt p.g. af bevoksning. Selv om cykling er forbudt på Strandstien, er ulovlige cyklister også mennesker, der bør beskyttes mod trafikulykker. Etabler her nogle tværbomme eller rør, hvis ikke lågen kan retableres. Tal med Michelle om det.
Venligst Bent Larsen, Sdr. Røsevej 26. - Telf. 2144 5335

Henrik Aagaard

Fra: Henrik Aagaard
Sendt: 24. januar 2025 09:04
Til: Henrik Aagaard
Emne: VS: Plan og Teknik | Høringssvar Trafiksikkerhedsplan 2024
Vedhæftede filer: memometadata.xml

SentByUser: 1540145898

Høringssvar 2

Fra: indgaaende@ngdp.seposervices.dk <indgaaende@ngdp.seposervices.dk>
Sendt: 4. november 2024 13:09
Til: Plan, Teknik og Erhverv <pt@dragoer.dk>
Emne: Plan og Teknik | Høringssvar Trafiksikkerhedsplan 2024

På side 20 i planen indledes med teksten:

Projekter fra Trafiksikkerhedsplan 2016, som ikke er udført
Projektliste med **projekter** fra den foregående **trafiksikkerhedsplan**, **der** endnu ikke er udført. Projekterne er prioriteret i den forrige plan efter hvilke projekter, der vurderes at give mest trafiksikkerhed for pengene.

Hvad menes her? Henvises ordet "**der**" til ordet "**trafiksikkerhedsplan**" eller til ordet "**projekter**"? Er det projekterne ller trafikplanen, der henvises til? Ordet "der" henvises faktisk tilbager til "trafiksikkerhedsplan", men det tvivler jeg på er korrekt. Noget må der da være blevet gjort i de mellem liggende otte år.

Listen - side 20-21 - indeholder 28 projekter fra 2016, men på side 22 står der, "I den tidligere trafiksikkerhedsplan fra 2016 er der 16 tryghedsprojekter, der endnu ikke er udført. Projekterne er udpeget med udgangspunkt i borgerundersøgelsen fra 2015".

Hvilke af de 28 projekter er det så, der ikke er gennemført? Det burde være dem, der er oplistet på side 20-21 og ikke alle de, der er gennemført. Det fremgår at "projekt 25" er annulleret, men hvad med de andre 27 projekter?

På side 18 står der: "Nye trafiksikkerhedsprojekter 2024 Projektliste med 14 nye trafiksikkerhedsprojekter. Projekterne er prioriteret efter hvilke projekter, der vurderes at give mest trafiksikkerhed for pengene".

Hvordan indgår de uafsluttede/ikke påbegyndte projekter far 2016, så i den samlede prioritering?

Mvh

Ebbe Tor Andersen
Møllegade 14K
2791 Dragør
Tlf 2479 3665

Henrik Aagaard

Fra: Henrik Aagaard
Sendt: 24. januar 2025 09:08
Til: Henrik Aagaard
Emne: VS: Plan og Teknik | Høringssvar
Vedhæftede filer: memometadata.xml

SentByUser: 1540145898

Høringssvar 3
Fra: indgaaende@ngdp.seposervices.dk <indgaaende@ngdp.seposervices.dk>
Sendt: 8. november 2024 15:18
Til: Plan, Teknik og Erhverv <pt@dragoer.dk>
Emne: Plan og Teknik | Høringssvar

Jeg håber der kan findes en løsning på udkørslen fra D B Dirchsensvej til Kirkevej.

Det er umuligt at se cyklister på cykelstien fra venstre side (fra byen), med mindre man kører ud over hajtænderne, men så spærer man samtidig for cyklisten.

Endvidere burde indkørslen til Lidl flyttes ud til D B Dirchsens Alle eller Kirkevej.

Med venlig hilsen Inger Johannesen, Rosenengen 8, Dragør

Høringssvar 4

Dragør Kommune. Dragør den 7.11.2024.

Center for Plan, Teknik og erhverv.

Høringsbidrag vedrørende "Trafiksikker i Dragør – Trafiksikkerhedsplan 2024".

Tak for lejligheden til at kommentere udkastet til trafiksikkerhedsplanen.
Denne giver indtryk af et godt forarbejde, og indeholder såvel reaktive og proaktive elementer. I det følgende fremsættes supplerende bemærkninger og forslag, som ikke indgår i planen.

Dragørs nuværende vejstruktur er i al væsentlighed produktet af flere relativt omfattende omlægninger for mange årtier siden. Datidens spærring af "-vænger" og "-veje" blev gennemført på datidens præmisser, dvs førend udbygning af områderne vest og syd for bykernen, og heraf følgende mindre trafiktæthed. Anlægning af Hartkornsvej som en aflastende "gennemkørselsvej" blev ikke fulgt op af adgange til vængekvarteret og blev derfor ikke den påtænkte aflastning af villakvarterernes interne veje.

I dag er voksende trafiktæthed et presserende problem i flere kvarterer, herunder især den del af Jægervej som ligger nord for Lundevej. Denne tjener som gennemkørsel for trafik fra såvel nærområdet som fra Sydstrandsområdet, som aflastning for morgenkøen i vejkrydset i Store Magleby og som hovedfærdselsåre for trafik til supermarkederne på Kirkevej. Vejens bredde gør den samtidig til hovedfærdselsåre for "tung trafik" til området.

Yderligere kan det iagttages, at det trafikale flow hæmmes af parkering – helt naturlig for en villavej. Der er dog også flere eksempler på "langtidsparkering" af biler for rejsende til Københavns Lufthavn.

Jægervej er en endog særdeles brugt færdselsåre for "bløde" trafikanter, herunder mange skolebørn – enten på egen cykel eller med forældre i ladcykler.

Det store trafikpres skaber flere gange daglig uhensigtsmæssige og alvorlige situationer, både i den almindelige trafikafvikling og i tilgangen til krydset Jægervej/Kirkevej, hvor krydsets indretning faciliterer behov for at krydse vejen før lyskrydset, når man i nordgående retning fra Jægervej skal gennem krydsets cykelpassage.

Der er således tvingende behov for at aflaste trafikbelastningen på den nordlige del af Jægervej – og samtidig overveje hvorvidt det er muligt at regulere vejindretning og trafikflow.

Det skal derfor foreslås, at det foreliggende udkast til trafiksikkerhedsplan udbygges med følgende:

1. En analyse af nutidige trafikforhold i kommunens vestlige og sydlige områder, herunder detaljerede flow og belastningsanalyser.
2. En fagprofessionel vurdering af hvorvidt de nuværende vejspærringer er hensigtsmæssige, og hvorvidt der er behov for åbning af veje, herunder også adgangsveje til Hartkornsvej. Er der optimal tilpasning mellem veje og nuværende/fremtidige trafikflow

3. En specifik vurdering af hvorvidt der kan optimeres på Jægervejs trafikregulering, herunder indretningen af lyskrydset Jægervej/Kirkevej – især for cykeltrafik fra Jægervej til cykelpassagen i krydset til stisystemet.

Med venlig hilsen

Henning Jans

Formand,
Jægervejens Grundejerforening.

Kontaktoplysninger:
Jægervej 8,
2791 Dragør.
Mail: hjans.dragoer@gmail.com
Mobil: 5250 5513

Henrik Aagaard

Fra: Henrik Aagaard
Sendt: 24. januar 2025 09:11
Til: Henrik Aagaard
Emne: VS: Plan og Teknik | Høringssvar Trafikplan 2024
Vedhæftede filer: memometadata.xml

SentByUser: 1540145898

Høringssvar 5

Fra: indgaaende@ngdp.seposervices.dk <indgaaende@ngdp.seposervices.dk>
Sendt: 10. november 2024 11:35
Til: Plan, Teknik og Erhverv <pt@dragoer.dk>
Emne: Plan og Teknik | Høringssvar Trafikplan 2024

Hej Dragør Kommune

Her er mit bud på Dragørs trafiksikre fremtid.

Har i gennem flere år oplevet at søndre strandvej tiltrækker mange uheldige såkaldte vanvidsbilister.

Sønderstrandvej er udformet således at man kan give bil eller motorcykel fuldgas, og det er der desværre en del der benytter sig af. Når Dragør tilbyder 1.5 km "racerbane", med start fra ST. Magleby Strandvej, tiltrækker det en del fartglade bilister, der er uden for pædagogiks rækkevidde. Så jeg så gerne at man lavede fart reguleringer, lige som man har lavet på St Magleby Strandvej, eller anden fysik hastighedsbegrænsninger. Skilte har ingen virkning på disse uheldige personer.

Er helt sikre på at beboerne ved Virdiget også så, en sådanne hastighedsbegræsning.

Fjerner man muligheden for at køre ræs, Kan man måske helt undgå at disse uheldige personer kommer til Dragør, og gør de øvrige veje usikre.

NB. Der er mange cyklister og gående der dagligt krydser Søndre Strandvej.

Med venlig hilsen

Thomas Kronholm

Henrik Aagaard

Fra: Henrik Aagaard
Sendt: 24. januar 2025 09:12
Til: Henrik Aagaard
Emne: VS: Dragør Kommune | Høring - Trafikplan 2024
Vedhæftede filer: memometadata.xml

SentByUser: 1540145898

Høringssvar 6

Fra: indgaaende@ngdp.seposervices.dk <indgaaende@ngdp.seposervices.dk>
Sendt: 9. november 2024 03:45
Til: Dragoer - Officiel postkasse Dragør kommune <dragoer@dragoer.dk>
Emne: Dragør Kommune | Høring - Trafikplan 2024

I større udstrækning bør kommunen, herunder skolerne, udbrede kendskabet til de mange stisystemer, der findes og nu med ny asfalt.

Ikke fortsat ombygge f.eks. fordelingsveje med cykelstier, som man frister svage trafikanter til at benytte veje med farlig sammenblandet trafik.

Eksempelvis undgå lignende fejltagelse med anlæg cykelsti mellem to befærdede farlige vejkryds samt ind- og udkørsel med store varevogne ud for Føtex. Der findes stisystemet Schoutstien/Aldershvilestien tæt ved.

Henrik Aagaard

Fra: Henrik Aagaard
Sendt: 24. januar 2025 09:40
Til: Henrik Aagaard
Emne: VS: Plan og Teknik | Høringssvar - trafiksikkerhedsplan 2024
Vedhæftede filer: Høringssvar til trafiksikkerhedsplan 2024.pdf; memometadata.xml

SentByUser: 1540145898

Høringssvar 7

Fra: indgaaende@ngdp.seposervices.dk <indgaaende@ngdp.seposervices.dk>
Sendt: 16. november 2024 17:22
Til: Plan, Teknik og Erhverv <pt@dragoer.dk>
Emne: Plan og Teknik | Høringssvar - trafiksikkerhedsplan 2024

Til Center for Plan, Teknik og Erhverv

Venligst modtag vedhæftet Høringssvar til trafiksikkerhedsplan 2024

Med venlig hilsen

Line Andersen

Høringssvar 7.

Høringssvar til trafiksikkerhedsplan 2024 for understøttelse af planudkastets projekt nr. 25, vedrørende tværgående passage af Møllegade

UDFORDRING

- Der findes ingen sikker skolevej for børn/fodgængere bosat i det med rødt indtegnede område syd for Englandsvej, mellem Søndre Kinkelgade mod vest, Søndergade mod syd og Møllegade mod øst.
- Der findes ingen sikker skolevej for de børn/fodgængere bosat i området syd for Søndergade, mellem Fælledvej mod vest og Møllevej mod øst.
- Der er kun delvist fortov på den vestlige side af Møllegade (vist med gult). Det er derfor ikke muligt på sikker vis at gå op til lysreguleringen i krydset ved Store Magleby Kirke, for sikker passage.
- Det opleves at mange biler kører meget stærkt på Møllegade, med fare for at et barn/fodgænger eller cyklist, ved krydsning, kan fejlfortolke et køretøjs hastighed og risikere påkørsel.
- Der opleves meget og konstant trafik på Møllegade, især i myldretiderne, hvor det ofte kræver meget tålmodig venten før krydsning kan foregå sikkert. Det medfører risiko for at et utålmodigt barn/fodgænger eller cyklist fejlvurderer "åbningen mellem to køretøjer" og påkøres – risikoen forværres pga. den ofte meget høje hastighed.

Høringssvar til trafiksikkerhedsplan 2024 for understøttelse af planudkastets projekt nr. 25, vedrørende tværgående passage af Møllegade

LØSNINGSFORSLAG

- **FORSLAG 1**: afmærkede og regulerede fodgængerfelter for krydsning af Møllegade i krydset ved Søndergade, samt for krydsning af Søndergade, for således også at skabe sikker skolevej og krydsning generelt, for børn/fodgængere der bor syd for Søndergade i området mellem Fælledvej og Møllevej.
- **FORSLAG 2**: afmærket og reguleret fodgængerfelt fra fortov på vestsiden af Møllegade til stien langs kirkegården (markeret med grøn).
- **FORSLAG 3:** ekspropriation af mindre del af grunden mellem Møllegade 6 og Møllegade 8, for således at anlægge fortov langs hele den vestlige side af Møllegade, for sikker adgang til fodgængerfeltet ved krydset/kirken.
- **TILLÆGS FORSLAG** 40km/t zone og anlæg af chikaner på strækningen.
- **MIDLERTIDIGT FORSLAG:** I perioden indtil en varende løsning etableres; skolepatruljen udvides til, om morgenen, også at bistå til sikker passage af Møllegade ved stien langs kirkegården (markeret med grønt på kortet).

Høringssvar 8

Høring - input til sikkerhed i trafikken.

G/F Maglevang vil gerne komme med følgende input til forbedring af trafiksikkerhed på henholdsvis Møllevej og Ternevænget.

Vi ønsker, at kommunen overordnet trafiksikre hele kommunen, herunder tager hensyn til lokale ønsker, som nedenfor skitsereret.

Lige nu er der 5 asfaltbump på Krudttårnsvej men kun 1 asfaltbump på Møllevej til stor undren for bl.a. beboerne på Møllevej.

Trafikken i grundejerforeningen – der dækker Møllevej, Ternevænget, en del af Gåsevænget og Krudttårnsvej – har taget til efter Netto er kommet til, desuden opleves at trafiksikkerheden på Fælledvej genererer mere trafik på Møllevej.

Ternevænget benyttes ofte som gennemkørselsvej og ind imellem med ganske høj fart der gør, at trafiksikkerheden er noget udfordret for beboerne heriblandt en del børn og husdyr.

Foreningen ønsker 2-3 asfaltbump mere på Møllevej. Eventuelt i forbindelse med de busstop der er på Møllevej (ved Gåsevænget og Fasanvænget). Ligeledes bemærker vi også Projekt 28 fra trafiksikkerhedsplanen 2016 om tiltag for at øge trygheden for cyklister på denne meget befærdede vej.

Alternativt ville det være godt med en fartmåler (Som på Kirkevej) – som kan virke forebyggende.

Flere og oftere fartkontroller på Møllevej ville også kunne være forbyggende.

Foreningen foreslår også, at der etableres 2 asfaltbump på Ternevænget, 1 asfaltbump på strækningen fra Krudttårnsvej til Gåsevænget og 1 asfaltbump på strækningen fra Gåsevænget til Fasanvænget.

Alternativt kunne der indføres en 30 km zone for hele Ternevænget.

Bestyrelsen Grundejerforeningen Maglevang

Høringssvar 9.

Høringssvar Trafiksikkerhed i Dragør – Trafiksikkerhedsplan 2024

Dragør Kommune har udarbejdet et forslag til ny trafiksikkerhedsplan 2024: Trafiksikker i Dragør. Forslaget er blandt andet udarbejdet på baggrund af opdaterede data for politiregistrerede trafikuheld og registreringer for hastigheden på kommunens overordnede vejnet.

Vi er en gruppe der de sidste par år har arbejdet for at opnå en bedre trafiksikkerhed i Vængekvarteret vestlige del, da mange af de løsninger der eksisterer i det samlede Vængekvarter er sparsomme her. Så vi har ventet spændt på denne plan. Efter at have læst forslaget til trafiksikkerhedsplanen har vi nogle kommentarer og spørgsmål vi gerne vil komme med i dette høringssvar.

De tiltag der er i Vængekvarteret er overført fra den forrige plan og ligger langt ned på prioriteringslisten ift. hvor meget trafiksikkerhed der vurderes at kunne opnås for pengene. Vi har selvfølgelig forståelse for at vi ikke er det eneste område med fokus på trafiksikkerheden i Dragør. Vi håber dog på at vi med dette høringssvar kan oplyse kommunen og kommunalbestyrelsen om 1) den oplevede sikkerhed i Vængekvarteret, 2) om de konkrete fakta på området (da vi som vi viser i pkt. 2 har set andre målinger på hastighed i området end dem der fremlægges i planen) og 3) om vores forslag til at opnå bedre sikkerhed i området.

1. Klokken er 7.43 og skolebørn stimler imod Store Magleby Skole og Dragør Skole, på tværs af vejene i Vængekvarteret. Imens biler med travle folk er på vej på arbejde, og nogen ender i for høj fart. Nogle steder sikrer afspærringer at der ikke opstår unødig gennemkørsel, og sørger for at farten hos bilerne sænkes. Imens andre veje fungerer som store gennemkørselsveje, som cykler, løbehjul og fodgængere skal krydse for at komme til skole. Sådan fortsætter det hele dagen og aftenen, hvor bløde trafikanter, på vej på indkøb eller til sport, skal færdes i Vængekvarteret.
   Den oprindelige plan for trafikken i Dragør er at lede biltrafik ud på de store veje, som er Hartkornsvej, Møllevej, Møllegade og Krudttårnsvej, når vi taler om den vestlige del af Vængekvarteret. Som tingene er nu tager mange en "genvej" igennem Vængekvarteret på eksempelvis Harevænget, Mågevænget og Fasanvænget, hvor lange stræk, uden spærringer, giver anledning til høj fart. Sammen med, nogle gange, meget lidt tanke for den krydsende trafik.
2. Figuren med hastighedsoverskridelserne viser at der i området ikke er nogen hastighedsoverskridelse og at målingerne er baseret på TomTom Move GPS data. Vi undrer os over at data fra de hastighedsmålinger der blev foretaget i området i februar og marts måned ikke er taget med. Disse målinger viser at der dagligt er flere der kører mere en hhv. 60 og 70 km/t. Herunder er udklip fra de tre rapporter der blev lavet på målingerne:

- Mågevænget (imellem Fasan- og Gåsevænget)

Tid	Værdi	Beskrivelse
	176	Årsdøgntrafik ÅDT (beregnet gennemsnit af døgntrafik på årsbasis)
	199	Hverdagsdøgntrafik HDT (beregnet gennemsnit af hverdagsdøgntrafik på årsbasis)
	144	Julidøgntrafik JDT (beregnet gennemsnit af døgntrafik i juli)
	BO-ARB	Trafiktype (Bolig arbejdsdel)
	8.0	Antal tælle dage
	8	Æ (HH-DJ) beregnes med nye faktorer for 2016 data og frem
	4	Æ (DL-AV) beregnes med nye faktorer for 2016 data og frem
	3.4	Procent køretøjer over 5.60m - Lastbil procent
	6	Lastbil årsdøgntrafik
07:16	35	Morgenspidstime - gennemsnitlig største time mellem 6 og 10 - startpunkt Udfra tæl interval
15:27	19	Aftenspidstime - gennemsnitlig største time mellem 14 og 18 -startpunkt Udfra tæl interval
29/02 07:15	42	Største time - vises som dato efterfulgt af start-klokkeslæt Udfra tæl interval
	39.1	Gennemsnitshastighed
	39.2	Hverdags gennemsnitshastighed
	6.8	Procent over hastighedsbegrænsningen
	2.2	Procent over hastighedsbegrænsningen+10km/t
	1.8	Procent over hastighedsbegrænsningen+20km/t
	30.3	15% fraktil - hastigheden som 15% af køretøjerne kører under
	48.6	85% fraktil - hastigheden som 85% af køretøjerne kører under

Tid	Værdi	Beskrivelse
	162	Årsdøgntrafik ÅDT (beregnet gennemsnit af døgntrafik på årsbasis)
	179	Hverdagsdøgntrafik HDT (beregnet gennemsnit af hverdagsdøgntrafik på årsbasis)
	132	Juldøgntrafik JDT (beregnet gennemsnit af døgntrafik i juli)
	BO-ARB	Trafiktype (Bolig arbejdsdel)
	8.0	Antal tælle dage
	7	Æ (HH-DJ) beregnes med nye faktorer for 2016 data og frem
	4	Æ (DL-AV) beregnes med nye faktorer for 2016 data og frem
	3.7	Procent køretøjer over 5.60m - Lastbil procent
	6	Lastbil årsdøgntrafik
07:22	17	Morgenspidstime - gennemsnitlig største time mellem 6 og 10 - startpunkt Udfra tæl interval
15:32	28	Aftenspidstime - gennemsnitlig største time mellem 14 og 18 -startpunkt Udfra tæl interval
01/03 14:45	39	Største time - vises som dato efterfulgt af start-klokkeslæt Udfra tæl interval
	37.4	Gennemsnitshastighed
	37.9	Hverdags-gennemsnitshastighed
	6.1	Procent over hastighedsbegrænsningen
	1.4	Procent over hastighedsbegrænsningen+10km/t
	1.1	Procent over hastighedsbegrænsningen+20km/t
	28.7	15% fraktil - hastigheden som 15% af køretøjerne kører under
	44.5	85% fraktil - hastigheden som 85% af køretøjerne kører under

Tid	Værdi	Beskrivelse
	358	Årsdøgntrafik ÅDT (beregnet gennemsnit af døgntrafik på årsbasis)
	378	Hverdagsdøgntrafik HDT (beregnet gennemsnit af hverdagsdøgntrafik på årsbasis)
	276	Juldøgntrafik JDT (beregnet gennemsnit af døgntrafik i juli)
	BO-ARB	Trafiktype (Bolig arbejdsdel)
	8.0	Antal tælle dage
	15	Æ (HH-DJ) beregnes med nye faktorer for 2016 data og frem
	8	Æ (DL-AV) beregnes med nye faktorer for 2016 data og frem
	3.5	Procent køretøjer over 5.60m - Lastbil-procent
	12	Lastbil årsdøgntrafik
07:10	50	Morgenspidstime - gennemsnitlig største time mellem 6 og 10 - startpunkt Udfra tæl interval
15:12	41	Aftenspidstime - gennemsnitlig største time mellem 14 og 18 -startpunkt Udfra tæl interval
01/03 15:00	64	Største time - vises som dato efterfulgt af start-klokkeslæt Udfra tæl interval
	38.3	Gennemsnitshastighed
	38.7	Hverdags gennemsnitshastighed
	0.0	Procent over hastighedsbegrænsningen
	1.8	Procent over hastighedsbegrænsningen+10km/t
	1.4	Procent over hastighedsbegrænsningen+20km/t
	29.6	15% fraktil - hastigheden som 15% af køretøjerne kører under
	45.4	85% fraktil - hastigheden som 85% af køretøjerne kører under

- Fasanvænget (vest for Høgevænget):

Tid	Værdi	Beskrivelse
	1.408	Årsdøgntrafik ÅDT (beregnet gennemsnit af døgntrafik på årsbasis)
	1.542	Hverdagsdøgntrafik HDT (beregnet gennemsnit af hverdagsdøgntrafik på årsbasis)
	1.149	Juldøgntrafik JDT (beregnet gennemsnit af døgntrafik i juli)
	BO-ARB	Trafiktype (Bolig-arbejdssted)
	8,0	Antal tælle dage
	16	Æ10HØJ beregnes med nye faktorer for 2016 data og frem
	7	Æ10LAV beregnes med nye faktorer for 2016 data og frem
	1,3	Procent køretøjer over 5,60m - Lastbil-procent
	18	Lastbil årsdøgntrafik
07:17	145	Morgenspidstime - gennemsnitlig største time mellem 6 og 10 - startidspunkt. Udfra tælt interval
15:27	153	Aftenspidstime - gennemsnitlig største time mellem 14 og 18 -startidspunkt. Udfra tælt interval
04/03 16:00	168	Største time - vises som dato efterfulgt af start-klokketime. Udfra tælt interval
	36,8	Gennemsnitshastighed
	36,6	Hverdags-gennemsnitshastighed
	4,3	Procent over hastighedsbegrænsningen
	,4	Procent over hastighedsbegrænsningen+10km/t
	,2	Procent over hastighedsbegrænsningen+20km/t
	31,2	15% fraktil - hastigheden, som 15% af køretøjerne kører under
	45,6	85% fraktil - hastigheden, som 85% af køretøjerne kører under

Tid	Værdi	Beskrivelse
	701	Årsdøgntrafik ÅDT (beregnet gennemsnit af døgntrafik på årsbasis)
	771	Hverdagsdøgntrafik HDT (beregnet gennemsnit af hverdagsdøgntrafik på årsbasis)
	577	Juldøgntrafik JDT (beregnet gennemsnit af døgntrafik i juli)
	BO-ARB	Trafiktype (Bolig-arbejdssted)
	8,0	Antal tælle dage
	9	Æ10HØJ beregnes med nye faktorer for 2016 data og frem
	4	Æ10LAV beregnes med nye faktorer for 2016 data og frem
	1,4	Procent køretøjer over 5,60m - Lastbil-procent
	10	Lastbil årsdøgntrafik
07:35	46	Morgenspidstime - gennemsnitlig største time mellem 6 og 10 - startidspunkt. Udfra tælt interval
15:45	97	Aftenspidstime - gennemsnitlig største time mellem 14 og 18 -startidspunkt. Udfra tælt interval
04/03 16:00	108	Største time - vises som dato efterfulgt af start-klokketime. Udfra tælt interval
	37,2	Gennemsnitshastighed
	37,3	Hverdags-gennemsnitshastighed
	2,7	Procent over hastighedsbegrænsningen
	,4	Procent over hastighedsbegrænsningen+10km/t
	,1	Procent over hastighedsbegrænsningen+20km/t
	30,4	15% fraktil - hastigheden, som 15% af køretøjerne kører under
	44,2	85% fraktil - hastigheden, som 85% af køretøjerne kører under

Tid	Værdi	Beskrivelse
	707	Årsdøgntrafik ÅDT (beregnet gennemsnit af døgntrafik på årsbasis)
	771	Hverdagsdøgntrafik HDT (beregnet gennemsnit af hverdagsdøgntrafik på årsbasis)
	577	Juldøgntrafik JDT (beregnet gennemsnit af døgntrafik i juli)
	BO-ARB	Trafiktype (Bolig-arbejdssted)
	8,0	Antal tælle dage
	7	Æ10HØJ beregnes med nye faktorer for 2016 data og frem
	5	Æ10LAV beregnes med nye faktorer for 2016 data og frem
	1,1	Procent køretøjer over 5,60m - Lastbil-procent
	8	Lastbil årsdøgntrafik
07:05	104	Morgenspidstime - gennemsnitlig største time mellem 6 og 10 - startidspunkt. Udfra tælt interval
15:00	62	Aftenspidstime - gennemsnitlig største time mellem 14 og 18 -startidspunkt. Udfra tælt interval
01/03 07:16	119	Største time - vises som dato efterfulgt af start-klokketime. Udfra tælt interval
	38,6	Gennemsnitshastighed
	38,6	Hverdags-gennemsnitshastighed
	6,9	Procent over hastighedsbegrænsningen
	,5	Procent over hastighedsbegrænsningen+10km/t
	,2	Procent over hastighedsbegrænsningen+20km/t
	32,7	15% fraktil - hastigheden, som 15% af køretøjerne kører under
	47,1	85% fraktil - hastigheden, som 85% af køretøjerne kører under

- Fasanvænget (imellem Gærde- og Mågevænget):

Tid	Værdi	Beskrivelse
	598	Årsdagstrafik ÅDT (beregnet gennemsnit af dagstrafik på årsbasis)
	652	Hverdagsdagstrafik HDT (beregnet gennemsnit af hverdagsdagstrafik på årsbasis)
	487	Sommerdagstrafik JDT (beregnet gennemsnit af dagstrafik i juli)
	BD-ARB	Trafiktype (Bolig-arbejdsbånd)
	8.0	Antal tælle dage
	19	ÆTOHDJ beregnes med nye faktorer for 2018 data og frem
	4	ÆTOLAV beregnes med nye faktorer for 2016 data og frem
	2.0	Procent kørretøjer over 5.60m - Lastbil-procent
	12	Lastbil årsdagstrafik
07:40	37	Morgenspidstime - gennemsnitlig største time mellem 6 og 10 - startidspunkt. Udfra tæl interval
15:30	87	Aftenspidstime - gennemsnitlig største time mellem 14 og 18 -starttidspunkt. Udfra tæl interval
04.03 15:45	97	Største time - vises som data efterfulgt af start klokketime. Udfra tæl interval
	38.9	Gennemsnitshastighed
	39.2	Hverdags-gennemsnitshastighed
	4.6	Procent over hastighedsbegrænsningen
	7	Procent over hastighedsbegrænsningen+10km/t
	3	Procent over hastighedsbegrænsningen+20km/t
	33.9	15% fraktil - hastigheden, som 15% af køretøjerne kører under
	45.7	85% fraktil - hastigheden, som 85% af køretøjerne kører under

Tid	Værdi	Beskrivelse
	1 197	Årsdagstrafik ÅDT (beregnet gennemsnit af dagstrafik på årsbasis)
	1 311	Hverdagsdagstrafik HDT (beregnet gennemsnit af hverdagsdagstrafik på årsbasis)
	977	Sommerdagstrafik JDT (beregnet gennemsnit af dagstrafik i juli)
	BD-ARB	Trafiktype (Bolig-arbejdsbånd)
	8.0	Antal tælle dage
	17	ÆTOHDJ beregnes med nye faktorer for 2018 data og frem
	7	ÆTOLAV beregnes med nye faktorer for 2016 data og frem
	1.7	Procent kørretøjer over 5.60m - Lastbil-procent
	20	Lastbil årsdagstrafik
07:15	133	Morgenspidstime - gennemsnitlig største time mellem 6 og 10 - startidspunkt. Udfra tæl interval
15:50	133	Aftenspidstime - gennemsnitlig største time mellem 14 og 18 -starttidspunkt. Udfra tæl interval
04.03 16:00	154	Største time - vises som data efterfulgt af start klokketime. Udfra tæl interval
	40.0	Gennemsnitshastighed
	40.3	Hverdags-gennemsnitshastighed
	8.8	Procent over hastighedsbegrænsningen
	7	Procent over hastighedsbegrænsningen+10km/t
	.3	Procent over hastighedsbegrænsningen+20km/t
	32.6	15% fraktil - hastigheden, som 15% af køretøjerne kører under
	47.3	85% fraktil - hastigheden, som 85% af køretøjerne kører under

Tid	Værdi	Beskrivelse
	601	Årsdagstrafik ÅDT (beregnet gennemsnit af dagstrafik på årsbasis)
	649	Hverdagsdagstrafik HDT (beregnet gennemsnit af hverdagsdagstrafik på årsbasis)
	490	Sommerdagstrafik JDT (beregnet gennemsnit af dagstrafik i juli)
	BD-ARB	Trafiktype (Bolig-arbejdsbånd)
	8.0	Antal tælle dage
	7	ÆTOHDJ beregnes med nye faktorer for 2016 data og frem
	3	ÆTOLAV beregnes med nye faktorer for 2016 data og frem
	1.3	Procent kørretøjer over 5.60m - Lastbil-procent
	8	Lastbil årsdagstrafik
07:10	99	Morgenspidstime - gennemsnitlig største time mellem 6 og 10 - startidspunkt. Udfra tæl interval
15:35	53	Aftenspidstime - gennemsnitlig største time mellem 14 og 18 -starttidspunkt. Udfra tæl interval
01.03 07:19	108	Største time - vises som data efterfulgt af start klokketime. Udfra tæl interval
	41.0	Gennemsnitshastighed
	41.3	Hverdags-gennemsnitshastighed
	8.9	Procent over hastighedsbegrænsningen
	.8	Procent over hastighedsbegrænsningen+10km/t
	.2	Procent over hastighedsbegrænsningen+20km/t
	33.7	15% fraktil - hastigheden, som 15% af køretøjerne kører under
	48.4	85% fraktil - hastigheden, som 85% af køretøjerne kører under

3. De eksisterende afspærringer leder trafikken ud på få veje, hvor der køres hurtigt. For at løse dette problem har vi opstillet forskellige løsningsforslag. Løsningerne er lavet for den vestlige del af Vængekvarteret, vest for den eksisterende afspærring ved Hollændervænget, da der på den østlige side heraf eksisterer andre løsninger, og der ingen passage er for biler imellem de to områder af kvarteret. Vi er meget bevidste om at der er mange forskellige interesser i et boligområde, som Vængekvarteret, og vi ønsker en løsning som sikrer os alle når vi færdes i kvarteret. Hvor end man selv bor, så færdes man selv, ens børn, børnebørn eller venner rundt i området, på tværs af veje – og det ønsker vi at alle kan gøre mere sikkert og trygt.
   Vi har opstillet tre løsningsforslag:
   - Bump
   - Afspærringer der opdeler kvarteret i fire zoner, hvor trafik til hver zone kun er relevant for zonens beboere
   - Afspærring ved Fasanvænget og Mågevænget for at undgå de lange stræk og gennemkørende trafik

Vi vil meget gerne komme og fortælle jer i detaljer om vores løsninger. Vi har været i dialog med Plan og Teknik af flere omgange, med Kenneth Gøtterup og med Helle Barth. Derudover har vi haft de relevante grundejerforeninger i tale og der er stor interesse for en løsning. Hertil vil vi også gerne tale med jer om hvad der vil være den gode vej frem ift. at give jer det rette overblik over interessen fra områdets beboere.

Mange hilsner Daniel Sternkopf og Karen Ekkelund Petersen.

Henrik Aagaard

Fra: Henrik Aagaard
Sendt: 24. januar 2025 09:15
Til: Henrik Aagaard
Emne: VS: Plan og Teknik | Høringssvar
Vedhæftede filer: memometadata.xml

SentByUser: 1540145898

Høringssvar 10

Fra: indgaaende@ngdp.seposervices.dk <indgaaende@ngdp.seposervices.dk>
Sendt: 19. november 2024 18:23
Til: Plan, Teknik og Erhverv <pt@dragoer.dk>
Emne: Plan og Teknik | Høringssvar

Det fremgår af udkastet til trafiksikkerhedsplan 2024, at kommunen arbejder på at gennemføre en hastighedsregulering på 40 km/t i kommunens boligområder. Det er en kendsgerning, at der generelt køres for hurtigt på mange vejstrækninger i kommunen. Som følge af det tiltagende antal el-biler, der som bekendt har en kraftig motor og øget evne til at accelerere, vil problemet med trafikhastigheden helt sikkert være tiltagende. Derfor bør gennemførelsen af den påtænkte generelle hastighedsbegrænsning på 40 km/t i boligområderne have en meget høj prioritet.

Venlig hilsen

Peter L. Jans

Henrik Aagaard

Fra: Henrik Aagaard
Sendt: 24. januar 2025 09:43
Til: Henrik Aagaard
Emne: VS: Plan og Teknik | Høringssvar til Trafiksikkerhedsplan 2024
Vedhæftede filer: memometadata.xml

SentByUser: 1540145898

Høringssvar 11

Fra: indgaaende@ngdp.seposervices.dk <indgaaende@ngdp.seposervices.dk>
Sendt: 18. november 2024 18:28
Til: Plan, Teknik og Erhverv <pt@dragoer.dk>
Emne: Plan og Teknik | Høringssvar til Trafiksikkerhedsplan 2024

Høringssvar - Trafiksikkerhedsplan 2024

Til Dragør Kommune, Plan og Teknik

Trafiksikkerhed på Wiedersvej og i krydset Wiedersvej/Søndre Strandvej(Højvejen)

Wiedersvej

Wiedersvej (som er en kommunal vej) er hovedadgangsvej til Enggården, hvilket giver en del gennemkørende trafik i form af efterhånden ret store lastbiler som sørger for mad, linned mm til plejehjemmet. Hertil kommer trafik fra de ansatte, som i bil færdes frem og tilbage til deres arbejde. Hastigheden er høj set i forhold til at Wiedersvej er en ret smal boligvej. Måske især de ansatte, som enten har travlt fordi de ankommer lidt sent til arbejdet, eller fordi de skal hjem. Wiedersvej anvendes i høj grad til cykeltrafik. Mange borgere bruger vejen dagligt og året rundt som cykelvej til og fra Dragør Søbad og Gåserepublikken. En del børn bruger vejen som cykelvej til og fra Engvej og videre til og fra Dragør Skole, Elisenborg mm. Hver eneste dag færdes plejehjemsbeboere fra Enggården med rollator eller personale/pårørende med kørestole, ofte på vejbanen. Denne trafik, cykeltrafik og hurtigt kørende biler og ikke mindst lastbiler er trafiksikkerhedsmæssigt en dårlig kombination. Vi har set, hvordan hastighedsbump på Strandjægervej effektivt har nedbragt hastigheden på den vej. Samme løsning på Wiedersvej vil kunne løse problemerne på Wiedersvej.

Krydset Wiedersvej/Søndre Strandvej(Højvejen)

Krydset Wiedersvej/Søndre Strandvej(Højvejen) har længe været problematisk, og udsigtsforholdene er meget dårlige når man kører ind i krydset mod øst fra Wiedersvej pga. Søndre Strandvejs/Højvejen kurvede forløb. Hastigheden på Søndre Strandvej er høj, og det forværrer forholdene. Det er som om bilerne der kommer fra Vestgrønningen tager forskud på de 60 km/t som er tilladt lidt forbi krydset, og bilerne som kommer fra Søndre Strandvej med de 60 km/t ikke får nedsat farten inden de når krydset. Resultatet er at især de mange cyklende mod Søbadet og Strandengene kommer ud for mange farlige situationer, fordi det i praksis er umuligt at se de hurtigkørende biler i tide. Andre steder i kommunen, fx på Krudttårnsvej og på Stationsvej mellem Dragørhjørnet og Nordre Dragørvej har hastighedsbump nedsat hastigheden, og de har fungeret samtidig med at der er bustrafik på strækningerne. Hastighedsbump i form af et forhøjet krydsområde eller som bump på begge sider af krydset vil løse problemerne på stedet.

Med håbet om en positiv behandling af vores høringssvar,

Charlotte Kjersgaard og Jon Pape

Wiedersvej 15

2791 Dragør

Henrik Aagaard

Fra: Henrik Aagaard
Sendt: 24. januar 2025 09:17
Til: Henrik Aagaard
Emne: VS: Trafiksikkerhedsplan 2024

SentByUser: 1540145898

Høringssvar 12

Fra: Sofie Sønderup <forsvundnepersoner@gmail.com>
Sendt: 19. november 2024 19:10
Til: Plan, Teknik og Erhverv <pt@dragoer.dk>; Helle Barth <helleb@dragoer.dk>; Kenneth Gøtterup <kennethg@dragoer.dk>; Borgerservice <Borgerservice@dragoer.dk>; Martin Wood Pedersen <martinpe@dragoer.dk>; Mia Tang <miat@dragoer.dk>; Jan Madsen <janm@dragoer.dk>; Trine Søe <trinesoe@dragoer.dk>; Theis Guldbech <theisg@dragoer.dk>; Nicolaj Bertel Riber <nicolajr@dragoer.dk>; Ole Hansen <oleh@dragoer.dk>; Henrik Kjærsvold-Niclasen <henrikkn@dragoer.dk>; Peter Læssøe <peterl@dragoer.dk>; Annette Nyvang <annetteny@dragoer.dk>; Ann Harnek <annh@dragoer.dk>; Flemming Blønd <flemmingb@dragoer.dk>; Lisbeth Dam Larsen <lisbethla@dragoer.dk>; Grundejerforeningen Kongelunden <gfkongelunden@gmail.com>
Emne: Trafiksikkerhedsplan 2024

Indsigelse til Dragør Kommune – Center for Plan, Teknik og Erhverv samt KB

Vedrørende Trafiksikkerhedsplan 2024

På vegne af Kongelundens Grundejerforening vil jeg gerne starte med at udtrykke vores glæde over, at Dragør Kommune er i færd med at revidere Trafiksikkerhedsplanen fra 2016 og udarbejde en ny Trafiksikkerhedsplan 2024. Det er positivt at se, at der planlægges tydelig optegning i krydset og etablering af fartdæmpende bump på alle vejgrene.

Vi har dog fortsat en betydelig bekymring over trafiksituationen på strækningen fra krydset Skovvej/Kalvebodvej og videre ned mod Sydvestpynten. Denne strækning er præget af høje hastigheder, hvilket skaber alvorlige sikkerhedsrisici, særligt fordi vejen benyttes af mange bløde trafikanter, herunder børn og ældre.

Konkret problematik

Bløde trafikanter: Vejen mangler både fortov og cykelsti, hvilket tvinger fodgængere og cyklister til at gå på kørebanen. Blandt de mest sårbare trafikanter er de ca. 300 børn, der går i børnehave på hjørnet af Rosenlundsvej/Kalvebodvej.

Skolebørn: Børn fra Store Magleby Skole cykler også på strækningen, da undervisningen på Kongelundsfortet kræver transport ad denne vej.

Amagerminoen: Ruten tiltrækker mange fodgængere og løbere, som ligeledes skal færdes på denne farlige strækning.

Skolebus og mindre børn: Mindre børn og deres familier skal færdes til og fra busstoppesteder, hvilket forstærker behovet for sikre løsninger.

Situationen er således uholdbar og kan bedst beskrives som en risiko for trafiksikkerheden og i værste fald for borgernes liv.

Vores forslag til løsninger

Etablering af fartdæmpende bump: Vi foreslår, at der opsættes yderligere bump før Rosenlundsvej og Militærvej samt eventuelt længere nede ad Kalvebodvej.

Sænkning af hastighedsgrænsen: Vi opfordrer kraftigt til, at strækningen fra Skovvej/Kalvebodvej til Sydvestpynten ændres til en hastighedsbegrænsning på 40 km/t. (Den er på 60 km/t nu)

Disse tiltag vil bidrage væsentligt til at forbedre sikkerheden for de bløde trafikanter og skabe tryghed for områdets beboere.

Vi håber, at kommunen vil tage vores bekymringer og forslag i betragtning og prioritere en hurtig løsning på denne alvorlige udfordring. Vi ser frem til at følge processen og høre nærmere om, hvordan Trafiksikkerhedsplan 2024 kan afhjælpe disse problemer.

Med venlig hilsen

Sofie Sønderup

Forperson for

Kongelundens Grundejerforening

Høringssvar 13

Dragør, 20. november 2024

Høringssvar Trafiksikkerhedsplan 2024

Kære Center for Plan, Teknik og Erhverv,

Skolebestyrelsen på St. Magleby Skole har taget udkast til Trafiksikkerhedsplan 2024 til efterretning.

Skolebestyrelsen bemærker, at der blandt *"Projekter fra Trafiksikkerhedsplan 2016, som ikke er udført"*, er nævnt forbedringer for skolebørn på Halvejen (26). Selvom der endnu ikke er forekommet uheld på strækningen, opleves denne som utryg - især i spidsbelastningsperioder med mange cyklister og køretøjer i begge retninger af denne smalle vej. Projektet er ikke nærmere beskrevet i planen, men prisindikationen tyder på en forholdsvis dyr løsning med fuld adskillelse mellem cyklister og motoriserede køretøjer. Skolebestyrelsen vil foreslå, at det undersøges, om der kan opnås forbedret sikkerhed for skolebørn gennem billigere løsninger, såsom fartbump eller 2-minus-1 vej.

Skolebestyrelsen vil ved samme lejlighed endnu en gang gøre opmærksom på de næsten daglige farlige situationer ved kys-og-kør anlægget ved Kirkevej, som ikke er anlagt hensigtsmæssig til at kunne håndtere mængden af afleveringer fra biler, samtidig med øvrige trafikanter på vej til skolen på cykel eller gående, samt personaleparkering. Skolebestyrelsen har de forgangne år foreslået forskellige konkrete løsninger og vil ikke gentage disse i dette høringssvar. Skolebestyrelsen søger derimod dialog med forvaltning og politikerne om at undersøge mulighederne for at nedlægge eller omplacere kys-og-kør anlægget, og eventuel sammenhæng med øvrige planer for strækningen fra Kirkevej mellem SFO Kirkevej og vejkryds til Englandsvej.

Med venlig hilsen
På vegne af skolebestyrelsen på Store Magleby Skole
Erwin Lansing, formand

STORE MAGLEBY SKOLE

TVÆRPOLITISK FORENING

Høringssvar 14.

Kristine Bak, formand
Hanne Wanscher
Jutta Hørlyck
Trine Gotha
Karsten Johansen, suppleant
Bent Larsen, tilknyttet

Ebbe Kyrø, næstformand
Ida Lissau Jacobsen
Lotte Aabye

E-mail: Bestyrelse@t-dragoer.dk
www.t-dragoer.dk

CVR: 34375569

Dragør, den 20. november 2024

Dragør Kommune

Høringssvar vedr. udkast til Trafiksikkerhedsplan 2024
Liste T har med interesse læst udkastet til Trafiksikkerhedsplan 2024. Vi hilser planen velkommen, fordi det er 8 år siden, den seneste plan fra 2016 blev vedtaget. Der er sket en del siden – men på nogle områder er der sket meget lidt.

Vi er enige i ordene i indledningen om, at "én ulykke er én for mange". Men udover reduktion af ulykker, at det vigtigt også at fokusere på øget tryghed på stier og veje i kommunen, så børn og voksne kan færdes uden frygt for at komme til skade. Det er man også opmærksom på i indledningen, hvoraf det fremgår, "at vi skal arbejde endnu mere med tryghed for skolebørn og bedre tiltag for lette trafikanter og for at nedsætte farten, både på boligvejene, men også på udvalgte strækninger på det overordnede vejnet." Det er vi meget enig i.

På denne baggrund har Liste T følgende bemærkninger.

Generelt - Manglende trafiksikkerhedsstrategi
Trafiksikkerhedsplan 2024 er overvejende baseret på analyse af trafikuheld. Det er imidlertid ikke nok at basere sig på uheldsstatistikken – der mangler en samlet strategi for trafiksikkerhed, som tager specielt hensyn til de lette trafikanter, der har størst risiko for alvorlige skader. Der bør tilvejebringes en tryghedsskabende *strategi* for et samlet sti-/rutenet af skoleveje og en *plan* for realisering af strategien.

Liste T anbefaler, at Trafiksikkerhedsplanen skal indeholde et *sikkert stinet* primært for skolebørn, så forældre trygt kan sende deres børn afsted på cykel til skole og institution. Kommunen skal således udpege og indrette de mest trygge cykelruter fra alle bydele. Dernæst skal der ske en opprioritering af projekter, der skaber tryghed og trafiksikkerhed på skole- og stiruter. Endelig ønsker Liste T, at Dragør Kommune i højere grad giver forældre og børn en konkret trafikal vejledning.

Der kan i øvrigt henvises til vedhæftede oplæg af 18.4.2024, "Sikre cykelstier for børn i Dragør Kommune" med tilhørende kort over cykelruter, udarbejdet af Liste T's Grønne Gruppe.

Ad. Status for trafiksikkerhed
Ved opgørelsen af trafikuheld over de seneste 10 år kan man læse, at det samlede antal var 64 uheld i de første 5 år og 81 i de følgende 5 år. Antallet af tilskadekomne var 15 i de første 5 år og

15 i de følgende 5 år. Det beskrives i teksten som, "Set over de seneste 10 år er der sket et mindre fald i antallet af uheld med personskade og materielskade." Dette udsagn bør reformuleres, så det svarer bedre til virkeligheden.

Det er desuden opgjort, at der er 0 dræbte i de seneste 5 år. Antallet af dræbte er ikke opgjort for de første 5 år. Men vi erindrer i hvert fald 1 tilfælde, hvor en lastbil i 2016 dræbte en person i forbindelse med lastbilens højresving i krydset Hartkornsvej/Englandsvej. Om der har været flere, ved vi ikke. For god ordens skyld bør antallet af dræbte opgøres for begge perioder.

Ad. Indsatser og mål
Liste T er enig i målet om "ingen dræbte eller tilskadekomne i trafikken i kommunen". Derfor er det vigtigt at se på, om de fire anbefalede indsatsområder vil være tilstrækkelige til at opfylde målet. Hertil kommer et mål om forbedret tryghed, hvor især de ikke-realiserede projekter fra 2016-planen har fokus på dette emne. Det bør vurderes, om de alle fortsat er relevante. I det omfang de fortsat er relevante, bør de indarbejdes i prioriteret rækkefølge i den nye trafiksikkerhedsplan.

Ad. Lette trafikanter
Liste T er enig i, at det skal være attraktivt at gå eller vælge cyklen. Det gælder ikke mindst for vores skolebørn, men også pendlere – både unge og voksne – bør være i fokus.

Desværre er der ingen, af de foreslåede nye projekter, der sigter på at gøre det mere attraktivt for hverken børn, unge eller voksne at vælge cyklen. Der er et antal projekter, som sigter på at gøre uheldsbelastede strækninger mindre usikre. Det er sikkert meget godt. Men det lokker næppe nogen over på cyklen, at der etableres flere bump.

I den indledende tekst på side 14 nævnes "etablering af små genveje i eksisterende stisystem, bedre formidling af sikre skoleveje og cykel/gangstier, samt "nudging" til bedre trafikadfærd". Der er ingen sådanne tiltag nævnt i projektlisten. Det bør der arbejdes med i den endelige udgave, så det ikke blot bliver et tomt udsagn.

Konkret vedr. Krudttårnsvej, der er skolevej for børn fra Strandparken, anbefaler Liste T en række tiltag. Der er netop malet et blåt cykelfelt fra lyskrydset ved Sdr. Tangvej, der leder cykler hen til det smalle vejforløb frem til det nye hævede felt ved Engvej. Det er ikke tryghedsskabende for cyklernes videre færd frem til Engvej. I øjeblikket er der skiltet med hhv. stopforbud og parkeringsforbud. Men skiltene håndhæves ikke og respekteres ikke. Det er ikke sjældent at se parkerede biler stå lige ud for skiltet med stopforbud! Liste T anbefaler, at der laves en *analyse* af, hvordan der skabes trygge cykelruter i begge retninger fra Engvej til krydset ved Sdr. Tangvej. Det vil være en forudsætning for, at forældre trygt kan sende deres børn ud på cykel på egen hånd til og fra Dragør Skole.

Analysen bør illustrere forskellige løsningsforslag. I vores oplæg "Sikre cykelstier for børn i Dragør Kommune" har vi følgende anbefaling, men analysen vil måske lede frem til bedre løsninger.

Liste T anbefaler,

- at den kombinerede gang- og cykelsti langs Krudttårnsvej frem til Sdr. Tangvej videreføres helt frem til Engvej

- at det tydeligt markeres, at al cykeltrafik langs Krudttårnsvej bør foregå på cykelstien og ikke på vejbanen
- at der etableres signalregulering ved Engvej. Dermed vil det eksisterende Toronto-lys og fodgængerovergangen ved Vierdiget kunne nedlægges.

Herudover anbefaler Liste T, at de mange overkørsler fra boligområderne i Strandparken og Hvid- og Rødtjørnen markeres tydeligt i vejbelægningen, så både biler og cykler bliver opmærksomme og tager hensyn, hvor overkørsler krydser gang-/cykelstien på sydsiden af Krudttårnsvej. Det bør ikke primært være cykler, der skal standse op, men primært bilerne.

Endelig ønsker Liste T, at sigtbarheden ved udkørsler generelt forbedres. Kravet til sigtbarhed skærpes af, at der er flere og flere meget hurtigkørende cyklister, som selv opmærksomme bilister ikke har mulighed for at se og reagere på i tide. Det gælder f.eks. på Bachersmindevej ved udkørslerne fra Søndergården og Genbrugspladsen. Der har for nyligt været et alvorligt uheld netop ved udkørslen fra Søndergården.

Ad. Unge trafikanter
Der står i indledningen til afsnittet, at der er behov for at "forbedre trafiksikkerheden *for* de unge". Vi tænker, at fokus bør være på at forbedre de unges adfærd i trafikken gennem diverse tiltag med henblik på at øge trafiksikkerheden, både for de unge og for alle andre trafikanter. Desværre er der kun løse hensigtserklæringer om, hvad der *bør* gøres. Ingen konkrete tilsagn noget om hvad kommunen *vil* gøre.

Det bør konkretiseres i den endelige udgave af trafiksikkerhedsplanen, hvad Dragør Kommune reelt vil gøre.

Ad. Hastighed
Liste T er enig i, at det er vigtigt at holde fokus på hastigheden og gennemføre projekter, der sigter på at reducere hastigheden. Det er således lykkedes at sænke hastigheden markant på Englandsvej på strækningen fra milepælen til krydset med Møllegade, dels med politiets indsats, dels med en fartviser. I det lys er det nye projekt nr. 10 næppe relevant.

Liste T ønsker, at kommunen fokuserer på trafiksikkerhed i vores boligområder. Det fremgår af teksten side 15, at "Dragør Kommune arbejder fortsat for indførelse af 40 km/t hastighedszoner i boligområder". Det kan vi kun bakke op. Men vi er uenige i midlerne til at nå målet. Det fremgår af udkastet til trafiksikkerhedsplan, at grundejerforeningerne har initiativet, og at de skal betale omkostningerne jf. forudsætningerne, som er oplistet på kommunens hjemmeside.

Med de retningslinjer sker der meget lidt. I den forløbne periode er der etableret hastighedsdæmpende foranstaltninger betalt af beboerne i ét område, nemlig i Grundejerforeningen Lundevang, der omfatter Hollændervænget, Skippervænget, Borgervænget og dele af Lundegaard Strandvej. Hvis kravet om betaling af grundejerforeningerne fastholdes, må det forudses, at der også i fremtiden kun i meget begrænset omfang vil blive etableret 40 km. zoner i vores boligområder. Hvis betalingskravet fastholdes, kan man altså ikke reelt sige, "Dragør Kommune arbejder fortsat for indførelse af 40 km/t hastighedszoner i boligområder".

Hastighedsdæmpning i vores boligområder var også i fokus i trafikplanen fra 2016, hvor projekt nr. 20 omhandler indførsel af 40 km. zoner i 5 specifikke boligområder. Det var budgetteret til at koste 1,3 – 3,9 mio. kr. i 2016. For 8 år siden, forventede man således ikke, at borgerne skulle betale. Liste T ønsker, at det atter skal være omkostningsfrit for borgerne, men at borgerne selvfølgelig skal inddrages i udformningen, hvis der etableres hastighedsdæmpende chikaner på deres boligveje.

Lavere hastighed bør være et hovedelement i fremme af trygheden for børn og bløde trafikanter, jf. de overordnede mål for trafiksikkerhedsplanen. For at fremme den grønne omstilling bør det afklares, hvorledes målet kan fremmes med tiltag, der samtidig sikrer flere træer i boligområderne, som det er sket i Grundejerforeningen Lundevang.

Generelt ønsker Liste T et paradigmeskift vedrørende hastigheden på vores veje, således som det også er på vej i både Tårnby og Københavns Kommuner, og som ny lovgivning forventes at understøtte. Nemlig at *hele kommunen* udlægges som 40 km. zone, med undtagelse af tydeligt skiltede strækninger på det overordnede vejnet med højere tilladt hastighed, som det f.eks. er tilladt på dele af Kirkevej og Englandsvej.

Til inspiration kan det nævnes, at det princip har været gældende i Malmø i 15 år uden protester fra borgerne. Så det er muligt.

Nye trafiksikkerheds projekter 2024
Liste T anbefaler, at listen opdateres, så det bliver klart hvilke projekter, der omfattes af 2024-planen, herunder projekter der videreføres fra 2016-planen. Projekterne opstilles i prioriteret rækkefølge.

Liste over projekter fra 2016-planen
Nr. 9 vedr. Mågevænget/Krudttårnsvej. Vi anbefaler, at den foreslåede krydsningshelle erstattes af en signalregulering, som det netop er etableret på Nordre Dragørvej.

Nr. 15 vedr. Fasanvænget: Liste T anbefaler, at der laves chikane i stedet for bump.

Nr. 17 vedr. Ndr. Dragørvej: Pudebump er etableret. Punktet kan derfor udgå.

Nr. 20 vedr. Fem afgrænsede boligområder: Liste T anbefaler, at der generelt etableres 40 km hastighedszone i hele kommunen, og at dette understøttes af chikaner, der etableres i samarbejde med borgerne, men finansieres af kommunen.

Venlig hilsen

Kristine Bak
Rønne Alle 29
2791 Dragør

Formand for Liste T

OPLÆG TIL DEBAT
18.4.2024

SIKRE CYKELSTIER FOR BØRN I DRAGØR KOMMUNE

*(**Læsevejledning**: Dette oplæg handler om at få flest mulige børn til at benytte så sikker en rute, når de cykler til skole mv. Oplægget indeholder først et overordnet mål og en generel introduktion. Dernæst følger en gennemgang og vurdering af de forskellige bykvarterer og deres forhold med hensyn til sikkerhed for ørns cykeltrafik. For hvert kvarter gives en karakteristik af forholdene og dernæst en kort oversigt over kommunale projekter, der er gennemført henholdsvis ikke gennemført. Til sidst fremsættes forslag til nye tiltag og overvejelser om bedre trafiksikkerhed.)*

MÅL

Alle børn i Dragør kommune skal have en cykelvej til skole, SFO og klub, hvor trafiksikkerheden er høj.

En række bykvarterer i kommunen har i dag en vej til skole, hvor man skal køre langs med eller krydse vejstrækninger, hvor der kører mange biler, eller hvor vejen stedvis er smal eller forsynet med grøfter. Formålet med dette oplæg er at belyse, hvad skal der til, for at man som forældre føler, at man trygt dagligt tør sende sit barn afsted på cykel til skole eller institution på egen hånd.

Umiddelbart er det mest sikre, at ruten fra hjem til skole og institution forgår ad en sti i eget tracé, hvor der ikke kører biler. Farlige er de steder, hvor børn er nødt til at krydse en overordnet trafikvej. Her er en stitunnel eller en lysregulering med fodgængerfelt mest sikker, mens Torontoblink el.lign. er noget mindre sikkert. Farlige steder er i det hele taget strækninger på de overordnede trafikveje, hvor der er en sammenblanding af mange biler og cykler, der kører på langs ad vejen, og hvor mange biler, cyklister og gående samtidig krydser vejen på tværs. Det drejer sig i Dragør om strækninger på Vestgrønningen, Stationsvej, Ndr. Dragørvej, Hartkornsvej og Krudttårnsvej.

Et særligt problem er kommunens mange bolig- og villaveje, der udgør ruter til skole og institution. Her kører der biler, - nogle med for høj fart. Her kan der opstå uforudsete situationer med cyklende børn, som måske slingrer pludseligt på cyklen. Spørgsmålet er her, om man ønsker at nedsætte bilernes fart ved at ændre vejens udformning til for eksempel stillevej med max. 30 km/time med bump, chikaner eller andre foranstaltninger?

Dette oplæg giver et skitsemæssigt overblik med forslag til, ad hvilke veje børnene kunne bevæge sig mere sikkert fra boligkvarteret til skole og institutioner: På vej til og fra skole, fra skole til SFO/klub og fra SFO/klub og hjem. Oplægget har primært fokus på sikre stier og ruter for børn. Dvs. ikke stier og cykelveje for voksne, der cykler til og fra arbejde, og heller ikke rekreative cykelture i fritiden. Disse typer af cykelture følger andre mål og kriterier, der hver kræver en særskilt planlægning. Denne må ske senere og prioriteres lavere end børnenes sikkerhed.

For at opnå den størst mulige trafiksikkerhed må det tilstræbes, at flest mulige børn naturligt vælger og ledes hen til sikre stiruter, dvs. primært stier i eget tracé. Udgangspunktet for dette oplæg har været en vurdering af bykvarterernes beliggenhed i forhold til den nuværende inddeling i skoledistrikter for de 3 skoler.

BYKVARTERERNES TRAFIKSIKKERHEDSPROBLEMER

Nedenfor gennemgås problematiske forhold omkring sikkerhed for cyklende børn i forhold til biltrafik i de enkelte bykvarterer i kommunen, se også kortskitse bagest i notatet. Dragør Kommune udgav i 2016 pjecen, "Trafiksikker i Dragør", hvor der fremgik en række en projekter for at fremme trafiksikkerheden. Nogle af disse er gennemført, mens andre afventer, hvilket fremgår af det følgende. Dette oplæg indeholder endvidere forslag til supplerende eller alternative projekter. Kommunens projekter er angivet med (nummer i parentes), så de svarer til nummereringen på kommunens liste over projekter med størst effekt i forhold til skønnede omkostninger i pjecen "Trafiksikker i Dragør".

1) **Kvarterer nord for Kirkevej (Stationsvej, Ndr. Strandvej, DB Dirchsens Allé, Hartkornsvej nord)**
Børn skal krydse eller færdes langs de befærdede trafikveje, Stationsvej og Ndr. Dragørvej samt boligstamvejene DB Dirchsens Allé og Ndr. Strandvej. Stationsvej er uden cykelsti og farlig at cykle på for børn på grund af mængden af trafik trods nyere anlæg af fortov og bump. Det er også utrygt at cykle ved siden af hurtigkørende biler langs Hartkornsvej uanset at der er kantbaner.
Kommunale projekter
Gennemført:
Fortov mellem Maglebytorv og Banestien på østlig side af Hartkornsvej (5)
Torontoanlæg ved Ndr. Dragørvej (11)
Indsnævring ved busstop Ndr. Dragørvej, DB Dirchsens Allé og Ndr. Strandvej (17)
Ikke gennemført:
Fjernelse af rabat på Kirkevej (4)
Bom el.lign. ved Bøgeengen vendeplads (6)
Fortov på nordside af Maglebytorv (19)
Hastighedszone DB Dirchsens Allé (20)
Signalreguleret kryds AP Møllers Allé, Ndr. Dragørvej (21)
Cykelsti på Stationsvej mellem Ndr. Strandvej og FJ Madsensvej (27)
Nyt forslag
Villavejene DB Dirchsens Allé og Ndr. Strandvej fredeliggøres for biler (nedsat hastighed, stillevej, bump?). Da børn fra kvarteret nord for Ndr. Dragørvej bruger de mindre villaveje til cykeltrafik til skole bør det overvejes at lave 40 km hastighedszone i hele dette kvarter. Hele strækningen Stationsvej, Ndr. Dragørvej frem til AP Møllers Allé er utryg, fordi vejen er smal og befærdet med mange biler og ikke har nogen cykelsti.

2) **Kvarter syd for Kirkevej, Vestgrønningen, Jægervej, Lundevej, Strandjægervej, Engparken**
Vestgrønningen er nok kommunens største sikkerhedsproblem, fordi børn og voksne her kører tæt op ad stærk biltrafik på bilernes vejbane, og der er dårlig oversigt på grund af parkerede biler. Det er selv hvis bilparkeringen fjernes, og der etableres kantbaner. Det vil stadig være forbundet med en vis risiko at cykle tæt på bilerne og farligt at krydse over vejbanen.
Efter nedlæggelsen af Vierdigets skole overvejes det at flytte fodgængerfeltets placering på Krudttårnsvej. Udfordringen for børn fra Strandparken mv er, at de skal krydse den befærdede Krudttårnsvej for at komme til Engvej og videre til Dragør Skole.
Der er en konflikt mellem biltrafik og skolebørn, der cykler ad Jægervej eller Hartkornsvej til Nordstrandskolen.
Kommunale projekter
Ikke gennemført:
Cykelbaner på Vestgrønningens sydlige del (2)
Friholdelse for parkering Vestgrønningen / Chr. Mølstedsgade (7)
Signalregulering på Vestgrønningen ved Strandgade (13)
Cykelsti med ramper for kørestole, Sdr. Strandvej / Wiedersvej (14)
Krydset Kirkevej, Vestgrønningen gøres fysisk mindre (24)
Nyt forslag

En sikker cykelrute langs Vestgrønningen er vanskelig at indpasse i det komplekse trafikbillede i kommunens bycenter. Cykelbaner på vejbanen på Vestgrønningen giver mindre trafiksikkerhed for både børn og voksne, end hvis der var egentlige cykelstier på begge sider af vejbanen. Vestgrønningen er imidlertid ikke bred nok til en sådan løsning. Kantbaner og parkeringsforbud må således vurderes at være den bedst mulige løsning.
Engvej synes oplagt som en central sikker skolevejsrute for Strandparken mv, hvis vejen fredeliggøres for biler hele vejen langs Engvej fra Engvælen til Krudttårnsvej (nedsat hastighed, stillevej, bump og sikker krydsning ved Krudttårnsvej?). Dermed kunne børn fra Engparken, husene vest for Engvej samt Strandparken mv få en sikker rute. Måske kunne man alternativt gå i dialog med Engparken om ændring af deres interne gangsti til en sikker skolerute for børn fra både Engparken og Strandparken.
En del børn cykler i dag sydfra mod Nordstrandskolen ad Jægervej, hvor der er etableret bump og findes hævet flade ved Lundevej. Måske var det muligt at flytte cykeltrafik fra Jægervej og Hartkornsvej til den sikre Aldershvilesti. Kronagerkvarteret bør have egen stiforbindelse til cykelstien langs Kirkevej og videre til fodgængerfelterne.

3) **Vængekvarteret**
Børn skal færdes sammen med biler på villavejene, især boligstamvejene Fasanvej samt Lundegård Strandvej og Mågevænget. Der kører mange cyklende børn ad Fasanvænget og andre veje i området hver morgen. Krydsning af Hartkornsvej har sikre stitunneler ved Harevænget og Lundegård Strandvej. Der er etableret et Torontoanlæg på Krudttårnsvej ved Mågevænget. Det har stor betydning hvis børn skal krydse vejen og køre ad Mågevænget.
Kommunale projekter
Gennemført:
Undersøgelse af signalanlæg Møllevej, / Hartkornsvej (1)
Ikke gennemført:
Krydsningshelle på Krudttårnsvej ved Mågevænget (9)
Krydsningshelle på Hartkornsvej ved Mågevænget (12)
Etablering af bump på vestlig del af Fasanvænget (15)
Indførelse af 40 km hastighedszone (20)
Cykelsti på Halvejen (26)
Cykelsti på Møllevej syd for Hartkornsvej forudsat arealerhvervelse (28)
Nyt forslag
Alle de opsamlende veje Fasanvænget, Mågevænget, Lundegård Strandvej fredeliggøres yderligere for biler (nedsat hastighed, bump, chikane, stillevej?). Problem med biler og cykeltrafik ved krydset Fasanvænget / Hollændervænget, efter bomanlæg er nedlagt.

4) **Strandparken, Rødtjørn mm**
Børn fra kommunens tættest befolkede bykvarter skal efter nedlæggelse af Vierdigets skole krydse en meget befærdet Krudttårnsvej for at komme til Dragør skole.
Kommunale projekter
Ikke gennemført:
Torontoanlæg og hævet flade ved Vierdiget flyttes til Engvej (22)
Nyt forslag:
Den eksisterende sti langs Krudttårnsvej må opgraderes som selvstændig tracé cykel- og gangtrafik og sikres ved krydsning af udkørslerne til Krudttårnsvej. Sikring af krydsning med overgang fra Krudttårnsvej til Engvej for gående og cyklister (hævet flade, lysregulering, fodgængerfelt?). Der mangler en forlængelse af den eksisterende cykel- og gangsti langs Krudttårnsvej fra Sdr. Tangvej til Engvej. Samtidig kunne man omlægge hele strækningen på Krudttårnsvej fra Strandjægervej til Engvej til et "rumlefelt" (særlig belægning, bump, lysregulering, fodgængerfelt?). Det er i forvejen et sving

med dårlig oversigt, hvor bilernes fart bør være lav. Toronto anlæg er næppe tilstrækkeligt.

5) **Kålmarken mv**
Børn skal i dag færdes på en smal og befærdet Store Magleby Strandvej, hvor der dog er anlagt bump.
Kommunale projekter
Gennemført:
Fortov ved Søndergården (8)
Forlægning af kryds mod syd Krudttårnsvej, Møllevej (18)
Nyt forslag
En intern stiforbindelse i bebyggelsen må etableres til den opgraderede sikre sti langs Krudttårnsvej.
Fodgængerfelt etableres ved Store Magleby Strandvejs udmunding i Krudttårnsvej.

6) **Søvang**
Børn skal færdes langs et stykke af en strækning af Fælledvej ud for Søvang for at komme til den anlagte sti i eget tracé til Store Magleby skole. På strækningen er der pudebump men ingen cykelsti, og den sikre sti i eget tracé starter først ved Søvej. Bydelen har et internt trafiksikkerhedsproblem på grund af mange villaveje, som spreder både cykel- og biltrafik.
Nyt forslag
Etablering af sikker cykelsti langs Fælledvej ud for selve Søvangbebyggelsen og sikker krydsning over Søvej til den eksisterende skolesti.

7)
Store Magleby landsby nord, Hovedgaden
Børn færdes sammen med biltrafik ad Hovedgaden for at komme til Store Magleby skole. Der er én hævet flade i midten af landsbyen.
Kommunale projekter
Ikke gennemført:
40 km hastighedszone (20)
Nyt forslag
Yderligere fredeliggørelse af Hovedgaden (40 km hastighedszone, evt. flere bump?) (20).

8) **Store Magleby landsby syd, Møllegade, Sdr. Kinkelgade**
Børn skal køre ad befærdet Sdr. Kinkelgade til cykelsti på Englandsvej for at komme til Store Magleby skole. Eller ad Kinkelgade mod syd til fodgængerfelt ved Hartkornsvej / Møllegade og benytte det eksisterende sikre stisystem. Der er etableret hastighedszone og bump På Kinkelgade.
Kommunale projekter
Gennemført:
Bedre oversigt ved udkørsel fra Søndergade til Fælledvej (8)
Ikke gennemført:
Krydset gøre mindre Englandsvej / Møllegade (16)
Signalreguleret kryds ved Englandsvej / Sdr. Kinkelgade (23)
Cykelsti langs den smalle Møllegade ud for kirkegården (25)
Nyt forslag
Yderligere fredeliggørelse af Sdr. Kinkelgade / Fælledvej (nedsat hastighed, stillevej?), så børn kan køre mod syd til den sikre skolesti ved Hartkornsvej (desværre en lille omvej). Skiltningen og ruten Fælledvej, Søndergade og Møllegade er ikke klar nok.

9) **Sydvestpynten – Kalvebodvej og Fælledvej**
Børn på cykel må køre til Store Magleby skole langs smalle landeveje omgivet af dybe grøfter og med

hurtig trafik på Fælledvej og Kalvebodvej.

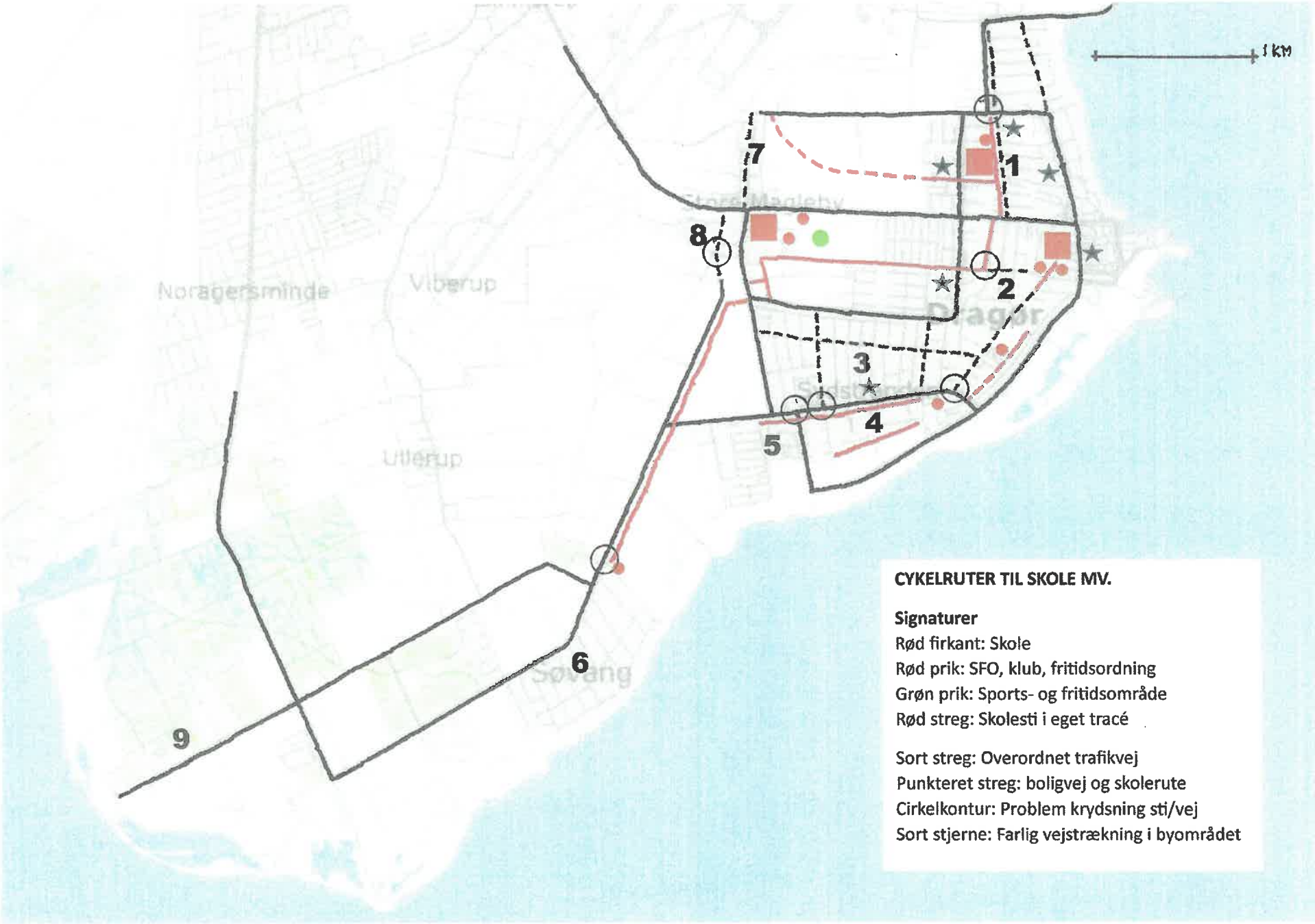
Kommunale projekter

Gennemført:

Midterhelle ved krydsningen på Bachersmindevej / Fælledvej (3)

Nyt forslag

Skolebus eller anlæg af sti i eget tracé langs Kalvebodvej og Fælledvej er den sikre løsning, men befolkningsmængden er berænset og bor mere spredt end i byområdet.


1 KM
1
2
3
4
5
6
7
8
9
Noragersminde
Viberup
Utterup
Søvang
Dragør
CYKELRUTER TIL SKOLE MV.
Signaturer
Rød firkant: Skole
Rød prik: SFO, klub, fritidsordning
Grøn prik: Sports- og fritidsområde
Rød streg: Skolesti i eget tracé
Sort streg: Overordnet trafikvej
Punkteret streg: boligvej og skolerute
Cirkelkontur: Problem krydsning sti/vej
Sort stjerne: Farlig vejstrækning i byområdet

Henrik Aagaard

Fra: Henrik Aagaard
Sendt: 24. januar 2025 09:06
Til: Henrik Aagaard
Emne: VS: Plan og Teknik | Høringssvar trafikplan 2024

SentByUser: 1540145898

Høringssvar 15.

Fra: indgaaende@ngdp.seposervices.dk <indgaaende@ngdp.seposervices.dk>
Sendt: 7. november 2024 15:42
Til: Plan, Teknik og Erhverv <pt@dragoer.dk>
Emne: Plan og Teknik | Høringssvar trafikplan 2024

Jeg bor på Fælledvej Søvang.

I adskillige år har jeg gjort borgmester Bidstrup, chef for plan teknik, samt kommunalbestyrelsen opmærksom på hastighedsoverskridelser ,anslået op til dobbelte af de 40 km/ der er gældende på Fælledvej/søvang.

mit forslag om 40 km-bump ved fasanstien samt skilte "husk 40 km", har fået svar, vi har ingen planer, bump er ikke godt for buschauffører, det er blandt andre dem ,og andre bredakslede køretøjerder kører alt for stærkt.

forslaget at det,må politiet tage hånd om. Er sidste mulighed når vi som kommune har har gjort Max,. For at få hastigheden ned.

mvh

niels sørensen

Høringssvar K.

From: Dragoer - Officiel postkasse Dragør kommune
Sent: Thu, 21 Nov 2024 12:20:53 +0100
To: Plan, Teknik og Erhverv
Subject: VS: Dragør Kommune | Høringssvar
Attachments: Høringssvar Trafiksikkerhedsplan 2024.pdf, Referat af møde med Dragør Kommune 29-03-2022.pdf, Underskriftsliste 11 sider.pdf, memometadata.xml

Venlig hilsen

Heidi Pabst Andersen
Borgmestersekretær
Borgmestersekretariatet
Direkte: 3289 0116

Rådhuset, Kirkevej 7
2791 Dragør
Tlf.: 3289 0100
www.dragoer.dk

DRAGØR
KOMMUNE

Det er vigtigt for Dragør Kommune at beskytte dine personlige oplysninger. På dragoer.dk (Databeskyttelse), kan du læse om, hvordan vi behandler dine personoplysninger og om dine rettigheder.

Fra: indgaaende@ngdp.seposervices.dk <indgaaende@ngdp.seposervices.dk>
Sendt: 21. november 2024 11:14
Til: Dragoer - Officiel postkasse Dragør kommune <dragoer@dragoer.dk>
Emne: Dragør Kommune | Høringssvar

Vi vedhæfter høringssvar vedr. Trafiksikkerhedsplan 2024 samt underskrift fra 53 stk. borgere omkring Rønne Alle der kan tilslutte sig høringssvaret. Vi henleder desuden opmærksomheden på Beboerforeningens ønske om tilsvarende trafiksikkerhedstiltag i forbindelse med Rønne Alle - se vedhæftede referat af møde mellem Dragør Kommune og Beboerforeningen af d. 29. marts 2022.

Dragør Kommune
Kirkevej 7
2791 Dragør

Dragør d. 20. november 2024

Høringssvar vedr. Trafiksikkerhedsplan 2024 – Svar fra beboere i området omkring strækningen Rønne Alle fra Strandlinjen til Vestgrønningen.

På vegne af beboere i ovenstående område fremsendes dette Høringssvar vedr. Trafiksikkerhedsplan 2024.

Vi har tidligere i forbindelse med Høring om Trafiksikkerhedstiltag i september 2022 gjort opmærksom på vores bekymring om trafiksikkerheden omkring den østlige del af Rønne Alle. Rønne Alle er som bekendt ensrettet og den eneste mulighed for trafik at komme ud af den centrale del af Dragør By. Dette medfører naturligvis en intensiv trafik og særligt med en høj acceleration da hastighedsgrænsen går fra 30km/t til 50 km/t i det runde sving fra Strandlinjen op ad Rønne Alle.

Vi gentager vores tidligere bekymringer og supplerer med yderligere kommentarer til den foreliggende Trafiksikkerhedsplan "Trafiksikker i Dragør"

Uagtet at der hverken i trafiksikkerhedsplan 2016 eller i den nye trafiksikkerhedsplan 2024 er konstateret hastighedsoverskridelser på Rønne Alle, vil vi påpege at hastighedsbegrænsningen på Rønne Alle der pt. er 50km/t efter vores vurdering er alt for højt.

I høringen omkring Trafiksikkerhedstiltag i september 2022 var der beskrevet trafiksikkerhedstiltag i form af asfaltbump og nedsat fartgrænse – dem er vi som udgangspunkt helt enig i. Vi har dog følgende yderligere ønsker:

a. Fartgrænse og dimensionering af asfaltbump bør tage udgangspunkt i en lavere fartgrænse på Rønne Alle. Vi synes det er naturligt at fortsætte den fartgrænse der er på Strandlinjen, dette især for at undgå at hastheden sættes op allerede i det store bløde højresving fra Strandlinjen op ad Rønne Alle. Vi har meget tit konstateret, at dette sving bruges til unødig høj acceleration. Det vil give mening at fartgrænsen fra den gamle by holdes på de 30 km/t op til "hovedvejen" Vestgrønningen, hvor vi forstår at 40 km/t er under overvejelse.
b. Som et yderligere tiltag for at undgå denne acceleration i det beskrevne sving ønsker vi et ekstra bump placeret umiddelbart INDEN svinget – altså på Strandlinjen.
c. Et ekstra bump og lavere hastighedsgrænse vil forventeligt give trafikanterne bedre mulighed for at se de opsatte indkørsel forbudt skilte på stykket af Strandlinjen mellem Rønne Alle og Drogdens vej. Der er flere gange ugentligt biler, der kører mod syd her imod ensretningen.
d. Til orientering oplever vi også ugentligt trafikanter (især cyklister) der kører mod ensretningen mod øst på Rønne Alle, det har flere gange givet farlige episoder i krydset Strandlinjen/Rønne Alle

e. Vi vil også foreslå at der indarbejdes en form for chikane så de store tunge køretøjer tvinges til at bruge sløjfen ved busholdepladsen ved havnen. Vi oplever tit, at det for de store køretøjer er nødvendigt at køre helt op på fortovet og endda tæt på hegnene, for at kunne foretage et venstresving når de kører fra syd ad Strandlinjen op ad Rønne Alle. For nyligt er der etableret ny kantsten og opkørsel til fortov, dette er flere gange kørt i stykker af tungt køretøj.

f. Endelig kunne det være ønskeligt, at man i den overordnede trafikplanlægning tænker i muligheder for at begrænse gennemkørslen gennem Kongevejen til den gamle by. Mange af trafikanterne leder alligevel forgæves her efter parkeringspladser.

På vegne af beboere i området

Ina og Tom Lindquist
Søgade 1

Bilag: Underskriftsliste.

Referat af møde mellem Dragør Kommune og Beboerforeningen vedr. trafikafvikling m.v.

Tirsdag den 29. marts 2022 med start i Lodsstræde 4A kl. 10

Til stede var: vejingeniør Henrik Aagaard og konsulent Simon Birkebæk fra Viatrafik
Fra Beboerforeningen: Lisbeth Hansen, Tom Petersen, Jan Borg og Hanne Bendtsen. Niels Andersen, den første time.

Allerførst tak for et konstruktivt møde. Beboerforeningen ser frem til fornuftige løsninger fremover på de drøftede trafikproblemer.

1. **Trafikafvikling generelt** i følgende gader:
   Vestgrønningen. Med parkerede biler på begge sider af vejen giver det en dårlig overskuelighed, med mange farlige situationer til følge. Beboforeningen foreslår etablering af parkeringspladser på renserigrunden. Det vil give bedre mulighed for lærerparkering, og samtidig aflaste Vestgrønningen.
   Kongevejen. De justerede tidsrum for parkering på Kongevejen har givet bedre parkeringsmuligheder for handlende og besøgende til Biografen.
   Konsulent fra Jan Gehls tegnestue har tidligere foreslået at brolægningen trækkes helt op til krydset Vestgrønningen/Stationsvej, for at signalere den bevaringsværdige bys start.
   Skiltningen ved indkørslen til Kongevejen bør trækkes helt ud til vejkanten ved Vestgrønningen.
   Strandgade. Der køres fortsat for hurtigt på Strandgade i retning fra Strandlinien til Vestgrønningen. Beboerforeningen ønsker derfor fortsat indkørsel forbudt fra Strandlinien.
2. **Navngivning** af Stejleparkeringen. Bilejere har vanskeligt ved at få redningskøretøjer, taxaer m.m. forklaret, hvor deres hærværksramte bil holder parkeret, da Google Map viser, at pladsen hedder Kapselstræde. Bebo beder om officiel navngivning af pladsen, til f.eks. **Stejlepladsen.** Beboerforeningen sender et separat skriv til kommunen om dette.
3. **Fartdæmpende tiltag** generelt: Brosten er ikke en løsning, da kørsel over stenene er meget støjende og sender vibrationer til huse omkring. Plastikbump er ikke en del af Dragør Kommunes politik, men eksisterer kun på forsøg på Strandjægervej. Bump skal være en asfalteret forhøjning.
4. **Beboerparkering.** Beboerforeningen ønsker parkeringspladser forbeholdt beboerne langs Vestgrønningen og på Stejlepladsen.
5. **Ladestander.** Kommunens ønske om 4 ekstra ladestandere ved Stejleparkeringen bliver desværre ikke til noget lige nu, da man ønsker politisk involvering. Derfor vil kommunen i indeværende år udarbejde en strategi for opstilling af ladestandere, og derefter sende det i udbud. Iflg. Lovgivning skal kommuner opstille en ladestander på p-pladser med mere end 20 pladser.
   Opstilling af ladestander omkring den gamle by bør vurderes af Bevaringsnævnet, og så må udformningen ændres, så de ikke er så iøjnefaldende – gerne med grøn lakering.
6. **Gennemgang af vanskeligt passerbare steder ved stræder i den gamle by**
   Lodsstræde. Ved indkørsel fra nord/von Ostensgade bør de to nyflyttede hjørnesten enten flyttes tilbage, hvor de tidligere stod eller den ene erstattes af en metalsøjle. Beboerne kan ikke komme rundt om hjørnet uden at skade deres biler. Varevogne kan slet ikke, og skal slet ikke ledes ind i strædet.
   Ved indkørsel fra Fogdens Plads bør opsættes 1 eller 2 metalsøjler, der signalerer smalt stræde, og evt. justere bredden på de køretøjer, der kan passere til 1,5 m.
   Skipperstræde. Det er ikke muligt at køre ud af Skipperstræde i Bymandsgade, hvor pladsen er for snæver. Der er allerede sat en metalsøjle op, men problemet er skiltningen ved indkørslen fra nord. Derfor bør der også opsættes 2 metalsøjler ved indkørsel fra hjørnet ved Chr. Mølstedsgade. Også

her bør skiltningens bredde justeres, så det kun er personbiler, der kan køre ind.
Blegerstræde. Hjørnet af Mølsteds Atelier på den ene side og hjørnet Blegerstræde 6 på en anden side blive jævnligt påkørt med store skader på husene. Her bør opsættes metalsøjler i begge sider.

7. **Hastighedsbegrænsning på Rønne Allé og Strandlinien,** jvf. medlemsforslag på Beboerforeningens generalforsamling. Der er 30 km hastighedsbegrænsning på Strandlinien, men 50 km på Rønne Allé. Hastighedsbegrænsningen på 30 km bør også gælde Rønne Allé. Bedre skiltning med hastighedsbegrænsning bør sættes op på begge veje.
   Strandlinien. Et ekstra bump på Strandlinien kan være et supplement til det eksisterende ud for Zytfensgade. Strandliniens udmunding i Færgevej er meget bred, der opfordrer til et hurtigt sving for at komme ud af byen. Derfor blev det foreslået at indsnævre vejbanen på vestsiden, så man er nødt til at standse op inden man drejer om hjørnet ved Færgevej.
   Rønne Allé. Der bør opsættes træer på Alléens nordside, så man kan leve op til vejnavnet. Træerne bør placeres skånsomt i forhold til nabohaverne. Træerne kan enten placeres i græsrabatten, men helst i små bede ude i vejen, der kan have en trafikdæmpende virkning.
8. **Forsøg med led-lys.** Der er gået en pære i lysmasten på hjørnet af von Ostensgade og Strandstræde. Her gøres forsøg med ny belysning.
   Der er stadig enkelte park-lamper der blænder inde i folks stuer. Disse bør afskærmes.
9. **Ny forskrift vedr.** Støvende, støjende og vibrerende midlertidige aktiviteter for varelevering, bygge- og anlæg blev drøftet. Forskriften bliver behandlet på næste KB-møde. Beboerforeningen håber denne forskrift kan afhjælpe de gener byer bliver påført ved de mange byggesager. Det er vigtigt, at der bliver gjort opmærksom på reglerne ved byggetilladelser, herunder bygherrers pligt til at informere omkringboende. Henrik Aagaard undersøger klagemuligheder, ved misbrug ud over arbejdstid.

/ Hanne Bendtsen

Høringssvar vedr. Trafiksikkerhedsplan 2024 – Svar fra beboere i området omkring strækningen Rønne Alle fra Strandlinjen til Vestgrønningen.

Jeg tilslutter mig dette Høringssvar ved Trafiksikkerhedsplan 2024

Navn	Adresse	Underskrift
JAN HANSEN	STRANDSTRÆDE 41	
GRETHE MORN	STRANDSTRÆDE 41	
IDA CLEMENTSEN	SØGADE 4	
ERLAN HOLTEHUS	SØGADE 4	
Mary-Ann Bach	Byskrivervej 5	Mary-Ann Bach
Bjørn Gustav Olsen	—	
Hans Peder	Søgade 2	Hans Peder
Nine Scherling	Søgade 2	Nine Scherling

Høringssvar vedr. Trafiksikkerhedsplan 2024 – Svar fra beboere i området omkring strækningen Rønne Alle fra Strandlinjen til Vestgrønningen.

Jeg tilslutter mig dette Høringssvar ved Trafiksikkerhedsplan 2024

Navn	Adresse	Underskrift
FIE SILLEMANN HOLST	BYSKRIVERSTRÆDE 3	
Anders VOSS	Byskrivers Stræde 3	
Tom Lindquist	Søgade 1	
SUSANNE MEZER	STRANDLINIEN 65	
[illegible]	[illegible] 3	

2

Høringssvar vedr. Trafiksikkerhedsplan 2024 – Svar fra beboere i området omkring strækningen Rønne Alle fra Strandlinjen til Vestgrønningen.

Jeg tilslutter mig dette Høringssvar ved Trafiksikkerhedsplan 2024

Navn	Adresse	Underskrift
ILSE & GERT JACOBSEN	RØNNE ALLE 35	
Mette Scherling Charlotte Nielsen	Rønne Allé 31	
KRISTINE BAK	RØNNE ALLÉ 29	
BRITT BARGFELDT	RØNNE ALLE 25.1	
Nick Andersen	BYMANDSGADE 27	
Mette Jansen	Rønne Alle 33	
GERT JANSEN	RØNNE ALLE 33	
HELLE JØRGENSEN PEDERSEN	RØNNE ALLE 23	

Høringssvar vedr. Trafiksikkerhedsplan 2024 – Svar fra beboere i området omkring strækningen Rønne Alle fra Strandlinjen til Vestgrønningen.

Jeg tilslutter mig dette Høringssvar ved Trafiksikkerhedsplan 2024

Navn	Adresse	Underskrift
GERT SKOMAN	RØNNE ALLE 42	
PETER LASSEN	BYMANDSGADE 1	Peter Lassen
ANN LANGE	BYMADSGADE 12	
Barbara Ellefsen	Bymandsgade 18	B. Ellefsen
Birgitte Bagwald	Bymandsgade 14	B. Bagwald
Rudi Bagwald	— " —	Rudi Bagwald
OLE TEISEN	SKIPPERSGADE 16	
INGE-LISE HARTZ	— " —	

4

Høringssvar vedr. Trafiksikkerhedsplan 2024 – Svar fra beboere i området omkring strækningen Rønne Alle fra Strandlinjen til Vestgrønningen.

Jeg tilslutter mig dette Høringssvar ved Trafiksikkerhedsplan 2024

Navn	Adresse	Underskrift
Maria Grønlund	Fogdens plads 10	
PERNILLE FABRICIUS	BYMANDSGADE 26	
PETER NELLEMANN	BYMANDSGADE 26	
ULLA FINSEN	FOGDENS PLADS 6	
JACOB CHRISTENSEN	Skippersgade 12	
PETER ALBÆK	BLECHERSTRÆDE 14	
Charlotte Syversen	Blegestræde 14	
Merete Schøbel	Søndersbrode 14	

5

Høringssvar vedr. Trafiksikkerhedsplan 2024 – Svar fra beboere i området omkring strækningen Rønne Alle fra Strandlinjen til Vestgrønningen.

Jeg tilslutter mig dette Høringssvar ved Trafiksikkerhedsplan 2024

Navn	Adresse	Underskrift
Niels Eggaard	Rønne Alle 32	
Søren Lenzen	Rønne Allé 32	Søren Lenzen
Morgan Lindberg	Rønne Alle 26	Morgan Lindberg
Karsten Lindberg	Rønne Alle 26	Karsten Lindberg

6

Høringssvar vedr. Trafiksikkerhedsplan 2024 – Svar fra beboere i området omkring strækningen Rønne Alle fra Strandlinjen til Vestgrønningen.

Jeg tilslutter mig dette Høringssvar ved Trafiksikkerhedsplan 2024

Navn	Adresse	Underskrift
MILLAN SIERNGARD	RØNNE ALLE 19 2791 DRAGØR	
Kaj Boel Jensen.	Rønne Alle 25 2791 Dragør.	
Tekla Peers	Byskriverstræde 7	Tekla Peers.
INGE BERNSTEIN	RØNNE ALLE 48	
INA LINDQUIST	RØNNE ALLE 46	Ina Lindquist

7

Høringssvar vedr. Trafiksikkerhedsplan 2024 – Svar fra beboere i området omkring strækningen Rønne Alle fra Strandlinjen til Vestgrønningen.

Jeg tilslutter mig dette Høringssvar ved Trafiksikkerhedsplan 2024

Navn	Adresse	Underskrift
Hanne Lutz	Skippergangen 1	[illegible]
ERIK SØNDERGAARD	SKIPPERGANGEN 1	[illegible]

8

Høringssvar vedr. Trafiksikkerhedsplan 2024 – Svar fra beboere i området omkring strækningen Rønne Alle fra Strandlinjen til Vestgrønningen.

Jeg tilslutter mig dette Høringssvar ved Trafiksikkerhedsplan 2024

Navn	Adresse	Underskrift
CARSTEN HEX	RØNNE ALLE 38	

9

Høringssvar vedr. Trafiksikkerhedsplan 2024 – Svar fra beboere i området omkring strækningen Rønne Alle fra Strandlinjen til Vestgrønningen.

Jeg tilslutter mig dette Høringssvar ved Trafiksikkerhedsplan 2024

Navn	Adresse	Underskrift
CARL WINDING	BYSKRIVERSTRÆDE 4C	

10

Høringssvar vedr. Trafiksikkerhedsplan 2024 – Svar fra beboere i området omkring strækningen Rønne Alle fra Strandlinjen til Vestgrønningen.

Jeg tilslutter mig dette Høringssvar ved Trafiksikkerhedsplan 2024

Navn	Adresse	Underskrift
KAJ GUSTAD	SØNDERSTRÆDE 14	

11

Høringssvar 17.

Høringssvar trafiksikkerhedsplan 2024

Først og fremmest er vi glade for, at Dragør Kommune tager trafiksikkerheden alvorligt.

Vi savner dog et øget fokus på situationen på den stærkt befærdede Møllegade og til dels også Sdr. Kinkelgade. Beboere på Møllegades vestside frem til Møllevej har ingen mulighed for at benytte fortov frem til hverken linje 250S eller til et fodgængerfelt, så man sikkert kan krydse Møllegade. I den modsatte retning er det heller ikke muligt at nå til Møllevej og f.eks. Netto uden at krydse Møllegade. En alternativ rute ad Søndergade og Fælledvej til stisystemerne er også uden fortov.

Alene i Møllegade 10 og 12-14 er der 17 husstande - flere med børn, der går på Store Magleby Skole, i institutionerne ved Halvejen og/eller til aktiviteter i Hollænderhallen. Det er selvsagt utrygt at sende dem ud til en befærdet vej, de ikke har mulighed for at krydse på betryggende vis, hvor der i myldretiden er langt mellem hullerne i trafikken og hvor der ikke sjældent bliver kørt stærkt uden for myldretiden.

Det er næppe muligt at etablere fortov på vestsiden hele vejen til krydset ved Kirkevej, men vi så gerne et fodgængerfelt eller som det mindste en midterhelle, for eksempel ud for stien langs kirkegården.

Desuden bør der ses på cykelsituationen. Man må ofte dele fortovet på østsiden af Møllegade med cyklister – det er forståeligt, at mange cyklister ikke ønsker at køre på Møllegade, men de fylder på fortovet.

I trafikplan 2016 optrådte en cykelsti på Møllegade som nummer fem på listen over projekter med størst effekt. Den er "faldet ud" i det seneste planforslag, vel nok på grund af manglen på muligheder for at føre den forbi præstegården. Vi opfordrer til, at det bliver gentænkt, så der om ikke andet kan etableres en cykelsti frem til kirkegården. Det vil give adgang til stisystemer mod skolen, hallen og institutionerne – og mod Dragør.

En midlertidig og billig løsning på manglen på adgang på fortov vil kunne komme nogle af ejendommene i Møllegade og på Sdr. Kinkelgade til gavn. Kommunen kunne forbyde parkering og stille parkeringshindringer op langs Sdr. Kinkelgades østside. Her kan den brede grusrabat fungere som "nødfortov" - men ikke cykelsti – hvis der blev fyldt op med grus og lavet en ordentlig kantmærkning mod gaden. Det er ikke en ideel løsning, men bedre end ingenting – den ville kunne hjælpe beboere på ejendomme, der har port mod Sdr. Kinkelgade med at kunne komme nogenlunde trygt frem til lyskrydset ved Kirkevej/Møllegade/Englandsvej, indtil der findes en bedre løsning på Møllegade.