

Renovering af veje mv. i Grundejerforeningen Dyrekærgård.

A. I deklarationen for udstykningen af Dyrekærgård er fastsat følgende:

De på udstykningsplanens viste veje og stier er private, der anlægges for sælgernes regning i overensstemmelse med, hvad Helsing Kommune forlanger.... Parcelejerne er forpligtiget til efter lovgivningens almindelige regler at bekoste de fremtidige udgifter til vedligeholdelse af veje, stier og fællesarealer, herunder grønne områder....

De under udstykningen hørende veje- og stiarealer, samt grønne områder, skal uden vederlag og uden udgift for grundsælgeren tilskødes til en grundejerforening. Den pågældende grundejerforening er forpligtiget til at tage skøde på ovennævnte arealer, når grundsælgeren måtte forlange det....

Samtlige parcelejere skal være pligtige til at indtræde i en grundejerforening, eventuelt at tilslutte sig en eksisterende nabogrundejerforening, når sælgerne måtte ønske dette. Grundejerforeningen har pligt til at ordne fælles anliggender inden for udstykningsområdet, specielt vedrørende vedligeholdelse af veje, stier, grønne områder m.m.

- B. Grundejerne i Dyrekærgård-udstykningsplanen har således en pligt til at vedligeholde vejene via grundejerforeningen. Der er gennem mange år blevet opkrævet et ekstra beløb til denne vedligeholdelse.
- C. Vejenes tilstand. Vejene, som nu er ca. 50 år gamle, er præget af tidens tand, hvilket især kan ses, når vejene har været våde. Der er adskillige sprækker som nødvendiggør, at der nu foretages en istandsættelse.
- D. Der har gennem årene været mange ønsker om en trafiksikring af Rivedalen, hvor der efter manges opfattelse køres meget stærkt.
- E. Sidste år fik vi gennemført en 40 km. begrænsning for hele vores område, hvilket generelt har bevirket en sænkning af farten på Rivedalen. Efter manges opfattelse dog ikke i tilstrækkeligt omfang.
- F. Et rådgivende ingeniørfirma er blevet bedt om at gennemgå området og fremkomme med forslag til løsning. I rapporten er det blandt andet anført:

Den primære vejstrækning bestående af Rivedalen og halvdelen af Helenevangen har en længde på ca. 640 m og en bredde på 6 m. Resterende sekundære stikveje/sideveje har en samlet længde på ca. 760 m og en bredde på ca. 5 m.

Eksisterende forhold:

- Vejafvandingsledes til faskiner langs veje via nedløbsbrønde. Faskiner udskiftes løbende når de tilstoppes.*
- Der er ingen kantopsamlinger til vejvand langs veje.*
- Vejbelægning er asfalt og vedligeholdes løbende af lokal anlægsgartner.*
- Hastighed i området er 40 km/t. og der er for nyligt opsat skilte. Der er højre vigepligt på alle veje i området.*

Tanker fra kunde vedr. belægningsrenovering og tiltag med trafikforanstaltninger:

- Projekt med 2 minus 1 vej ønskes etableret.*
- Det vurderes om vigepligtsforhold skal ændres til ubetinget vigepligt mod Rivedalen som er områdets gennemkørselsvej.*
- Belægningsarbejde i området besigtiges for vurdering af tiltag for renovering samt udlægning af nyt slidlag.*

1. Asfaltbelægning

- a. Den mest simple og billigste løsning ville være at reparere slidlaget i hele vejens bredde. Det kan enten gøres ved fræsning af eksisterende slidlag og udlægning af nyt AB slidlag (asfalt beton) eller ved udlægning af OB (overfladebehandling) og efterfølgende skærver. AB giver en flot finish straks efter udlægning hvorimod OB (overfladebehandling) med skærver skal køres til før overfladen bliver jævn. OB forsegler eksisterende vejbelægning og viser sig at forøge bæreevnen. Begge vil dog give en ensartet overflade på hele strækningen og de mindre lunger og sætninger vil kunne udjævnes.
- b. Alternativt så skiftes begge asfaltlag – altså både GAB lag (grus asfalt beton, bærelag) og slidlag. Her opnår man en mere dybdegående opretning og lungerne kan udbedres længere nede i belægningen, hvilket vil gøre det mere holdbart i længden.
- c. Til sidst kan man vælge at skifte hele vejkassen. Det inkluderer begge asfaltlag samt grusbærelagene, men er en noget dyrere løsning.

Tiltag til forbedringer

Det anbefales at foretage en udskiftning af slidlag da vejkassen ellers vurderes til at være i ok stand. I samme ombæring fritlægges asfalten helt ud til kanten heraf og asfalten tilpasses vejbrønde og dæksler på strækningen.

2. Vigepligtsforhold

Eksisterende

Rivedalen fungerer i dag som den primære vej gennem grundejerforeningen med tilsluttende sideveje. Sidevejene tilsluttes i forskellige krydsudformninger som fx T-kryds og F-kryds. På de eksisterende forhold er der ingen afmærkning, hvilket betyder at der i hele området er højre vigepligt.



Højre vigepligt giver udfordringer som fx ses på ovenstående billede. Her skal kørende holde tilbage for evt. trafikanter der måtte komme fra den højre sidevej. Det opleves i området at folk ikke overholder den højre vigepligt.

Løsninger

Almindelig højre vigepligt bør generelt ikke benyttes, idet den forvirrer trafikanterne og skaber konflikter, der kan føre til ulykker. Trafikanterne er særligt i tvivl om højre vigepligt i tilfælde som denne, da Rivedalen syner som en klar primærvej og det derfor ikke er naturligt at vige for trafikanterne kommende fra højre.

Tiltag til forbedringer

Det anbefales, at der etableres ubetinget vigepligt fra alle sideveje i form af hjåttænder. På svagt trafikerede veje, hvilket sidevejene umiddelbart er vurderet til, kan vigelinjen i form af hjåttænder anvendes alene. Altså er det ikke nødvendigt med opsætning af vigepligtstavlen.

Desuden anbefales det at optegne hjåttænderne, ved udkørsel til Strandvejen, på ny, da disse er så godt som slidt af. B11 vigepligtstavlen bør bevares.



3. Længdeafmærkning

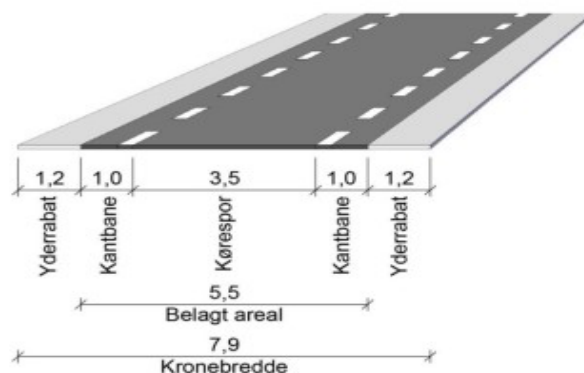
Eksisterende

Der er ingen eksisterende længdeafmærkning i området.

Løsninger

Som bestyrelsen selv har givet udtryk for, kunne en 2-minus-1 vej være en løsning på den primære strækning.

2-minus-1 veje har visuelt kun ét kørsespor, der benyttes af trafikanter i begge retninger, og har brudte kantlinjer i begge sider af vejen. Kantbanerne benyttes af cyklister og fodgængere og som vigeareal når to modkørende bilister mødes. Kantbanerne er ikke forbeholdt bløde trafikanter – den brudte kantlinje må gerne overskrides af køretøjer.



Vognbanebredden skal ligge mellem 3,0 og 3,5 m mens kantbanerne minimum skal være 0,9 m inkl.

bredden af afstribningen med en bred punkteret kantlinje – dog max. 1,5 m.

Tiltag til forbedringer

Det anbefales at anlægge en 2-minus-1 vej, da denne både kan nedbringe hastigheden samt øge trygheden for de bløde trafikanter (cyklister og fodgængere). Bilernes placering i midten af vejen giver også bedre plads bedre oversigt for bilister fra sidevejene og private grunde der skal køre ud på vejen.



Der skal skiltes i begge ender med 'Smal vej' for at advare herom. Desuden anbefales det at beholde de nyopsatte zonetavler med hastighedsbegrænsning på 40 km/t.

4. Hastighedsbegrænsninger

Eksisterende

Grundejerforeningen oplever at der bliver kørt for hurtigt – særligt på Rivedalen. Der er blevet opsat 40 km/t zone i området, men der er stadig ikke blevet udført en retvisende hastighedsmåling til kontrol af virkningen heraf.

Der er ingen fysiske chikaner som skal sænke hastigheden.

Løsninger

I samspil med 2-minus-1 vejen kan der etableres indsnævring med fysiske chikaner eller bump.

Bump etableres i vejens bredde for at tvinge bilister til at sænke farten. Bump er rigtig effektive til hastighedsdæmpning, da det er meget ubehageligt at køre for stærkt henover.

En anden mulighed er at lave fysiske chikaner som fx faste indsnævring, hvor det, som på resten af 2-minus-1 vejen, ikke er muligt for 2 biler at passere hinanden. Indsnævringerne kan laves med pullerter og heller. Cyklister vil kunne køre uden om chikanerne.

Tiltag til forbedringer

Vejdirektoratet anbefaler, at 2-minus-1 veje kombineres med hastighedsdæmpende tiltag for at opnå den ønskede hastighedsdæmpende effekt.

Det anbefales at etablere 2-3 bump på Rivedalen, da dette vil give den mest effektive hastighedsdæmpning på en 2-minus-1 vej. Der opsættes A37 (bump) skilt i begge ender.

5. Sammenfatning og anlægsoverslag

Nedenfor er samlet 4 tiltag til forbedringer jf. ovenstående.

Tiltagene:

Anlægsoverslag er baseret på erfaringspriser 2019 prisniveau og ekskl. moms og evt. rådgiverhonorar.

Anlægsoverslag er endvidere ekskl. uforudseelige og tillægsudgifter.

Tiltag 1

Tiltag 1 inkluderer for primærvejen Rivedalen og Helenevangen følgende:

- Afmærkning og skiltning af 2-minus-1 vej, - Anlægsoverslag: kr. 145.000
- Afmærkning af ubetinget vigepligt ekskl. B11 på sidevejene – Anlægsoverslag: 23.000
- Opmåling af eksist. afmærkning ved udkørsel til Strandvejen – Anlægsoverslag: kr. 7.000
- Anlægsoverslag total: kr. 175.000

Tiltag 2

Tiltag 2 inkluderer for primærvejen Rivedalen og Helenevangen følgende:

☐ Udskiftning af slidlag.

Anlægsoverslag: Slidlag udført med AB - kr. 450.000

Slidlag udført med OB – kr. 225.000

Tiltag 3

Tiltag 3 inkluderer for sidevejene følgende:

☐ Udskiftning af slidlag på sidevejene

Anlægsoverslag: Slidlag udført med AB - kr. 540.000

Slidlag udført med OB – kr. 270.000

Tiltag 4

Tiltag 4 inkluderer etablering af 3 bump på Rivedalen:

☐ Etablering af 3 bump på Rivedalen

Anlægsoverslag: kr. 100.000

G. Bestyrelsens forslag og indstilling.

1. Bestyrelsens forslag.

Bestyrelsen foreslår, at

- primærvejene, d.v.s. halvdelen af Helenevangen og Rivedalen renoveres ved udskiftning af slidlag udført med AB - 450.000,
- Afmærkning og skiltning af 2-minus-1 vej, - Anlægsoverslag: kr. 145.000, Afmærkning af ubetinget vigepligt ekskl. B11 på sidevejene – Anlægsoverslag: 23.000, Opmåling af eksist. afmærkning ved udkørsel til Strandvejen – Anlægsoverslag: kr. 7.000. Anlægsoverslag total: kr. 175.000 og
- etablering af 3 af 3 bump på Rivedalen, Anlægsoverslag: kr. 100.000. Det forudsættes dog, at der ikke stilles krav om belysning.

⇒ i alt **725.000** hvortil kommer

- ⇒ uforudseelige udgifter og tillægsudgifter ca. **160.000**,
- ⇒ rådgiverhonorar (klarlægning, myndighedsprojekt, detailprojekt til udbud, udbud, licitation og kontrahering, arbejdsmiljøkoordinering i anlægsfasen samt byggeledelse og fagtilsyn i anlægsfasen. Hertil kommer opmåling ved landinspektør og trafiksikkerhedsrevision på forlangende af Gribskov Kommune ca. **200.000** og
- ⇒ moms **275.000** –

- ⇒ **i alt skønnet 1.360.000.**

På vejkontoen er der i 2020 et indestående på godt 1.380.000.

2. Bestyrelsens indstilling.

Det er bestyrelsens indstilling, at generalforsamlingen bemyndiger bestyrelsen til at få udfærdiget et projekt, der omfatter hele arbejdet (d.v.s. asfaltering af samtlige veje i udstykningen incl. vendepladser) herunder at indhente myndighedsgodkendelse og tilbud på arbejdets udførelse med henblik på forelæggelse for generalforsamlingen og dennes godkendelse af arbejdets udførelse i 2021, helt eller delvist.