

Rødovre Kommune
40 km/t hastighedszoner
Referat fra 2. følgegruppemøde

REFERAT
17. december 2018
ADP/MK

Sag 40 km/t hastighedszoner

Emne 2. følgegruppemøde

Tid og sted Torsdag d. 13. december 2018 kl. 19.00-21.00, Teknisk Forvaltning, Tæbyvej 77, Rødovre

Referent ADP

Deltagere

Afbud

Kopi til -

Via Trafik Rådgivning A/S
Søvej 13 B 3460 Birkerød
T.: 4820 9000
E.: via@viatrafik.dk
www.viatrafik.dk
CVR. nr.: 25115708

Via Trafik Aarhus
Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal
DK-8000 Aarhus C
T.: 8626 6070
E.: via@viatrafik.dk

Næste møde

-

Tidsplan

-

Dagsorden

1	Velkomst og navnerunde, v. Via Trafik	2
2	Procesbeskrivelse og præsentation af projekt, v. Via Trafik.....	2
3	Gruppearbejde	3
4	Fælles diskussion.....	3
5	Afrunding, v. Rødovre Kommune	4

1 Velkomst og navnerunde, v. Via Trafik

Martin Kallesen bød velkommen til det andet følgegruppemøde, hvor alle deltagere fra de to følgegrupper var inviteret. Formålet med det andet følgegruppemøde var at præsentere følgegruppen for den endelige plan for 40 km/t hastighedszoner i Rødovre. Følgegruppens opgave var at kvalitetssikre planen og komme med eventuelle kommentarer og ønsker til ændringer og forbedringer. Følgegruppemedlemmerne blev bedt om at repræsentere hele Rødovre i den forbindelse frem for alene at betragte deres eget lokalområde. Martin Kallesen gjorde det klart for følgegruppemedlemmerne, at økonomien for realisering af den endelige plan svarer til det afsatte beløb, hvorfor ønsker til ændringer eller tilføjelser ét sted, som udgangspunkt vil betyde reduktion i tiltag et andet sted.

Efterfølgende en kort navnerunde.

2 Procesbeskrivelse og præsentation af projekt, v. Via Trafik

Borgerinddragelsesprocessen blev indledt i maj 2018 med workshops. Der blev afholdt 4 workshops med i alt ca. 100 deltagende borgere. Fra workshop 1 og 2 blev nedsat en følgegruppe med 12 af de deltagende borgere. Fra workshop 3 og 4 blev nedsat en tilsvarende gruppe med 12 deltagere. Der er afholdt et møde med hver af de to følgegrupper.

Input fra workshops og følgegruppemøder har formet den endelige plan for 40 km/t hastighedszoner i hele Rødovre Kommune. Borgerønskerne er blevet bearbejdet og nogle ønsker er sorteret fra, hvilket bl.a. skyldes uoverensstemmelse med projektgrundlaget, eller at der på nogle strækninger har været forskellige, modstridende ønsker. Formålet med bearbejdningen og sorteringen har været at sikre, at den endelige plan svarer til det politiske opdrag og ligeledes tilgodeser en række andre forhold så som driftshensyn, eksisterende zoner, økonomi og godkendelse af politiet.

Den endelige plan for hastighedszoner i Rødovre vedrører alene nye hastighedszoner. De eksisterende zoner med hastighedsdæmpning bevares uændret, da det således er økonomisk muligt at sikre hastighedszoner på de offentlige boligveje i hele kommunen. Den nye zone i området omkring Rødgager Allé omfatter dog nogle eksisterende zoner. Denne afvigelse fra det generelle princip skyldes, at det er billigere og vil være lettere at forstå for bilister end en løsning, hvor de eksisterende zoner bevares som "zoner i zonen".

Parallelt med den endelige plan for hastighedszoner i Rødovre er der også udarbejdet en alternativ plan med forslag til tiltag i både eksisterende og nye zoner. Denne plan tager ikke hensyn til den gældende økonomiske ramme og fungerer således udelukkende som inspiration. Den alternative plan er overdraget til forvaltningen og behandles ikke yderligere.

Den videre proces omfatter myndighedsgodkendelse med politisk behandling og ansøgning til politiet, efterfølgende udførelse - formentlig i 2019 - og derefter evaluering af effekten af de nye hastighedszoner og tilhørende tiltag.

I forbindelsen med præsentation af projektet påpegede et følgegruppemedlem, at det virker forvirrende med 3 forskellige hastighedsgrænser på kommunens vejnet, hhv. 40 km/t, 50 km/t og 60 km/t, foruden zoner med anbefalet hastighed. Desuden påpeges det, at det er at gøre forskel, når det undlades at gøre noget ved de eksisterende zoner med anbefalet hastighed, da den tilladte hastighedsgrænse i disse områder er 50 km/t.

Til planen for nye tiltag i de eksisterende zoner påpegede et følgegruppemedlem, at det foreslåede bump med cykelsluse på den nordligste del af Korsdalsvej (nord for Knud Anchers Vej) bør flyttes til strækningen mellem Knud Anchers Vej og Kamstrupvej, da Korsdalsvej er smallere på den nordligste strækning og derfor ikke indbyder til høj hastighed.

Desuden påpegede flere følgegruppemedlemmer, at effekten af eksisterende bump flere steder er blevet reduceret i forbindelse med udlægning af nyt slidlag.

3 Gruppearbejde

Følgegruppemedlemmerne blev opdelt i to grupper, hvor der var mulighed for at tale om, kommentere og kvalitetssikre den endelige plan. Opfølgning skete under den efterfølgende fælles diskussion.

4 Fælles diskussion

I den efterfølgende fælles diskussion blev input fra de to grupper gennemgået for alle fremmødte.

Følgende input og kommentarer var blevet nævnt under gruppearbejdet:

Hold R:

- Det er godt, at der etableres tiltag på Schweizerdalsvej.
- Ved en eventuel udvidelse af budgettet, er det vigtigt at prioritere håndtering af trafik fra Irmabyen højt. Dvs. tiltag i området omkring Irmabyen, særligt på Lørenskogvej og Korsdalsvej.
- I forbindelse med udviklingen af bykernen er det vigtigt at have fokus på hastighedsdæmpning i området samt på Tæbyvej.
- Vedr. processen med workshops og følgegruppemøder: Det havde været ønskeligt at det fra start var blevet meldt ud, at der ikke var noget i spil i de eksisterende zoner, altså at der ikke vil blive foretaget ændringer her.
- Vedr. processen med workshops og følgegruppemøder: Det har været en god proces. Det har været positivt at få muligheden for at deltage som borger. Man føler sig hørt.

Hold K:

- I den nye zone i Islev er der et stort ønske om, at der fokuseres på at sikre skolevejene og huske at trafiksikkerhedsarbejdet ikke kun handler om hastighedszoner. Der er et meget klart ønske om, at der etableres cykelsti på fx Viemosevej. Det foreslås at den nye hastighedszone tages ud af projektet og at pengene gemmes til et cykelstiprojekt, da de foreslåede tiltag ikke vurderes at være tilstrækkelig.
- Det vurderes positivt, at der etableres en ny hastighedszone på Fjeldhammervej med bump, men 2 bump virker ikke som ret meget på den pågældende strækning.
- De eksisterende bump på Elvergårdsvej ønskes erstattet af permanente tiltag.
- I den nye zone omkring Rødager Allé stilles spørgsmålstegn ved hastighedsgrænsen på 40 km/t. Det foreslås, at der i stedet etableres en zone med hastighedsgrænse 30 km/t.
- De fartdæpende foranstaltninger på Hendriksholms Allé har medført mere trafik og højere fart på parallelgaderne. Der udtrykkes en bekymring om, at de foreslåede tiltag på parallelvejene ikke imødegår disse problemer. Der ønskes flere tiltag på vejene.
- I området syd for Jyllingevej vurderes det, at den endelige plan imødekommer ønskerne og vil betyde, at hastigheden sænkes i dette område.
- Et følgegruppemedlem påpegede, at man godt kan isolere tingene, men forvaltningen har ansvar for at huske, at tingene hænger sammen. Skoleveje og skoledistrikter ændrer sig. Villaområdet omkring bl.a. Axelhøj er udlagt uden opholdsarealer. Der ønskes legezoner, for børnene leger på vejen, da der ikke er parker og lignende i nærheden. Forslag om, at planen med tiltag i både nye og eksisterende zoner hænges op hos forvaltningen.
- Et følgegruppemedlem forventer at hastighedsgrænsen inden for byzone ændres til 40 km/t inden for overskuelig fremtid. Derved bliver de foreslåede zonetavler overflødige.
- Et følgegruppemedlem spurgte, hvordan forvaltningens plan for tiltag ville have set ud, hvis der ikke havde været input fra borgere. Anders svarede, at det for forvaltningen er vigtigt, at borgernes input er noget af det, der skal realiseres nu. Forvaltningen har skitseret rammerne, så forventningerne har været afstemt fra start. Forvaltningen har ikke haft nogen "ønskeseddel" til hvordan den endelige plan skulle se ud. Processen skal ses som et udtryk for at borgerinddragelsen har betydning.
- Et følgegruppemedlem udtrykte, at processen har givet mulighed for at komme til orde. Men vedkommende synes, at der er gået en del tid med følgegruppearbejdet – særligt set i lyset af, at der ikke kommer til at ske noget i eksisterende zoner, hvor flere medlemmer er bosat. Som borger har man ikke den faglige indsigt og vedkommende udtrykker bekymring for at blive stillet til ansvar eller taget som gidsel. Anders svarede, at det er der ikke nogen, der bliver.
- Kommentar fra Anders: Skoleveje er på forvaltningens dagsorden hver dag. Der kommer mange nye børn til i kommunen. Men kommunens første prioritet i den henseende er at sikre, at der er plads til børn i institutioner og skoler.

5

Afrunding, v. Rødovre Kommune

Anders takkede for input og indsats. Han sagde, at han er sikker på at borgernes bidrag har højnet kvaliteten af resultatet.

Desuden påpegede Anders, at forvaltningen havde haft ønske om en plan med flere grønne tiltag. Men det er et spørgsmål om kompromis mellem effekt og ønsket om at etablere grønne tiltag.

Et følgegruppemedlem efterspørger et inspirationsmateriale vedrørende hastighedsdæmpende tiltag til private fællesveje. Anders svarer, at kommunen gerne deler ud af, hvad de arbejder med, men lover ikke nogen særskilt pjece eller lignende.

Sluttelig en tak for nu og glædelig jul.

6

Skriftlige kommentarer modtaget efter følgegruppemøde

Efter følgegruppemøde 2 er følgende kommentar indkommet fra et følgegruppemedlem:

”Jeg har fortsat en bekymring i forhold til, hvordan trafikken vil flyde på Randrupvej, når der gennemføres hastighedssænkende tiltag på villavejene i området. Vi opfordrer til, at der sikres en vis proportionalitet i antallet af hastighedsreducerende tiltag på villavejene og den dertil øgede belastning på de mindre trafikveje. Koncentrationen og mængden af trafikregulerende tiltag på villavejene bør derfor vægtes, så de ikke medfører øgede gener for beboerne på de mindre trafikveje. I Rødovre Kommune er vi mange, der bor langs mindre trafikveje. Det bør derfor overvejes, hvordan tiltagene bedst muligt tager højde for samtlige af kommunens beboere.”