



Glostrup Kommune

HØRINGSUDGAVE

Trafiksaneringsplan for Nordvang



Marts 2023

Glostrup Kommune

Trafiksaneringsplan for Nordvang
Udarbejdet i samarbejde med Via Trafik

Dato:

Indhold

1	INDLEDNING	4
2	NUVÆRENDE FORHOLD	6
2.1	VEJNETTET	6
2.2	UHELD	8
2.3	TRAFIKMÆNGDER.....	8
2.4	HASTIGHEDER.....	8
2.5	VEJE	12
2.6	KOLLEKTIV TRAFIK	21
3	MÅLSÆTNINGER	22
3.1	HASTIGHEDSZONE	22
4	TRAFIKSANERINGSPLAN.....	23
4.1	FORANSTALTNINGSTYPER.....	23
4.2	PROJEKTER PÅ VEJE.....	25

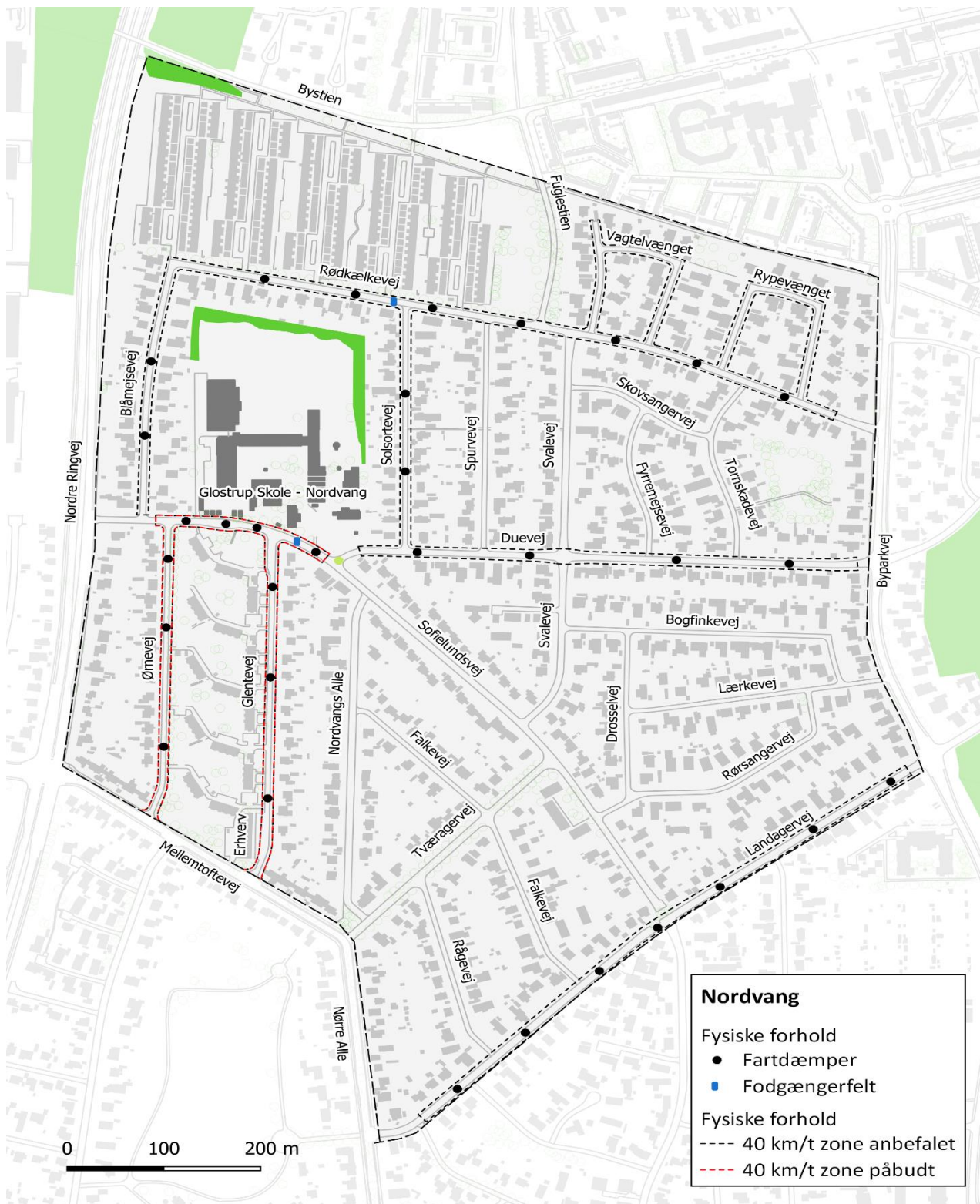
1 Indledning

Glostrup Kommune vedtog i marts 2015 et forslag til en Vej- og Trafikplan 2014 for kommunen. Vej- og Trafikplanen udgør de overordnede rammer for kommunes fremtidige arbejde med bl.a. trafiksikkerhed og hastighedsgrænser.

Vej- og Trafikplanen indeholder 12 trafiksaneringsområder, hvor der for hvert område skal udarbejdes en trafiksaneringsplan, som sikrer, at trafikale tiltag ikke laves punktvis, men at de bliver sammenhængende bl.a. for at undgå at flytte trafikale problemer til nabovejene.

Herudover beskrives hvilke foranstaltninger og nyanlæg der skal til for at opfylde Vej- og Trafikplanens målsætning.

Denne trafiksaneringsplan omfatter trafiksaneringsområde 8 – Nordvang. Figur 1 viser områdets afgrænsning.



Figur 1. Trafiksaneringsområde 8 – Nordvang. Eksisterende forhold.

2 Nuværende forhold

2.1 Vejnettet

I Vej- og Trafikplan 2014 er vejene klassificeret efter funktion. Vejnettet er opdelt i trafikveje, fordelingsveje og lokalveje. Figur 2 viser vejnettet i Nordvang med de funktionsklasser, som fremgår af Vej- og Trafikplan 2014.

Trafikvejene forbinder Glostrup med resten af Hovedstadsområdet samt fordeler trafikken internt mellem de enkelte delområder i Glostrup. Fordelingsvejene forbinder lokalområderne med trafikvejene og fordeler trafikken internt i hvert enkelt boligområde. Lokalveje betjener lokalområderne. Som udgangspunkt bør der ikke forekomme gennemkørende trafik på lokalveje.



Figur 2. Vejklassificering. Veje, der ikke er angivet med farve, er klassificeret som lokalveje.

2.2 Uheld

I perioden 2016-2022 er der registreret 5 uheld i området, heraf 4 materielskadeuheld og 1 personskadeuheld.

Uheldene er sket forskellige steder i området, se Figur 3 på side 9. Sofielundsvej har haft 3 uheld på strækningen, hvor 2 af uheldene har været i krydset Sofielundsvej/Duevej.

I fire af uheldene er en blød trafikant (fodgænger, cyklist eller knallertkører) involveret. Uheldene er nærmere beskrevet i afsnittene for de enkelte veje.

2.3 Trafikmængder

Som forarbejde til trafiksaneringsplanen er der udført trafiktællinger på de fleste veje i området. Fordelingsvejen Duevej har den største belastning med op til 2.000 køretøjer pr. årsdøgn (ÅDT), mens lokalvejene har en trafikbelastning på mellem ca. 55 og 1.300 ÅDT. Figur 4 på side 10 viser trafikmængder i området.

De primære færdselsårer i området er Duevej og det vestlige stykke af Sofielundsvej, der tilsammen skaber forbindelse mellem Byparkvej og Nordre Ringvej, samt Svalevej og Tværagervej, der fungerer som forbindelse mellem Rødkælkevej og Mellemtoftevej/Nørre Allé.

Trafikbelastningen i området må generelt betragtes som lav i forhold til andre områder i kommunen.

2.4 Hastigheder

Trafiktællingerne har også omfattet hastighedsmålinger på de enkelte vejstrækninger. Målingerne viser, at gennemsnitshastigheden ved samtlige målesteder ligger væsentligt under den eksisterende hastighedsbegrænsning på 50 km/t. Således varierer gennemsnitshastigheden mellem 22 og 42 km/t.

Såfremt der indføres en hastighedszone på 40 km/t er det dog et krav i henhold til gældende lovgivning, at der etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger på de veje, hvor 15 % af bilisterne kører hurtigere end 47 km/t. Figur 5 på side 11 viser hastighedsmålingerne i området.



Figur 3. Trafikuheld i perioden 2016-2022 (31.12.22). Kilde: Vejdirektorater (Vejman)



Figur 4. Trafiktællinger i området.



Figur 5. Hastighedsmålinger i området. 85 % fraktile svarer til den hastighed, som 15 % af trafikanterne kører hurtigere end. Tallet i parentes angiver gennemsnitshastigheden.

2.5 Veje

Sofielundsvej

Sofielundsvej har status som fordelingsvej på strækningen mellem Nordre Ringvej og Duevej. Den resterende del af strækningen har status som lokalvej.

Der er kantstensparkering på den del af strækningen som er lokalvej. Vejen ender blindt i den sydlige ende mod Langagervej. Hastighedsgrænsen er 40 km/t mellem Ørnevej og Duevej, og 50 km/t på den resterende del af strækningen.

Strækningen har undergået en gennemgribende trafiksanering, da den er en vigtig skolevej. Foran Nordvangskolen er der etableret indsnævring, bump, cykelbaner og fodgængerfelt med torontoanlæg. Strækningen foran skolen er skiltet som et område med fartdæmpning og har en hastighedsangivelse på 40 km/t.

På den vestlige del af Sofielundsvej ligger årsdøgntrafikken på ca. 1.000 køretøjer/døgn, og gennemsnitshastigheden er under 30 km/t. Der er 15 % af køretøjerne, som kører hurtigere end 38 km/t. Begge er indenfor den skilte hastighed. Gennemsnitshastigheden foran skolen er noget lavere, hvor køretøjer gennemsnitligt kører 22 km/t.

Årsdøgntrafikken på den resterende del af strækningen er ca. 250 køretøjer/døgn, dog er strækningen mellem Svalevej og Tværagervej mere belastet. Gennemsnitshastigheden er under 40 km/t, dog kører 15 % hurtigere end 49 km/t på strækningen mellem Svalevej og Nordvangs Allé.



Figur 6. Torontoanlæg.



Figur 7. Sofielundsvej set mod vest ved tilslutningen ved Blåmejsevej.



Figur 8. Sofielundsvej set mod vest mellem Nordvangs Allé og Svalevej.

Der er registreret tre materialeskadeuheld på strækningen. Uheldene består af en bilist, som har påkørt en cyklist nær skolens indgangslåge, et eneuheld i krydset Sofielundsvej/Duevej samt et uheld med en venstresvingende bil ud foran en cyklist i krydset Sofielundsvej/Duevej.

Alle sideveje er tilsluttet direkte til Sofielundsvej uden gennemgående fortov. Tilslutningen fra Nordvangs Allé er en overkørsel. Der kommer en del trafik fra sidevejene Glentevej og Duevej, hvor årsdøgntrafikken ligger på omkring hhv. 1.300 og 1.400.

Sofielundsvej betjenes af servicebus 847 på strækningen mellem Duevej og Glentevej.

Ved Nordvangskolen er en forsøgsordning igangsat, hvor der er ensretning i vestgående retning om morgenen på hverdage mellem 7.30-8.00. Hvis det viser sig, at trafiksikkerheden forbedres, så skal ensretningen gøres permanent.

Duevej

Duevej er en bred 2- sporet fordelingsvej med kantstensparkering på hele strækningen. Der er ingen særlige faciliteter for cyklister.

Vejen er trafiksaneret med tre bump og en midlertidig indsnævring. Afstanden mellem bumpene varierer mellem 110 og 140 m. Vejen er skiltet som et område med fartdæmpning og har en anbefalet hastighedsangivelse på 40 km/t.

Årsdøgntrafikken er på ca. 1.400 på den vestlige del af strækningen og ca. 2.000 køretøjer/døgn på den østlige del. Gennemsnitshastigheden er under 40 km/t på hele strækningen. På den vestlige del kører 15 % hurtigere end 45 km/t. På den østlige del kører 15 % hurtigere end 41 km/t.

Der er ikke registreret uheld på strækningen.

Tilslutningerne til Tornskadevej og Fyrremejsevej er udformet som overkørsler, mens de øvrige sideveje er udformet som sidevejstilslutninger.

Duevej betjenes af servicebus 847.



Figur 9. Duevej set mod øst.



Figur 10. Duevej set mod vest.

Langagervej

Langagervej er en bred 2- sporet fordelingsvej med kantstensparkering på hele strækningen.

Vejen er trafiksaneret med syv bump. Afstanden mellem bumpene er ca. 100 m. Bumpene er henholdsvis udformet som 2-sporede bump uden cykelsluser og 1-sporet bump med cykelsluser. Bumpet ved Sofielundsvej er dog uden cykelsluser.

Årsdøgntrafikken er ca. 1.250 køretøjer/døgn. Vejen er skiltet som et område med fartdæmpning og har en anbefalet hastighedsangivelse på 40 km/t. Gennemsnitshastigheden er ca. 30 km/t, og kører 15 % hurtigere end 38 km/t på den østlige del af strækningen.

Der er ikke registreret uheld på strækningen.

Tilslutningerne til Rågevej og Falkevej er udformet som overkørsler.

De øvrige sideveje ligger uden for trafiksaneringsområdet.



Figur 11. Langagervej set mod øst – smal cykelsluse (vestlig strækning).



Figur 12. Langagervej set mod vest (østlig strækning).

Glentevej

Glentevej er en smal 2-sporet lokalvej. Der er forbud mod parkering på hele strækningen.

Ved tilslutningen til Mellemtoftevej er der et mindre butiksområde med tilknyttede parkeringspladser.

Vejen blev trafiksaneret med tre punktvisse indsnævring langs strækningen i 2018/2019.

Glentevej ligger i et område med påbudt hastighedszone på 40 km/t.

Årsdøgntrafikken er ca. 1.250 køretøjer/døgn, og gennemsnitshastigheden er 37 km/t. 15 % kører hurtigere end 44 km/t.

Der er registreret et uheld på strækningen ved parkeringspladsen foran butiksområdet.

Glentevej betjenes af servicebus 847. Ved tilslutningen til Sofielundsvej er der etableret en buslomme i Glentevejs vestlige side.

Ørnevej

Ørnevej er en smal 2-sporet lokalvej med kantstensparkering på hele strækningen.

Vejen blev trafiksaneret med tre punktvisse indsnævring langs strækningen i 2018/2019. Ørnevej ligger i et område med påbudt hastighedszone på 40 km/t.

Årsdøgntrafikken er ca. 700 køretøjer/døgn, og gennemsnitshastigheden er ca. 37 km/t. 15 % kører hurtigere end 45 km/t.

Der er ikke registreret uheld på strækningen.



Figur 13. Glentevej set mod syd.



Figur 14. Ørnevej set mod syd. Ørnevej set mod syd, samt indsnævring langs vejen.

Svalevej

Svalevej er en bred 2-sporet lokalvej med kantstensparkering på hele strækningen. I dag er hastighedsbegrænsningen 50 km/t.

Årsdøgntrafikken er ca. 600 køretøjer/døgn, og gennemsnitshastigheden er ca. 36 km/t på den sydlige del af Svalevej. Trafikken falder på den nordlige del, hvor årsdøgntrafikken ligger på ca. 300 køretøjer/døgn, og gennemsnitshastigheden er ca. 38 km/t. Her kører 15% af trafikanterne hurtigere end 47 km/t.

Der er registreret ét uheld, som var et solouheld med en cyklist. Uheldet fandt sted i sydlig retning ikke langt fra krydset Svalevej/Sofielundsvej.

Tilslutningen til Skovsangervej er udformet som en overkørsel, mens Bogfinkevej er udformet som en sidevejstilslutning.

Tværagervej

Tværagervej er en bred 2-sporet lokalvej med kantstensparkering på hele strækningen. Vejen er kendetegnet af sin allé udformning. I dag er hastighedsgrænsen 50 km/t.

Årsdøgntrafikken er ca. 1.050 køretøjer/døgn, og gennemsnitshastigheden er ca. 42 km/t, dog kører 15 % hurtigere end 50 km/t.

Der er ikke registreret uheld på strækningen.

Tilslutningerne til Nordvang Allé og Mellemtoftevej/Nørre Allé er udformet som overkørsler.



Figur 15. Svalevej set mod syd.



Figur 16. Tværagervej set mod nord.

Rødkælkevej

Rødkælkevej er en bred 2-sporet lokalvej med kantstensparkering på hele strækningen.

Vejen er trafiksaneret med syv bump. Afstanden mellem bumpene er ca. 100 m. Bumpene er udformet som 2-sporede bump. Vejen er skiltet som et område med fartdæmpning og har en anbefalet hastighedsangivelse på 40 km/t. Der er etableret fodgængerfelt med torontoanlæg ved Solsortevej.

Årsdøgntrafikken er mellem 550 og 800 køretøjer/årsdøgn, og gennemsnitshastigheden er ca. 35 km/t på hele strækningen, dog kører 15% hurtigere end 43 km/t. Der er ikke registreret uheld på strækningen.

Tilslutningerne til Tornskadevej, Rypevænget, Vagtelvænget og Byparkvej er udformet som overkørsler, mens tilslutningen til Solsortevej er udformet med gennemgående fortov. Tilslutningerne til Svalevej og Spurvevej er udformet som sidevejstilslutninger.

Blåmejsevej

Blåmejsevej er en 2-sporet lokalvej med kantstensparkering på hele strækningen.

Vejen er trafiksaneret med to bump. Afstanden mellem bumpene er ca. 80 m. Bumpene er udformet som 2-sporede bump. Vejen er skiltet som et område med fartdæmpning og har en anbefalet hastighedsangivelse på 40 km/t.

Årsdøgntrafikken er ca. 700 køretøjer/døgn, og gennemsnitshastigheden er ca. 34 km/t, dog kører 15% hurtigere end 41 km/t.

Der er ikke registreret uheld på strækningen.



Figur 17. Rødkælkevej set mod øst.



Figur 18. Blåmejsevej set mod nord.

Solsortevej

Solsortevej er en smal 2-sporet lokalvej med kantstensparkering på hele strækningen.

Vejen er trafiksaneret med to bump. Afstanden mellem bumpene er ca. 90 m. Bumpene er udformet som 2-sporede bump. Vejen er skiltet som et område med fartdæmpning og har en anbefalet hastighedsangivelse på 40 km/t.

Vejen tjener som skolevej for skoleelever, der færdes mellem Bystien og Nordvangskolen.

Årsdøgntrafikken er ca. 200 køretøjer/døgn. Gennemsnitshastigheden er ca. 29 km/t, mens 15% af køretøjer kører hurtigere end 38 km/t – begge er indenfor den anbefalede hastighed.

Der er ikke registreret uheld på strækningen.



Figur 19. Solsortevej set mod syd.

Øvrige lokalveje

De øvrige lokalveje: Nordvangs Allé, Falkevej, Rågevej, Rørsangervej, Drosselvej, Bogfinkevej, Lærkevej og Spurvevej er karakteriseret ved lave trafikmængder og lave hastigheder.

Det forefindes ikke trafiktællinger på Fyrremøjsevej, Tornskadevej, Skovsangervej, Vagtelvænget og Rypevænget. Det forventes dog, at disse ligeledes er kendetegnet ved lave trafikmængder og lave hastigheder.



Figur 20

Øverst til hhv. venstre og højre; Bogfinkevej set mod øst og Rågevej set mod nord.
Nederst til hhv. venstre og højre; Rørsangervej set ud mod Sofielundsvej og Spurvevej set mod syd ud mod Duevej.

2.6 Kollektiv Trafik

Området betjenes af en enkelt buslinje – linje 847. Buslinjen fungerer som kommunens servicebus, hvor den fra d. 01/08/2023 kører efter følgende plan: Bussen kører én gang i timen man-fre kl. 10-14, hvor sidste afgang er

kl. 14. Om lørdagen kører bussen mellem 9-12, mens der ikke er nogen afgang om søndagen.

Bussen kører på Duevej samt en del af Sofielundsvej og Glentevej.



Figur 21. Kollektiv trafikbetjening.

3 Målsætninger

I henhold til Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan skal antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken reduceres med mindst 50 % i 2030 med udgangspunkt i gennemsnittet af årene 2017-2019.

Et led i at opfylde målsætningerne er at sænke hastigheden på vejene. Vej- og trafikplan 2014 indeholder et forslag om, at der for veje i boligområder etableres en generel hastighedsgrænse på 40 km/t.

3.1 Hastighedszone

Formålet med hastighedszoner i boligområder er at fjerne høje hastigheder, forbedre trafiksikkerhed og tryghed samt reducere uvedkommende trafik.

En hastighedszone er et afgrænset område, hvor der vha. zonetavler etableres en lavere hastighedsbegrænsning end den generelle. Tavlerne placeres ved indkørslerne til området og der suppleres med fysiske foranstaltninger, hvor det er nødvendigt.

Etablering af hastighedszoner vha. forbudstavler kræver politiets godkendelse. Fastsættelse af lavere hastighedsgrænser end den generelle kan kun undtagelsesvis ske uden hastighedsdæmpende foranstaltninger.

4 Trafiksaneringsplan

Alle veje i trafiksaneringsområdet foreslås omfattet af en 40 km/t hastighedszone. Foran Nordvangskolen foreslås det dog at fastholde den vejledende hastighedsgrænse på 30 km/t.

Hastighedszonen skiltes med forbudstavler ved alle indkørsler til området. I dag er Nørre Allé, Mellemtoftevej, Glentevej og Ørnevej allerede skiltet som en påbudt 40 km/t hastighedszone. Her vil det være en udvidelse af zonen. Det foreslås, at der placeres fysiske foranstaltninger, hvor mere end 15 % af bilisterne i dag kører hurtigere end 47 km/t.

Herudover foreslås det, at der etableres gennemførte fortove ved alle sideveje for at øge trygheden og trafiksikkerheden. Især de elever, der går til skole, vil mærke en forbedring. Ved at etablere de angivne overkørsler skabes der sikre ruter til Nordvangskolen fra alle boliger i området.

Glostrup Kommune har ikke økonomi til at etablere alle foranstaltninger på samme tid. Det foreslås derfor at etablere tiltagene over to etaper.

Første etape omfatter primært tiltag, der skal dæmpe hastigheden på veje, hvor der forekommer væsentlige hastighedsoverskridelser, mens anden etape primært omfatter tiltag, der skal skabe sikre skoleruter.

Foranstaltningstyperne er beskrevet i afsnit 4.1, mens tiltagene på de enkelte veje beskrives i afsnit 4.2 og afsnit 4.3.

4.1 Foranstaltningstyper

Der foreslås anvendt følgende foranstaltningstyper:

Bump

Bump er velegnede til at forene fartdæmpning og forsvarlig trafikafvikling. Fordelene ved bump er, at de har en hastighedsdæmpende effekt på alle typer af køretøjer. Bump kan dog udgøre en uacceptabel gene for bustrafikken. For at mindske generne for bustrafikken foreslås anvendt modificerede cirkelbump, dvs. bump der er udformet så busser, lastbiler og andre tunge køretøjer kan passere dem med rimelige hastigheder.

Pris: ca. 40-50.000 kr. ekskl. moms pr. stk.

Gennemført fortov

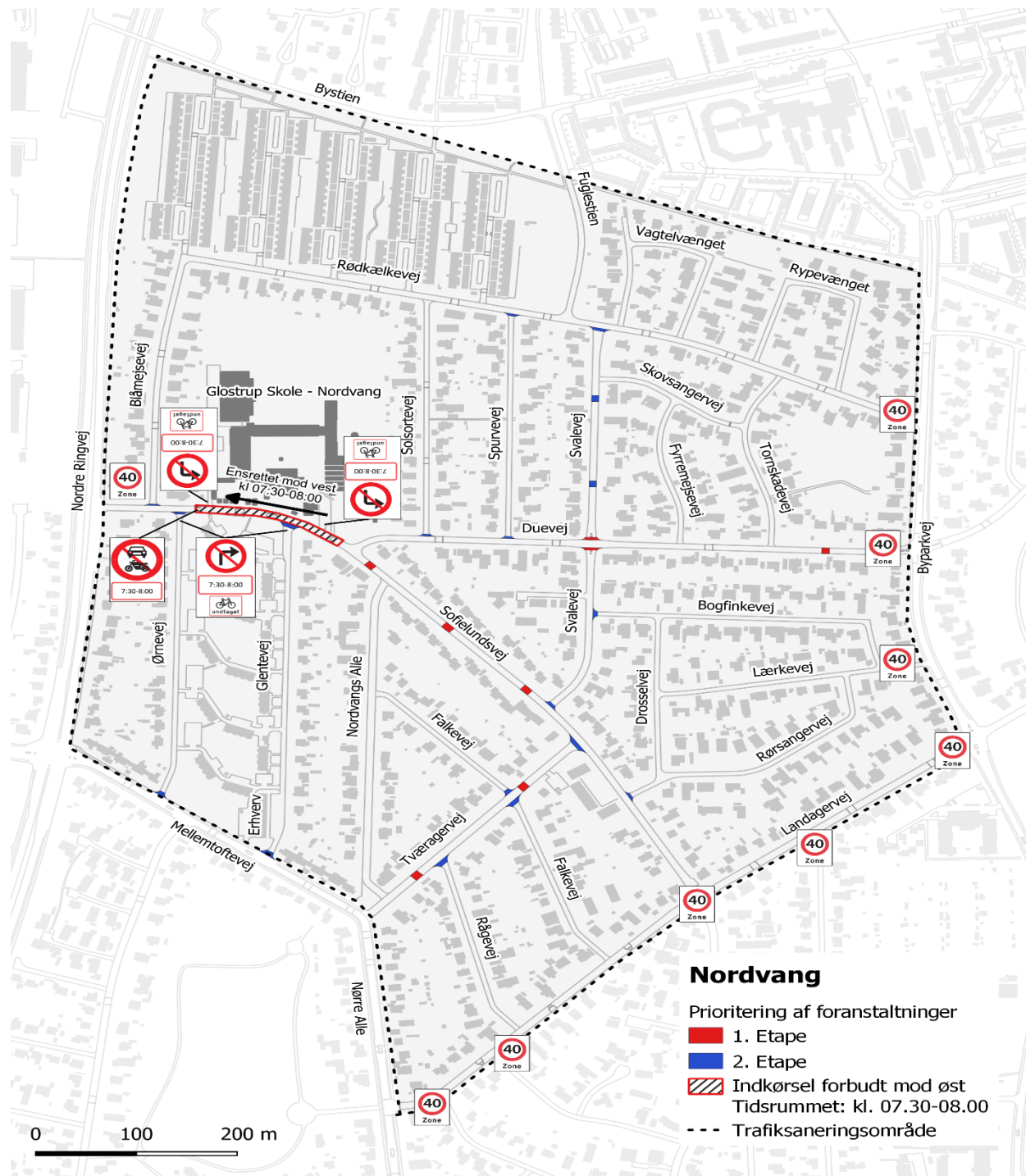
Gennemført fortov kan etableres, hvor en sekundærvej tilsluttes en primærvej. Ved et gennemført fortov føres primærvejens fortov forbi sidevejtilslutningen, således at køretøjer fra sekundærvejen skal holde tilbage for fodgængere.

Etablering af gennemført fortov vil medføre, at biler, der passerer denne foranstaltning vil sænke hastigheden. Herudover forbedres trygheden for fodgængere.

Pris: ca. 100-250.000 kr. ekskl. moms pr. stk.

Prisoverslag

Planen forventes at kunne realiseres for 2,5-5 mio. kr. ekskl. moms fordelt på ca. 0,5-1 mio. kr. i etape 1 og ca. 2-4 mio. kr. i etape 2.



Figur 22. Forslag til hastighedszone (det grå område) og foranstaltninger.

4.2 Projekter på veje

Duevej

For at sænke bilernes hastighed yderligere etableres et enkelt bump mellem Byparkvej og de eksisterende bump. Her erstattes den midlertidige indsnævring med det nye bump. Umiddelbart foreslås bumpet etableret ud for nr. 21.

Bumpet foreslås etableret i 1. etape.

Langagervej

Hastighedszonen skiltes ca. 20 m vest for Byparkvej og ved alle sideveje fra syd.

Sofielundsvej

For at sænke bilernes hastighed etableres tre bump på strækningen mellem Svalevej og Duevej. Bumpene etableres med en indbyrdes afstand på ca. 120 m. Umiddelbart foreslås bumpene etableret ud for nr. 77, 89 og 97.

Bumpene foreslås etableret i 1. etape.

Forsøget ved Nordvangskolen på strækningen mellem Duevej og Ørnevej med ensretning mod vest i tidsrummet 07:30-08:00 gøres permanent, hvis trafiksikkerheden er forbedret.

Glentevej

I tilslutningerne til henholdsvis Mellemtoftevej og Sofielundsvej etableres gennemførte fortove.

Dette skal være med til at skabe sikre ruter til Nordvangskolen, samt gøre det mere besværligt for uvedkommende trafik at køre ad Glentevej.

De gennemførte fortove foreslås etableret i 2. etape. Det skal bemærkes, at de gennemførte fortove skal godkendes af Movia, da der er buskørsel på strækningen.

Ørnevej

I tilslutningen til henholdsvis Mellemtoftevej og Sofielundsvej etableres gennemførte fortove.

Dette skal være med til at skabe sikre ruter til Nordvangskolen, samt gøre det mere besværligt for uvedkommende trafik at køre ad Ørnevej.

De gennemførte fortove foreslås etableret i 2. etape

Svalevej

Der etableres gennemførte fortove i tilslutningerne til henholdsvis Rødkælkevej, Duevej og Sofielundsvej.

Dette skal være med til at skabe sikre ruter til Nordvangskolen, samt gøre det mere besværligt for uvedkommende trafik at køre ad Svalevej.

De gennemførte fortove til Duevej foreslås etableret i 1. etape, mens de øvrige foreslås etableret i 2. etape.

På strækningen mellem Duevej og Rødkælkevej etableres to bump for at dæmpe bilernes hastighed yderligere. Bumpene etableres med en indbyrdes afstand på ca. 100 m. Umiddelbart foreslås bumpene etableret ud for nr. 21 og 31.

Bumpene foreslås etableret i 2. etape.

Tværagervej

For at sænke bilernes hastighed etableres to bump. Bumpene etableres med en indbyrdes afstand på ca. 150 m. Umiddelbart foreslås bumpene etableret ud for nr. 3 og 17.

Bumpene foreslås etableret i 1. etape.

I tilslutningen til Sofielundsvej etableres gennemført fortov.

Dette skal være med til at skabe sikre ruter til Nordvangskolen, samt gøre det mere besværligt for uvedkommende trafik at køre ad Tværagervej.

Det gennemførte fortov foreslås etableret i 2. etape

Blåmejsevej

I tilslutningen til Sofielundsvej etableres gennemført fortov, således fortovet på Sofielundsvej gøres gennemgående.

Dette skal være med til at skabe sikre ruter til Nordvangskolen, samt gøre det mere besværligt for uvedkommende trafik at køre ad Blåmejsevej.

Det gennemførte fortov foreslås etableret i 2. etape.

Solsortevej

I tilslutningen til Duevej etableres gennemført fortov.

Det gennemførte fortov foreslås etableret i etape 2.

Spurvevej

I tilslutningen til henholdsvis Rødkælkevej og Duevej etableres gennemførte fortove.

Dette skal være med til at skabe sikre ruter til Nordvangskolen, samt gøre det mere besværligt for uvedkommende trafik at køre ad Spurvevej.

De gennemførte fortove foreslås etableret i 2. etape.

Rågevej

I tilslutningen til Tværagervej etableres gennemført fortov.

Dette skal være med til at skabe sikre ruter til Nordvangskolen, samt gøre det mere besværligt for uvedkommende trafik at køre ad Rågevej.

Det gennemførte fortov foreslås etableret i 2. etape.

Falkevej

I tilslutningerne til Tværagervej etableres gennemførte fortove.

Dette skal være med til at skabe sikre ruter til Nordvangskolen, samt gøre det mere besværligt for uvedkommende trafik at køre ad Falkevej.

De gennemførte fortove foreslås etableret i 2. etape.

Rørsangervej

I tilslutningen til Sofielundsvej etableres gennemført fortov.

Dette skal være med til at skabe sikre ruter til Nordvangskolen, samt gøre det mere besværligt for uvedkommende trafik at køre ad Rørsangervej.

Det gennemførte fortov foreslås etableret i 2. etape.

Bogfinkevej

I tilslutningen til Svalevej etableres gennemført fortov.

Dette skal være med til at skabe sikre ruter til Nordvangskolen, samt gøre det mere besværligt for uvedkommende trafik at køre ad Bogfinkevej.

Det gennemførte fortov foreslås etableret i 2. etape.

Lærkevej

Hastighedszonen skiltes ca. 20 m vest for Byparkvej.

Rødkælkevej

Hastighedszonen skiltes ca. 20 m vest for Byparkvej.