



Teknik- og Miljøudvalget

Protokol

07-10-2014 kl. 15:30
Udvalgsværelse 1

Medlemmer

Mette Schmidt Olsen
Bodil Kornbek
Henriette Breum
Søren P. Rasmussen
Simon Pihl Sørensen
Henrik Bang
Jens Timmermann

deltog
deltog
deltog
deltog
deltog
deltog
deltog

Derudover deltog:

Direktør Ulla Agerskov
Direktør Bjarne Holm Markussen
Centerchef Sidsel Poulsen
Afdelingsleder Mads Henrik Lindberg Christiansen
Afdelingsleder Vibeke Barkentin
Udvalgs koordinator Louise Angelo

Indholdsfortegnelse

1. [Trafikudfordringer omkring Klampenborgvej ved Helsingørmotorvejen](#)
2. [Evaluering af trafikcampagne - Bilfri skole ved Kongevejens Skole](#)
3. [Region Hovedstadens projekt om Strategisk Energiplanlægning "Energi på Tværs"](#)
4. [Takster for affald 2015](#)
5. [Fastsættelse af gebyr for administration af og udgifter til rottebekæmpelse 2015](#)
6. [Anmodning om optagelse af sag om hastighed på Frederiksdalsvej](#)
7. [Meddelelser til udvalgets medlemmer](#)

1. Trafikudfordringer omkring Klampenborgvej ved Helsingørmotorvejen

Sagsfremstilling

Som led i udviklingsvurderingen af Dyrehavegårds jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen har forvaltningen fået udarbejdet en trafikanalyse "Dyrehavegårds Jorder - trafikanalyse" (vedlagt).

Analysen baserer sig på udkast til kommuneplanrammer, som forvaltningen har udarbejdet på grundlag af kommunalbestyrelsens beslutning den 26. juni 2014 om arealudvikling på Dyrehavegårds Jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen.

Analysen skitserer fire scenarier (0-3) for udbygningen. I notatet "Dyrehavegårds Jorder - trafikanalyse - resume" (bilag) ses de forskellige scenarier med dertilhørende byudvikling og infrastrukturelle løsninger.

Krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej er allerede udpeget i kommunens "Trafiksikkerhedsplan 2012 - 2015" som en uheldsbelastet lokalitet, der bør ombygges af hensyn til trafiksikkerheden.

Trafikanalysen (scenarie 0) viser, at der er et så markant pres på vejene, bl.a. som følge af bidrag fra DTU's vækst, at der allerede i dag er behov for følgende infrastrukturtiltag for at kunne afvikle trafikken hensigtsmæssigt:

- ┆ forlængelse af venstresvingsbane fra Klampenborgvej til Helsingørmotorvej
- ┆ optimering i tætliggende signalanlæg på Klampenborgvej
- ┆ lukning af østlig vejadgang mellem Kornagervej og Klampenborgvej
- ┆ ombygning af kryds Klampenborgvej/Hjortekærvej som signalanlæg eller rundkørsel.

De to første punkter omfatter Klampenborgvej hen over Helsingørmotorvejen, hvor kommunen er vejmyndighed. Der er indgået aftale om grænsedragning med Vejdirektoratet om strækningen, da trafikken til og fra Helsingørmotorvejen (hvor Vejdirektoratet er vejmyndighed) reguleres i de signalregulerede kryds på Klampenborgvej. I henhold til aftalen har Vejdirektoratet ansvaret for drift og vedligeholdelse af signalanlæg, skiltning og belysning i rampekrydsene. Aftalen omfatter ikke nyanlæg eller ændringer og det er derfor uafklaret, hvem der skal

betale for disse anlæg.

Vejdirektoratet er på nuværende tidspunkt i gang med trafikanalyser af problemområder på statsvejnettet, herunder rampekrydsene Helsingørmotorvejen/Klampenborgvej. Vejdirektoratet har oplyst, at resultatet af deres analyser først ligger klar ultimo oktober, samt at deres analyse og løsningsforslag for rampekrydsene Helsingørmotorvejen/Klampenborgvej vil indgå i vejdirektoratets samlede prioritering til udbedring af problemområder.

Når forvaltningen har haft nærmere drøftelser med Vejdirektoratet om ansvarsfordeling, vil forvaltningen fremlægge sag om projektet (delprojekter) og finansiering heraf. Skønsmæssigt vurderes ovennævnte tiltag, at koste mellem 3,5 - 7 mio. kr. Hertil skal lægges diverse omkostninger til projektering mv.

Byplanudvalget og Kommunalbestyrelsen behandler forslag til kommuneplanrammer for Dyrehavegårds jorde og Tracéet langs Helsingørmotorvejen på oktobermødet. Samlede infrastrukturelle løsninger og dertil hørende anlægsoverslag i Trafikanalysen scenarie 1 - 3 vil herudover indgå i en "businesscase" for Dyrehavegårds Jorde, der forventes forelagt for Økonomiudvalget i efteråret 2014.

Økonomiske konsekvenser

Når forvaltningen har haft nærmere drøftelser med Vejdirektoratet om ansvarsfordeling, vil forvaltningen fremlægge sag om projektet (delprojekter) og finansiering heraf. Skønsmæssigt vurderes ovennævnte tiltag at koste mellem 3,5 - 7 mio. kr. Hertil skal lægges diverse omkostninger til projektering mv. En kommende finansieringsmodel vil tage udgangspunkt i indtægterne fra salg af arealer på Dyrehavegårds jorder, jf. den ovennævnte "businesscase", der forelægges i Økonomiudvalget i efteråret 2014.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Teknik- og Miljøudvalget den 7. oktober 2014

Anbefalet, idet forvaltningen inddrager kollektiv trafik i analysen.

Bilagsfortegnelse

1. Trafikanalyse Dyrehavegårds jorder inkl dagligvarebutik - resume
2. Trafikanalyse Dyrehavegårds jorder inkl dagligvarebutik - hovedrapport

2. Evaluering af trafik kampagne - Bilfri skole ved Kongevejens Skole

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 9. april 2013 at gennemføre et trafikforsøg ved Kongevejens Skole, hvor Kongsvænget lukkes i tidsrummet kl. 7.45 – 8.30 på hverdage. Udvalget disponerede efterfølgende midler til gennemførelse af projektet den 14. maj 2013.

Trafikkampagnen "Bilfri skole ved Kongevejen Skole" blev gennemført i perioden 5. – 28. maj 2014. Kampagnen er evalueret i "Evaluering af Trafikkampagnen - Bilfri Skole ved Kongevejens Skole" (bilag).

Kampagnen blev gennemført, fordi eleverne på Kongevejens skole ønskede at fredeliggøre skolevejen om morgenen. Det var en kampagne med et budskab/ønske som har fået stor sympati og opbakning blandt forældre og grundejere på de berørte veje.

Kampagnen har omfattet og berørt 725 elever og deres forældre, lærerne på skolen samt 76 ejendomme på Kongsvænget, m.fl. Forvaltningen har i perioden kun modtaget otte henvendelser. Alle henvendelser var positive, og gav opbakning til projektet, men påpegede samtidig problemstillinger, som bør vurderes, hvis lignende kampagner skal gentages.

Det er forvaltningens vurdering, at

- | der har været stor opbakning til kampagnen, fordi den har været afholdt i en periode på 4 uger - en overskuelig periode - hvor grundejere, forældre og lærere har tilrettelagt og planlagt dagen derefter
- | der ikke kan forventes lige så stor forståelse for en længere periode eller en permanent lukning af Kongsvænget, da det vil betyde, at grundejerne ikke kan komme til og fra deres ejendom eller få varer eller håndværkere dertil i tidsrummet kl. 7.45 – 8.00
- | målinger kun antyder et meget lille fald i antallet af biler efter kampagnen, som lige så godt kan skyldes måleusikkerhed eller andre faktorer end kampagnen
- | det kræver flere gentagelser af kampagner, hvis man skal gøre sig håb om at ændring trafikadfærd.

Skolens tilbagemelding (bilag) er blandt andet, at

- ı skolen har modtaget meget positiv feedback fra forældrene
- ı især "roen" i morgentrafikken har været positivt omtalt
- ı det vurderes, at kampagnen ikke har haft efterfølgende effekt på morgentrafikken
- ı det vurderes, at hvis den massive morgentrafik skal undgås, så er der behov for mere permanente løsninger
- ı der anbefales ikke en gentagelse af kampagnen.

Forvaltningen har foretaget en screening af kommunens skoler og vurderer, at det er få skoler, hvor kampagnen måske kan gentages. Hvis en succesrig kampagne af samme beskaffenhed skal gennemføres andre steder, er det forvaltningens vurdering, at en sådan kun kan iværksættes, hvis skolerne er proaktive med henblik på at få en kampagne af lignende karakter, skolerne står som afsender på kampagnen, og at kampagnen planlægges og udvikles i samarbejde med skole og berørte grundejerforeninger, men med hjælp fra forvaltningen.

Kampagnen kostede 28.000 kr. Prisen for en gentagelse på andre skoler afhænger af antallet midlertidige vejlukninger m.v.

På baggrund af tilbagemeldingerne vurderer forvaltningen, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at gentage kampagnen på Kongevejens Skole.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven er løst inden for rammen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at evalueringen af "Bilfri skole ved Kongevejens Skole" tages til efterretning.

Teknik- og Miljøudvalget den 7. oktober 2014

Taget til efterretning, idet alle skoler anmodes om at udarbejde en trafikpolitik, såfremt de ikke allerede har en trafikpolitik, og give tilbagemelding herom. Sagen sendes til orientering i Børne- og Ungdomsudvalget.

Bilagsfortegnelse

1. Trafikkampagne - tilbagemelding fra Kongevejens skole
2. Evaluering af trafikkampagne - bilfriskole ved Kongevejens skole

3. Region Hovedstadens projekt om Strategisk Energiplanlægning "Energi på Tværs"

Sagsfremstilling

Denne sag bygger på et oplæg udarbejdet af sekretariatet for "Energi på Tværs", for at oplyse om den politiske proces omkring projektet.

Regeringen har sat sig et mål om, at Danmark skal være uafhængig af fossile brændsler i 2050. Herunder har Regeringen som mål, at forsyningen af el og varme skal være 100 % baseret på vedvarende energi i 2035, mens transporten skal være omstillet i 2050.

I hovedstadsregionen hænger såvel energi- som transportsystemet sammen i store infrastrukturanlæg på tværs af kommunegrænser. Det er derfor nødvendigt med et samarbejde på tværs af kommunerne i regionen, vedrørende de overordnede rammer for omstillingen og de deraf udledte milliardstore, langsigtede investeringer.

Region Hovedstaden og Kommunekontaktrådet (KKR) Hovedstaden vedtog således i april 2012 en fælles klimastrategi for hovedstadsregionen. En af klimastrategiens satsninger er at styrke den tværkommunale og regionale klimainsats for omstilling til et fossilfrit energi- og transportsystem.

Den ene af de to strategiske satsninger i den regionale klimastrategi er projektet "Energi på Tværs", som netop er et første skridt mod at etablere længerevarende samarbejde om strategisk energiplanlægning på tværs af kommunerne i hovedstadsregionen. Projektet gennemføres i perioden januar 2014 til juni 2015.

Målene for "Energi på Tværs" er, at kommunerne i hovedstadsregionen:

- ┆ vedtager en fælles vision for et fleksibelt og energieffektivt energisystem i hovedstadsregionen baseret på 100 % vedvarende energi i 2050
- ┆ implementerer strategisk energiplanlægning som et værktøj til at sikre visionens gennemførelse.

Visionen vil omfatte politiske prioriteringer for energi- og transportsystemet på tværs af kommunegrænser og udvikling og organisering af samarbejde om strategisk energiplanlægning, herunder fælleskommunale selskaber. Visionen skal vedtages i kommunalbestyrelse og Regionsråd.

Projektet lægger op til, at der etableres et blivende samarbejde mellem kommunerne - dels med henblik på at skabe synergi og undgå suboptimering og dels at kunne tage større strategiske beslutninger om investeringer i infrastruktur med videre i fællesskab fremover.

Region Hovedstaden står som leder af projektpartnerskabet og Gate 21 har projektlederrollen. De øvrige projektpartnere tæller KKR repræsenteret ved Klimapolitisk Forum, de 29 kommuner i regionen, CTR, VEKS, Vestforbrænding, Amager Ressourcecenter (tidligere Amagerforbrænding), Nordforbrænding, HMN, HOFOR, Risø-DTU, Aalborg Universitet og PlanEnergi. Projektets samlede projektsum er ca. 15 mio. kr. og seks andre kommuner i regionen deltager direkte med medarbejdertimer.

Projektet indeholder fire arbejdsplaner, jf. beskrivelsen i notatet "projektbeskrivelse" (bilag):

1. Energivision for hovedstadsregionen
2. Energiscenarier frem til 2050
3. anbefalinger til ny regulering og organisering af energiplanlægning
4. Implementering af strategisk energiplanlægning i kommunerne.

Projektet vil i løbet af 2014 og 2015 involvere relevante politiske udvalg i de enkelte kommuner gennem temadiskussioner om vigtige problemstillinger. Temadiskussionerne bygger på input fra netværksgrupperne, og skal være med til at afklare hvad der er de enkelte kommuners rolle, og hvad vi kan gøre i fællesskab. Temadiskussionerne vil være en forberedelse til deltagelse i to politiske arrangementer, som alle kommuner inviteres til at deltage i. Sideløbende orienteres forskellige eksisterende tværkommunale samarbejdsfora (KKR, KKR, Klimapolitisk Forum m.fl.) om projektet og om de problemstillinger, der kræver fælles, politiske beslutninger.

Formålet med den politiske proces er at skabe fælles forståelse og politisk opbakning for en fælles vision for omstillingen i regionen. Visionen skal efterfølgende godkendes i både kommunalbestyrelser og Regionsråd.

De væsentligste aktiviteter i den politiske proces er:

- temadiskussioner lokalt i udvalg fra oktober 2014 til februar 2015 (projektet leverer materiale og sparring)
- fælles temaaften den 24. november 2014
- politisk topmøde den 26. marts 2015.

De politiske beslutninger, der tages undervejs i projektet, vil bidrage til det

arbejde, der foregår i de repræsentantskaber, hvor der er politisk deltagelse. Det gælder særligt i forhold til de syv energiselskaber, hvor energi er på dagsordenen.

Forvaltningen foreslår følgende plan for den politiske behandling af resultaterne fra projektet:

	TMU	ØK	KMB
Indhold og proces (denne sag)	X		
Temadiskussion om vigtige problemstillinger	X		
Godkendelse af fælles vision	X	(X)	X
Yderligere politisk behandling af konkrete fælles indsatser, herunder organisering af samarbejde på tværs	X		
Godkendelse af plan for fælles konkrete indsatser	X	(X)	X

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses indenfor rammerne.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår at den foreslåede proces for politisk deltagelse og behandling af resultater fra Energi på Tværs lægges til grund for det videre arbejde.

Teknik- og Miljøudvalget den 7. oktober 2014

Godkendt.

Bilagsfortegnelse

1. Projektbeskrivelse - Fremtidens energiplanlægning i hovedstadsregionen

4. Takster for affald 2015

Sagsfremstilling

Det er bestemt i Miljøbeskyttelsesloven og affaldsbekendtgørelsen, at Kommunalbestyrelsen skal fastsætte gebyrer for affaldsplanlægning (herunder jord som affald), etablering, drift og administration af affaldsordninger.

Det betyder, at Kommunalbestyrelsen én gang årligt skal vedtage et gebyrblad, der angiver størrelsen på disse gebyrer.

Affaldsplanlægningen og en del af administrationen af affaldsordninger varetages af forvaltningen. Selve driften og opkrævningen af gebyrerne på affaldsområdet er derimod udskilt til Lyngby-Taarbæk Forsyning. Udgifterne til planlægning og administration i forvaltningen kompenseres helt af forsyningsselskabet og indregnes efter særlig fordelingsnøgle på gebyrerne for virksomheder (68 %) og husholdninger (32 %). Forsyningsselskabet fører regnskab over de faktiske udgifter samt fordelingen af indtægter og udgifter på de respektive ordninger. Budget og gebyrberegning foretages ligeledes af forsyningsselskabet.

Gebyrer for virksomheders brug af genbrugsstationen beregnes af Vestforbrænding, som en del af fællesordningen for genbrugsstationer. Gebyrerne forventes at stige i 2015, da en brugerundersøgelse har vist, at virksomhedernes brug af genbrugsstationen har ændret sig. Gebyrerne vedtages af Vestforbrændings bestyrelse, og skal herefter formelt godkendes af kommunen. De forventes forelagt udvalget i december.

Gebyrerne på affaldsområdet er underlagt et "hvile-i-sig-selv"-princip. Det betyder, at indtægter og udgifter for affaldsområdet over en årrække skal være udlignet.

Grundgebyret for husholdninger samt gebyrerne for dagrenovation stiger en smule som følge af den almindelige prisudvikling. Grundgebyret dækker dels administration og dels de øvrige affaldsordninger, herunder genbrugsstationen, storskrald, glas- og papircontainere etc.

Forsyningen budgetterer i 2015 med et driftsunderskud på 2,5 mio. kr. på genbrugsstationen for at tilbagebetale noget af den akkumulerede overdækning for denne ordning (tilbagebetalingen periodiseres over 3-5 år for at undgå store udsving i gebyrerne fra år til år). For de øvrige ordninger er der ikke budgetteret med hverken over- eller underskud på driften, selvom der også for disse ordninger

er et akkumuleret overskud. Dette skyldes den forventede implementering af øget kildesortering hos borgerne i løbet af 2015, hvilket vil indebære forøgede omkostninger særligt i implementeringsfasen.

Principperne for beregningen af gebyrerne er uændrede i forhold til tidligere år.

Erhvervsaffaldsgebyret opkræves hos virksomheder med en omsætning over 300.000 kr. Gebyret er på niveau med 2014, jf. oversigt over gebyrer (bilag). Efter flere år med ændrede opkrævningsregler i Affaldsbekendtgørelsen, har det siden 2012 været muligt at fastholde samme opkrævnings- og fritagelsespraksis. Dette har muliggjort en effektiviseret praksis for sagsbehandling af ansøgninger om fritagelser og dermed nedsat tidsforbruget på området.

Jordflytningsgebyret dækker forvaltningens udgifter i relation til administration af jordflytninger. Gebyret beregnes på baggrund af en fordelingsnøgle, der tager udgangspunkt i den gennemsnitlige fordeling mellem jordflytninger foretaget af hhv. virksomheder og private husstande over de seneste 3 år, jf. oversigt over konkrete gebyrer for jordflytning (bilag). Forvaltningen fører regnskab over udgifter og beregner gebyrerne, derfor vedlægges budget for området.

Både jordflytningsgebyr for husholdninger og virksomheder nedsættes i 2015, med henblik på at tilbagebetale noget af den akkumulerede overdækning (tilbagebetalingen periodiseres over 3 år for at undgå store udsving i gebyrerne fra år til år). Gebyret blev opkrævet for første gang i 2011 og det har de seneste år været muligt at reducere omkostningerne til selve opkrævningen af gebyret (varetages af Lyngby-Taarbæk Forsyning) samt til sagsbehandlingen af ansøgninger om fritagelse.

Jordflytningsgebyr for husholdninger opkræves halvårligt sammen med grundgebyr for husholdningsaffald. Gebyret for virksomhederne opkræves sammen med erhvervsaffaldsgebyret, som opkræves én gang om året.

Økonomiske konsekvenser

Ordningerne er udgiftsneutrale for kommunen, da de er brugerfinansierede. Et eventuelt over- eller underskud for de enkelte ordninger periodiseres over en 3-5-årig periode og udlignes via opkrævningen af brugerne (opdelt mellem erhverv og private husholdninger).

Beslutningskompetence
Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. gebyrerne for dagrenovation, grundgebyr for husholdninger samt

- erhvervsaffaldsgebyr for 2015 fastsættes jf. den vedlagte oversigt
2. jordflytningsgebyr for husholdninger fastsættes til 3 kr. ekskl. moms for 2015
 3. jordflytningsgebyr for erhverv fastsættes til 49 kr. ekskl. moms for 2015.

Teknik- og Miljøudvalget den 7. oktober 2014

V foreslår, at gebyrerne for dagrenovation holdes i ro.

2 stemmer for (V)

5 stemmer imod (A, C og Ø)

Ad 1. dermed anbefalet med 5 stemmer.

Ad 2. anbefalet.

Ad 3. anbefalet.

Bilagsfortegnelse

1. Gebyrer for affald 2015
2. Gebyrer for jord 2015

5. Fastsættelse af gebyr for administration af og udgifter til rottebekæmpelse 2015

Sagsfremstilling

Den 23. august 2010 besluttede Økonomiudvalget at indføre brugerbetaling for rottebekæmpelse, inklusive for administration heraf, med tilbagevirkende kraft fra 1. januar 2010, jf. protokoludskrift (bilag).

Betaling af gebyret sker efter solidaritetsprincippet: Fælles for alle. Det vil sige, at der betales gebyr uanset, om der skal bekæmpes rotter på den enkelte ejendom eller ej. Gebyret fastsættes ud fra den faktiske, samlede udgift til rottebekæmpelse i forhold til den samlede ejendomsværdi i kommunen. Gebyret opkræves halvårligt af alle ejendomme i kommunen som en promille af ejendomsværdien. Kommunens udgifter til forebyggelse og bekæmpelse af rotter skal hvile i sig selv. Gebyret vil derfor blive justeret over tid. I 2014 er gebyret 0,013 ‰, hvilket for en ejendomsværdi på 1 mio. kr. svarer til et årligt gebyr på 13 kr.

Med en ny rottebekendtgørelse fra 2012 er det endvidere fastsat, at Kommunalbestyrelsen som grundejer, hvor det er hensigtsmæssigt og teknisk muligt, på eksisterende skoler, plejehjem og daginstitutioner skal opsætte rottespærrer på kloakledninger, der fører ind til de pågældende områder. Rottespærrerne skal være opsat inden 1. juli 2015.

Opsætning og vedligeholdelse af rottespærrer på de nævnte kommunale institutioner kan finansieres over rottegebyret. Forvaltningen har beregnet, at engangsudgiften i 2015 til opsætning og forudgående undersøgelse, inklusive TV-inspektion, beløber sig til 1.014.000 kr. og den efterfølgende årlige vedligeholdelse er 317.000 kr. Eventuel udbedring af defekter på kloakken kan ikke finansieres over gebyret, men skal finansieres over den almindelige drift. I beregningerne er det forudsat, at på halvdelen af de 88 kommunale institutioner vil det være hensigtsmæssigt og teknisk muligt at sætte rottespærrer op. Især kloakkernes fysiske udformning og stand har betydning.

Ydermere foreslås gebyret sat op med 0,009 ‰, for at styrke forebyggelsesindsatsen samt øge kvaliteten i selve rottebekæmpelsen, som besluttet i "Handlingsplan for forebyggelse og bekæmpelse af rotter i Lyngby-Taarbæk Kommune 2013-2015", vedtaget i Kommunalbestyrelsen den 30. maj 2013, jf. protokoludskrift (bilag). Handlingsplanen kan findes via linket:

http://www.ltk.dk/sites/default/files/uploads/public/user_uploads/CMP/Virksomhed

Den samlede udgift til forebyggelse og bekæmpelse af rotter i 2015 bliver således:

Kontrakt til bekæmpelsesfirma, administration mv.	1.536.242 kr.
Opsætning mv. af rottespærrer	1.014.000 kr.
Vedligeholdelse af spærrer (½ år i 2015)	<u>159.000 kr.</u>
	2.709.242 kr.

Dette giver et gebyr på 0,0392 ‰ af ejendomsværdien i 2015, hvilket for en ejendomsværdi på 1 mio. kr. svarer til et årligt gebyr på 39,20 kr.

Hvis det viser sig, at der kan opsættes flere eller færre rottespærrer end anslået ved kommunale institutioner, skal for meget eller for lidt opkrævet gebyr justeres det efterfølgende år.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven er finansieret af brugerne, som beskrevet ovenfor.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at rottegebyret fastsættes til 0,0392 ‰ i 2015.

Teknik- og Miljøudvalget den 7. oktober 2014

Anbefalet.

Bilagsfortegnelse

1. Protokol af vedtagelse af handleplan for rottebekæmpelse
2. Protokol af Økonomiudvalgets beslutning om fastsættelse af takster

6. Anmodning om optagelse af sag om hastighed på Frederiksdalsvej

Sagsfremstilling

Henriette Breum (V) har via e-mail, modtaget den 4. september 2014, anmodet om optagelse af sag med følgende ordlyd:

"Hastighed på Frederiksdalsvej:

Venstre ønsker at sætte fokus på, hvordan vi kan nedsætte farthastigheden på Frederiksdalsvej - særligt på den bebyggede del, ved den Grønne Legeplads og Virum skole."

Teknik- og Miljøudvalget den 7. oktober 2014

Udvalget anmodede forvaltningen om at foretage en trafikmåling på Frederiksdalsvej. Forvaltningen forelægger en orienteringsrapport efter endt måling.

7. Meddelelser til udvalgets medlemmer

1. Tilbud om energieftersyn til mindre virksomheder

Lyngby-Taarbæk Kommune indgik i december 2011 et klimapartnerskab med DONG Energy for perioden 2013-2015. Partnerskabet har bl.a. som mål, at: *'...gennem udvikling og nytænkning, i et gensidigt forpligtende samarbejde at skabe mærkbare resultater i forhold til klima og energieffektivisering.'*

DONG Energy har udviklet et koncept for 'energieffektivisering hos virksomheder' som har til formål at hjælpe virksomheder til at identificere, prioritere og realisere energibesparelser og dermed reducere omkostningerne. Som en del af klimapartnerskabet, tilbydes virksomheder her i kommunen konceptet i løbet af efteråret/vinteren 2014.

Konceptet kan kort beskrives således:

- ┆ DONG Energy kontakter telefonisk en række af de lokale virksomheder, der har et stort energiforbrug, for at lave en første telefonisk screening af deres energiforbrug
- ┆ besparelspotentialet vurderes og hvis relevant, tilbydes virksomheden, at en af DONGs samarbejdspartnere (Kemp & Lauridsen eller SIF Gruppen) kontakter dem for at aftale en tid til en egentlig energiscreening på virksomheden
- ┆ samarbejdspartnerne udfører - gratis - energiscreeningen og identificerer eventuelle energisparepotentialer
- ┆ der udarbejdes en energirapport, der uden omkostninger sendes til virksomheden. Rapporten indeholder forslag til relevante energiforbedringer incl. økonomi og tilbagebetalingstid. Virksomheden informeres om muligheden for at søge tilskud til energiforbedringer hos DONG Energy
- ┆ virksomheden er frit stillet i forhold til at vælge om og i givet fald hvem de vil bede om at udføre energiforbedringerne.

Kampagnen er interessant for kommunen, fordi ca. 20 % af det samlede CO₂-udslip kommer fra virksomheder i kommunen. Kommunens primære virkemiddel for at påvirke virksomhedernes CO₂-udslip er, via information og kampagner, at opfordre virksomhederne til at reducere deres energiforbrug. Hvis kommunen skal nå sit mål om en CO₂-reduktion på 20 % i 2020 er det nødvendigt, at en stor del af reduktionen kommer fra de lokale virksomheder.

Det er interessant for DONG, når virksomhederne udfører energiforbedringer, fordi DONG Energy er underlagt et krav om at skulle realisere energibesparelser svarende til 508 GWH om året. Når borgere eller virksomheder foretager energibesparende initiativer, kan de sælge energibesparelsen til DONG.

De lokale virksomheder får uden omkostninger foretaget en energiscreening og udarbejdet en energirapport, der kan give dem et overblik over, hvordan de kan reducere energiforbruget og omkostningerne til energi.

Forvaltningen udarbejder pressemateriale, der fortæller om initiativet som en del af kommunens klimapartnerskab med DONG Energy.

2. Gensidig orientering om evt. afholdte møder
Udvalgets medlemmer har mulighed for at orientere hinanden.

Teknik- og Miljøudvalget den 7. oktober 2014
Taget til efterretning.

Forvaltningen bemærker, at der til Kommunalbestyrelsens medlemmer var tilsendt en skrivelse af 6. oktober 2014 fra Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal, med bemærkninger til sag nr. 1, 2 og 6 på udvalgets dagsorden. Skrivelsen med bilag er vedlagt protokollen.

Bilagsfortegnelse

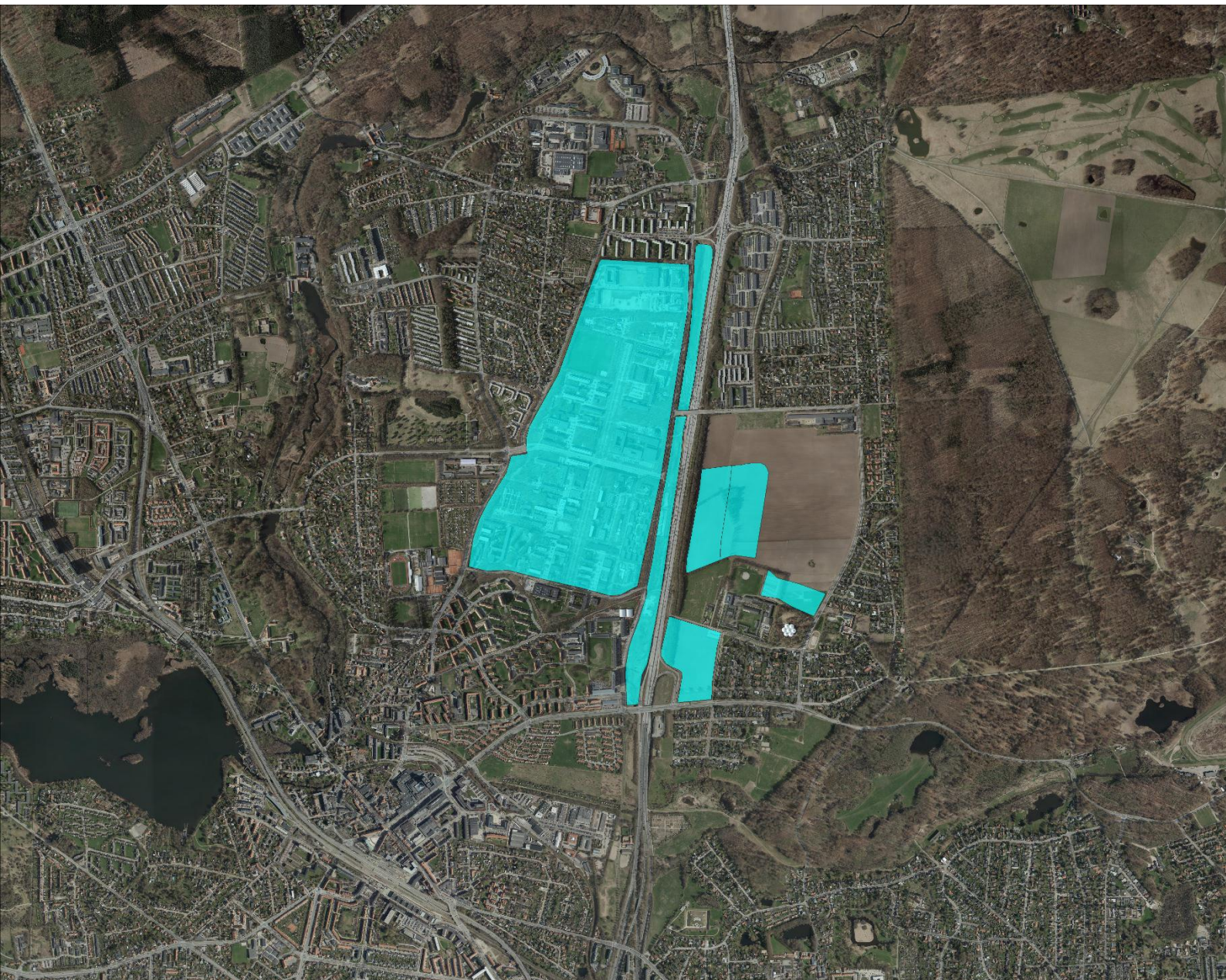
1. Mail fra Cyklistforbundet med kommentarer til punkter på Teknik- og M
2. Frederiksdalsvej, hastighed, brev til LTK om TMU dagordenspunkt nr. 6 den 7. oktober 2014
3. Skoleveje og trafik, brev til LTK om TMU dagordenspunkt nr. 2 den 7. oktober 2014
4. Trafikudfordringer omkring Klampenborgvej ved, brev til LTK om TMU dagordenspunkt nr. 1 den 7. oktober 2014
5. DCF oplæg til skolevejsforbedringer

Lyngby-Taarbæk Kommune

Dyrehavegårds Jorder inkl. dagligvarebutik

Trafikanalyse - resumé

RESUMÉ
26. september 2014
Rev. 1
tfk/mm/ms



År 2014 – scenarie 0

Byudviklingen i 2014 (scenarie 0) vil bestå af den igangværende udvidelse på DTU. Størrelsen af byudvidelsen og det daglige antal bilture er vist i tabellen herunder.

OMRÅDE	UNDERVISNING (M ²)	ERHVERV (M ²)	BOLIG (M ²)	BILTURE (PR. DØGN)
DTU	70.000			3.010

Udbygning skaber i alt ca. 3.000 bilture pr. døgn. De nye daglige bilture gør, at rampeanlægget ved Klampenborgvej bliver yderligere belastet i forhold til i dag. Den sidste restkapacitet i rampeanlægget vil være brugt op.

For at trafikken kan afvikles efter udvidelsen på DTU, så bør følgende infrastrukturelle ændringer etableres:

År 2014 – scenarie 0

- Forlængelse af venstresvingsbane fra Klampenborgvej til Helsingørmotorvejen
- Optimering i tætliggende signalanlæg på Klampenborgvej
- Lukke østlig vejadgang mellem Kornagervej og Klampenborgvej
- Ombygning af kryds ved Klampenborgvej/Hjortekærsvej

Estimeret omkostning: 3,5– 7,0 mio. kr. eksklusive moms.

År 2018 – scenarie 1

Byudviklingen i 2018 (scenarie 1) vil bestå af den igangværende udvidelse på DTU, opstart på byudviklingen ved Dyrehavegårds Jorder samt en dagligvarebutik. Se tabel herunder for størrelse af byudvidelse og trafik.

OMRÅDE	UNDERVISNING (M ²)	ERHVERV (M ²)	BOLIG (M ²)	DETAIL (M ²)	BILTURE (PR. DØGN)
DTU	70.000				3.010
OMRÅDE 1 INKL. DAGLIGV.	9.250	19.250		1.500	4.900
OMRÅDE 2		40.000			1.560
UDDANNELSESOMRÅDE	5.000				220

Udbygning skaber i alt 9.700 bilture pr. døgn (inkl. bilture fra scenarie 0). Trafikken på rampeanlægget ved Klampenborgvej kan ikke afvikles i spidstimen uden store fremkommelighedsproblemer. Det er ikke muligt at udbygge rampeanlægget med langsigtede løsninger. Dyrehavegårds Jorder og uddannelsesområdet skal kobles på det eksisterende vejnet.

I scenarie 1 vil de infrastrukturelle ændringer bestå i at etablere løsningerne e) – k) samt z) – æ):

År 2018 – scenarie 1

- Stibro over Helsingørmotorvej
- Nyt rampeanlæg ved Rævehøjvej
- Optimering af tilkørsel ved Lundtofte
- Vejadgang til område 2 fra nord
- Vejadgang til område 2 fra syd
- Kryds over for Hvidegårdsparken
- Vejadgang til uddannelsesområdet
- Vejadgang til dagligvarebutik i kryds
- Stitunnel under ny vejadgang

Estimeret anlægsomkostning: 86,5 – 118 mio. kr. eksklusive moms.

År 2021 – scenarie 2

Byudviklingen i 2021 (scenarie 2) vil bestå af den igangværende udvidelse på DTU, yderligere byudviklingen ved Dyrehavegårds Jorder og dagligvarebutikken. Se tabel herunder for størrelse af byudvikling og trafik. I 2021 er letbanen ligeledes færdigetableret.

OMRÅDE	UNDERVISNING (M ²)	ERHVERV (M ²)	BOLIG (M ²)	DETAIL (M ²)	BILTURE (PR. DØGN)
DTU	70.000				3.010
OMRÅDE 1 INKL. DAGLIGV.	19.250	39.250		1.500	6.100
OMRÅDE 2		40.000			1.560
OMRÅDE 3		35.000			1.370
OMRÅDE 4			32.000*		800
UDDANNELSESOMRÅDE	10.000				430

*Antallet af boliger estimeret til 320 lejligheder i forstadsområde.

Udbygning skaber ca. 13.300 bilture pr. døgn (inkl. bilture fra forrige scenarier). I scenarie 2 er der ikke nye infrastrukturelle ændringer, da infrastrukturen fra scenarie 1 kan håndtere de nye trafikmængder. Stibroen over Helsingørmotorvejen udgør nu et vigtigt forbindelsesled mellem øst og vest, og gør områder ved Dyrehavegårds Jorder stationsnære.

År 2021 – scenarie 2

Ingen nye infrastrukturelle ændringer

År 2032 – scenarie 3

Byudviklingen i 2032 (scenarie 2) vil bestå af den igangværende udvidelse på DTU, yderligere udvidelse på DTU, færdiggørelse af byudviklingen ved Dyrehavegårds Jorder samt dagligvarebutikken. Se tabel herunder for størrelse af byudvikling og trafik.

OMRÅDE	UNDERVISNING (M ²)	ERHVERV (M ²)	BOLIG (M ²)	DETAIL (M ²)	BILTURE (PR. DØGN)
DTU	70.000				3.010
DTU MULIGHED	130.000				5.590
OMRÅDE 1 INKL. DAGLIGV.	19.250	59.250		1.500	6.890
OMRÅDE 2		40.000			1.560
OMRÅDE 3		35.000			1.370
OMRÅDE 4			32.000*		800
OMRÅDE 5		40.000			1.560
UDDANNELSESOMRÅDE	10.000				430

*Antallet af boliger estimeret til 320 lejligheder i forstadsområde.

Udbygning skaber i alt ca. 21.200 bilture pr. døgn (inkl. bilture fra forrige scenarier). I scenarie 3 er der ikke nye infrastrukturelle ændringer, da infrastrukturen fra scenarie 1 kan håndtere de nye trafikmængder.

År 2032 – scenarie 3

I) Signalregulering af Lundtoftegårdsvej / Rævehøjvej

Estimeret anlægsomkostning: 2,5 – 3 mio. kr. eksklusive moms

På grund af de store trafikmængder fra byudviklingen er det vigtigt, at nye signalreguleringer i forbindelse med letbanen tilrettelægges nøje, så kapaciteten ikke mindskes eller adgangen til shunten ved Lundtofte besværliggøres. Hvis kapaciteten mindskes eller shunten ved Lundtofte bliver besværlig at benytte, kan det blive nødvendigt at etablere en ny tilkørsel ved Rævehøjvej.

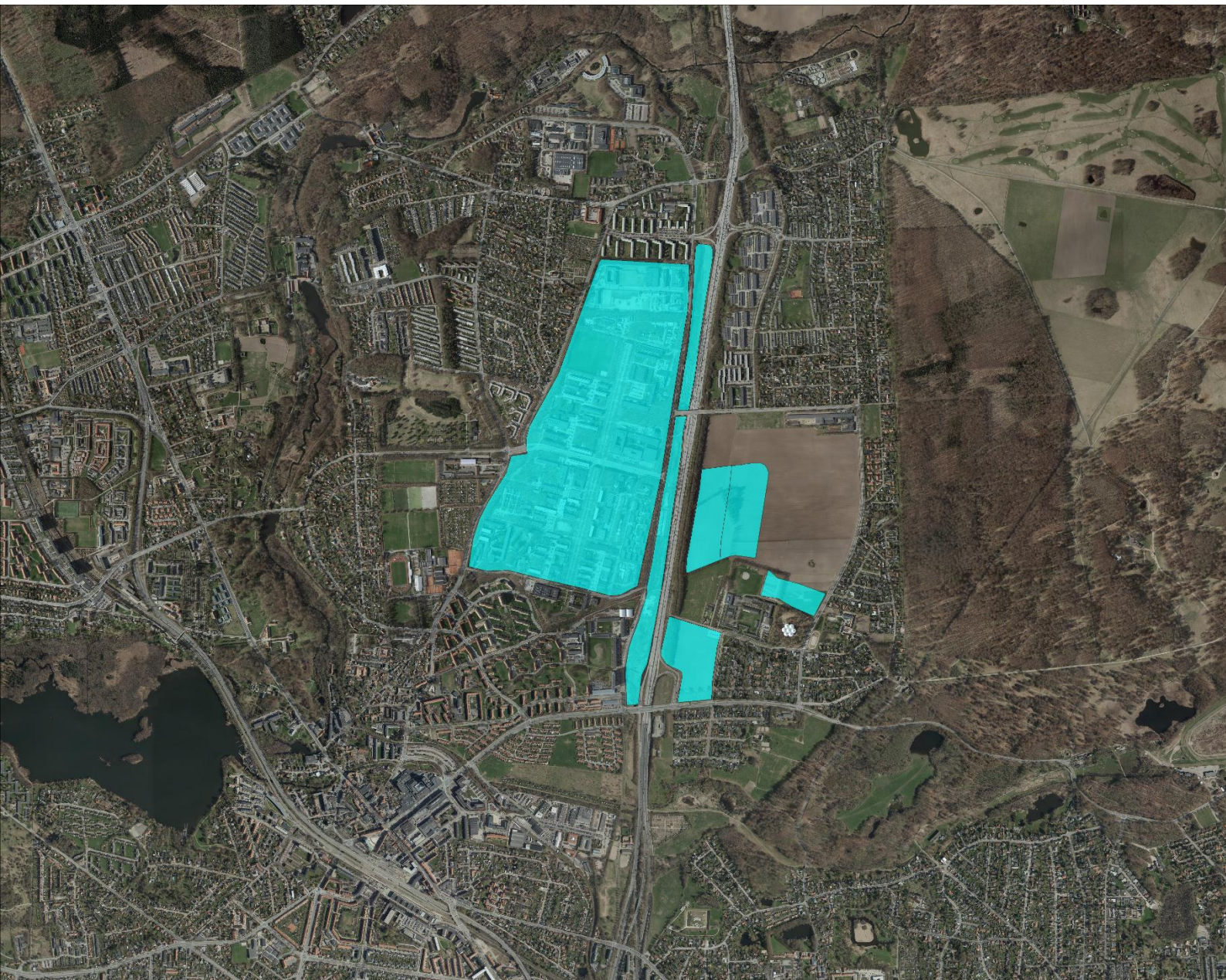
Krydset mellem Lundtoftegårdsvej/Anker Engelundsvej bør desuden ombygges for at højne trafik-sikkerheden, hvilket er estimeret til at koste yderligere 2,5 – 5,0 mio. kr. eksklusive moms (signalanlæg eller rundkørsel). Beslutning bør dog afvente letbaneprojektet, da en linjeføring om DTU vil betyde, at krydset ombygges grundet letbaneprojektet.

Lyngby-Taarbæk Kommune

Dyrehavegårds Jorder

Trafikanalyse inkl. dagligvarebutik og DTU scenarie

HOVEDRAPPORT
Rev. 1
26. september 2014
tfk/mm/ms



Indholdsfortegnelse

Indholdsfortegnelse	2
0 Indledning	3
0.1 Baggrund for trafikanalyse	3
1 Sammenfatning af anbefaling for infrastruktur	7
1.1 År 2014 - trafikken i dag.....	7
1.2 År 2014 - scenarie 0	10
1.3 År 2018 - scenarie 1	16
1.4 År 2018 - scenarie 1 inkl. dagligvarebutik.....	28
1.5 År 2021 - scenarie 2	32
1.6 År 2021 - scenarie 2 inkl. dagligvarebutik.....	34
1.7 År 2032 - scenarie 3	35
1.8 År 2032 - scenarie 3 inkl. dagligvarebutik.....	39
1.9 År 2032 - scenarie 3 kun udvikling på DTU	40
2 Undersøgte principløsninger	42
2.1 Vurderet i trafikmodel.....	42
2.2 Vurderet uden trafikmodel.....	43
2.3 Letbane	43

0

Indledning

Dette notat beskriver resultater af trafikanalysen for Dyrehavegårds Jorder. Redegørelsen for trafikanalysen findes i to dele:

1. Trafikanalyse – resumé

2. Trafikanalyse – bilag

Denne del af analysen er '1. Trafikanalyse – resumé'.

I resumérapporten vises stigningen i trafikmængder i fire scenarier, og der redegøres for hvilke infrastrukturanlæg, der er nødvendige for at håndtere de nye biltrafikmængder.

De foreslåede infrastrukturanlæg er primært baseret på resultaterne fra trafikmodellen og behovet for kapacitet i vejnettet for at afvikle biltrafikken samt behovet for at skabe god sammenhæng til Dyrehavegårds Jorde for cyklister, fodgængere og kollektivt rejsende. Derudover er de infrastrukturelle anlæg også vurderet kvalitativt i forhold til parametrene: Trafiksikkerhed, gener for beboerne i den nuværende bebyggelse og anlægsomkostning.

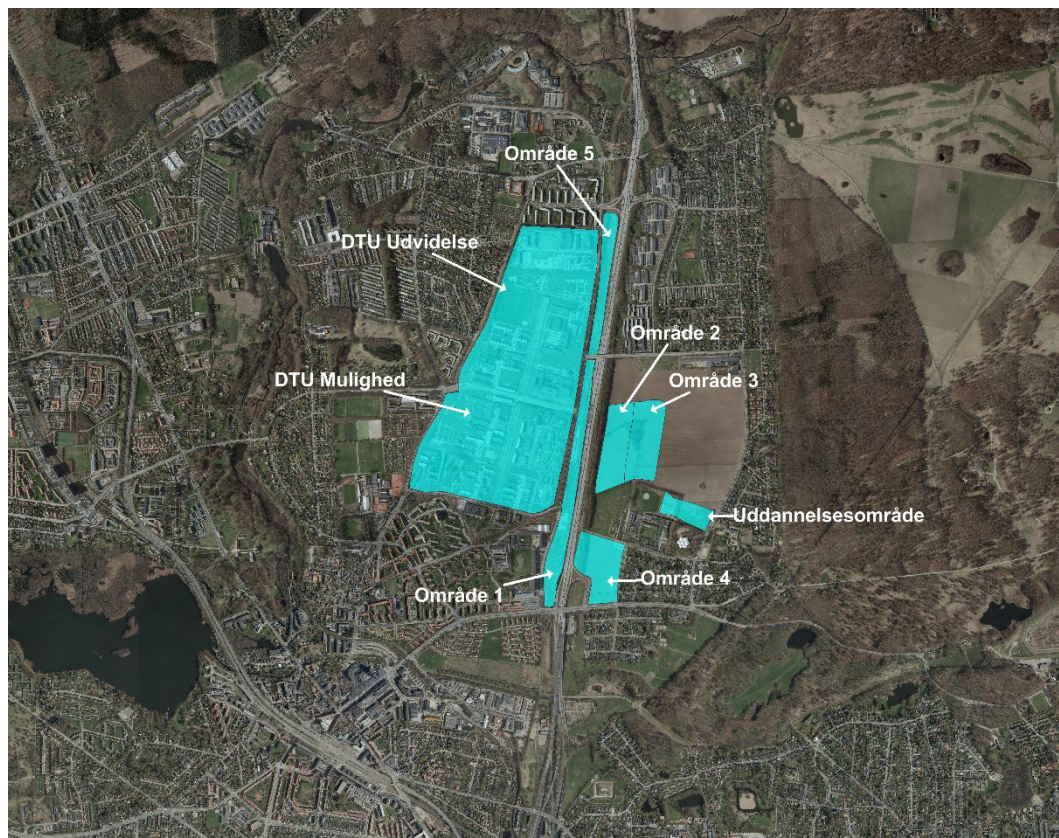
Baggrunden for den konkrete vurdering af det enkelte projekt kan læses i bilagsrapporten, herunder begrundelsen for fravalget af en række alternative løsninger, som er undersøgt i forbindelse med trafikanalysen.

0.1

Baggrund for trafikanalyse

I forbindelse med at Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker at byudvikle området omkring Dyrehavegårds Jorder, har Via Trafik udført en trafikanalyse af, hvordan området kan trafikbetjenes i fremtiden.

Den forventede byudvikling omfatter Dyrehavegårds Jorder samt DTU. Den forventede placering af byudviklingsprojekterne er vist i figur 1.



Figur 1: Forventede byudvikling på Dyrehavegårds Jorder og DTU i perioden 2014-2032.

Dyrehavegårds Jorder omfatter områderne øst for Helsingørmotorvejen.

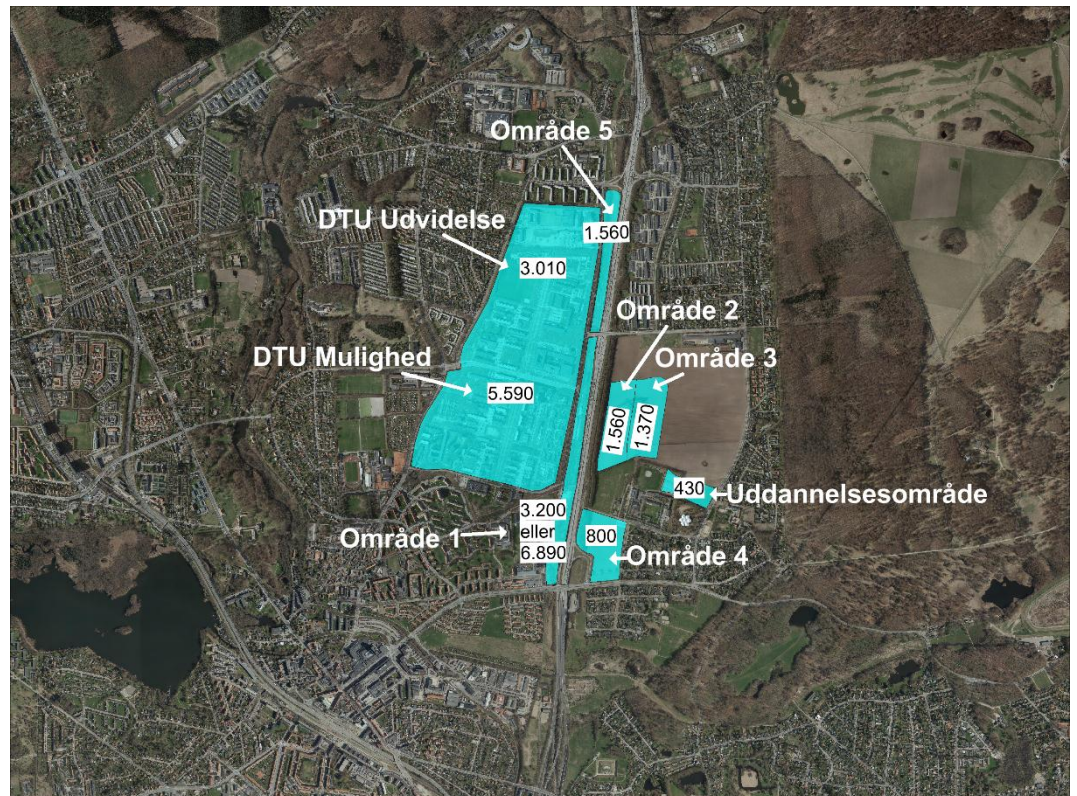
Ud over Dyrehavegårds Jorder indgår den planlagte og igangværende udbygning af DTU (både på DTU's område og i tracéet mellem Helsingørmotorvejen og Lundtoftegårdsvej) også i analysen.

Ved fuld udbygning (2032) rummer området omkring Dyrehavegårds Jorder og DTU mulighed for udvikling af i alt:

- 230.000 m² undervisning
- 175.000 m² kontorerhverv
- 32.000 m² boliger

Derudover kan der blive mulighed for, at 1.500 m² i område 1 kan udvikles som 1.500 m² dagligvarebutik. De 1.500 kvadratmeter udvikles ved, at der bliver 750 m² mindre undervisning og 750 m² mindre kontor til rådighed i område 1.

Tilsammen forventes byudviklingen at skabe 17.120 nye bilture pr. døgn (dvs. biltrafik i begge retninger tilsammen). Udbygges der med 1.500 m² dagligvarebutik skabes i alt 21.200 nye bilture pr. døgn. Antallet af daglige bilture i de forskellige udviklingsområder kan se i figur 2.



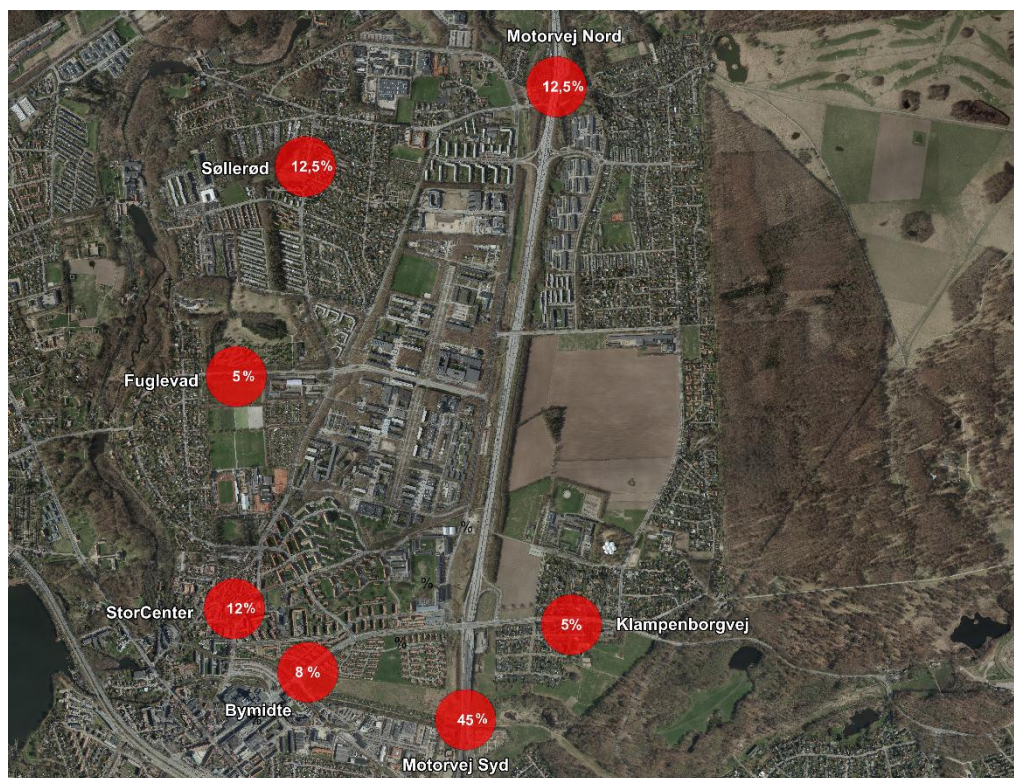
Figur 2: Forventede nye bilture pr. døgn genereret ved byudviklingen. Trafikmængderne er opgivet som døgntrafik.

Den nuværende vejinfrastruktur er utilstrækkelig til at sikre trafikafviklingen i fremtiden, og der er behov for at udvide og optimere infrastrukturen i området.

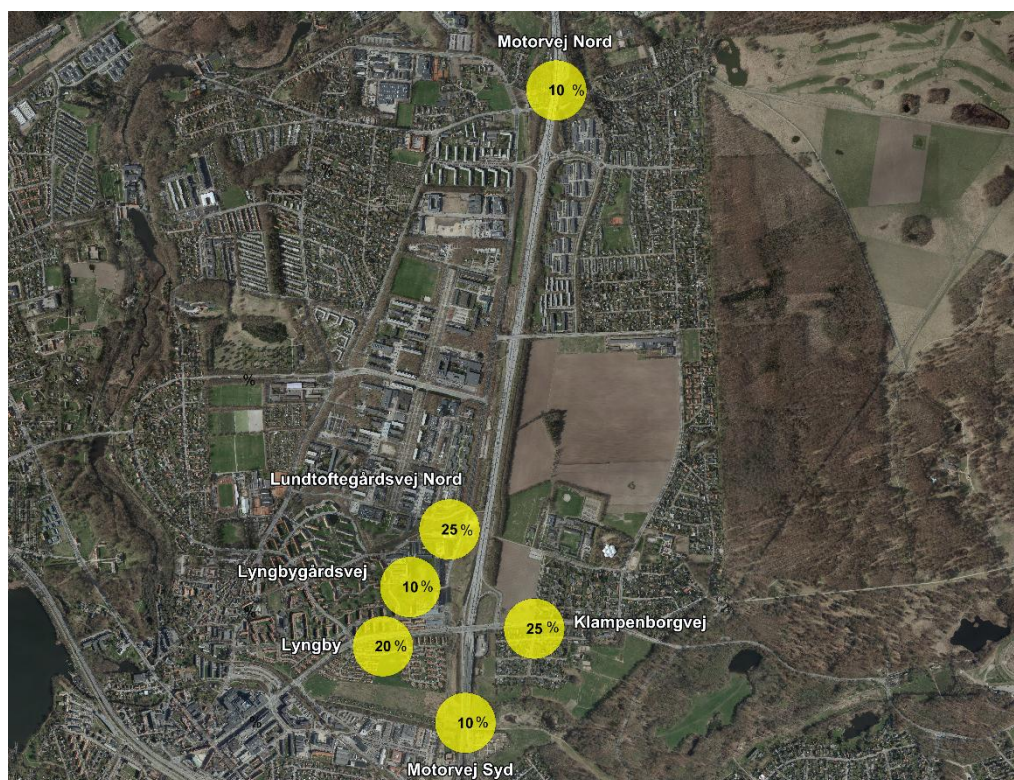
I trafikanalysen er undersøgt en række forslag til forbedringer og nye veje- og stianlæg ved forskellige scenarier for udbygningen omkring Dyrehavegårds Jorder.

Trafikken til og fra Dyrehavegårds Jorder forventes at følge det nuværende turmønster for DTU, idet området har samme beliggenhed og sammenlignelige funktioner (uddannelse og kontor erhverv). Turmønstret for trafikken for DTU kan ses på figur 3.

Trafikken til og fra dagligvarebutikken forventes at følge en mere lokal turfordeling. Denne turfordeling er skønnet, og kan ses på figur 4.



Figur 3: Nuværende turmønster for DTU. Turmønstret er benyttet til retningsfordeling af trafik på Dyrehavegårds Jorder, da beliggenhed og funktioner er sammenlignelig.

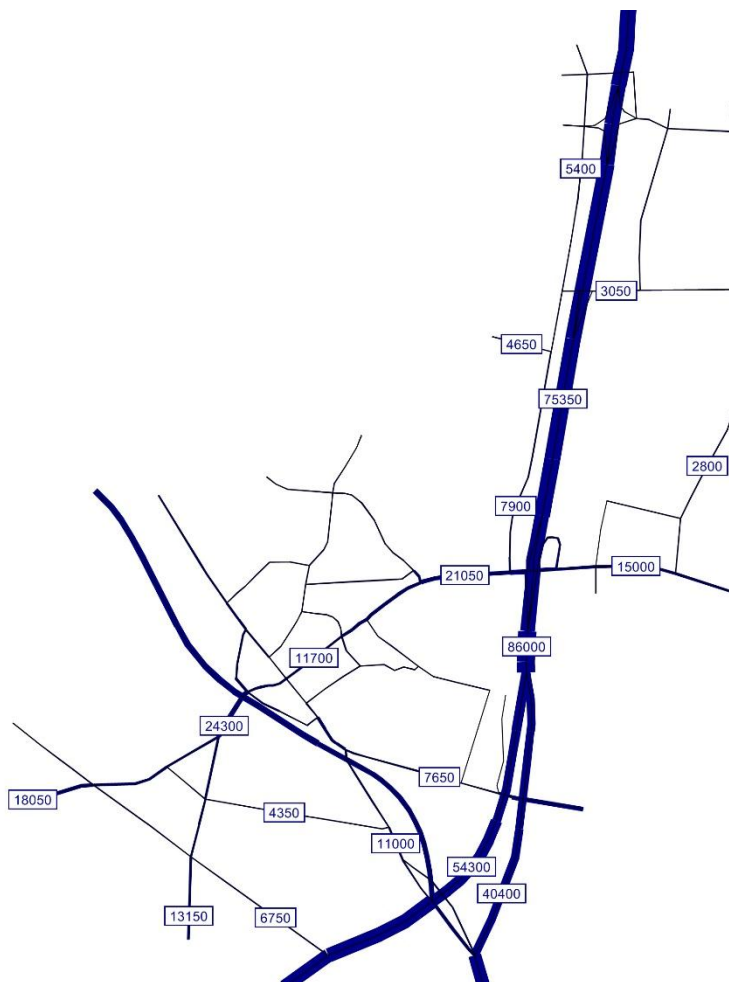


Figur 4: Skønnet retningsfordeling for trafikken til og fra dagligvarebutikken.

1 Sammenfatning af anbefaling for infrastruktur

1.1 År 2014 - trafikken i dag

I dag kommer størstedelen af trafikken til og fra DTU via Motorring 3 og Helsingørmotorvejen (45%). Dagens trafikmængder omkring DTU og Dyrehavegårds Jorder er størst på Motorring 3, Helsingørmotorvejen og på Klampenborgvej. Trafikmængderne er vist på figur 5.



Figur 5: Døgnetrafikmængder omkring Lyngby centrum og byudviklingsområdet ved Dyrehavegårds Jorder i dag.

På Helsingørmotorvejen ved til- og frakørsel 16 (Klampenborgvej) er der i dag kun begrænset restkapacitet på vejnettet. Dette gælder for både morgen- og eftermiddagstrafikken. Afkørslen betjener primært trafik til og fra syd (ca. 45% af trafikken).

På Helsingørmotorvejen ved til- og frakørsel 15 (Lundtofte) er der i dag uudnyttet kapacitet på vejnettet. Dette gælder for både morgen- og eftermiddagstrafikken. Afkørslen betjener primært trafik til og fra nord (ca. 20% af trafikken).

Trafikanter til og fra syd, som i dag benytter afkørsel 16 (Klampenborgvej), pålægges en større omvej, hvis de i stedet skal benytte afkørsel 15 (Lundtofte), og derfor fravælges dette trods trængselsproblemer ved afkørsel 16. Omvej og forlænget rejsetid er størst for trafikken fra København *til* DTU.

Rejselængde, rejsetid og antal svingbevægelser i kryds fra Helsingørmotorvejen *til* DTU kan ses i tabel 1.

TIL DTU											
Fra	Via	Til	Længde (m)	Rejsetid (min)	Signal			Vigepligt		Sum	
					V	L	H	V	H		
Helsingørmotorvej	Afkørsel 16	Klampenborgvej	DTU Nord	2.600	4 min	0	1	2	1	1	5
Helsingørmotorvej	Afkørsel 15	Lundtofte	DTU Nord	4.400	5 min	1	1	0	3	1	6
Helsingørmotorvej	Evt. ny afkørsel	Rævehøjvej	DTU Nord	2.700	-	-	-	-	-	-	-
Helsingørmotorvej	Afkørsel 16	Klampenborgvej	DTU Midt	2.300	3 min	0	1	2	1	0	4
Helsingørmotorvej	Afkørsel 15	Lundtofte	DTU Midt	4.800	5 min	1	0	1	2	1	5
Helsingørmotorvej	Evt. ny afkørsel	Rævehøjvej	DTU Midt	2.500	-	-	-	-	-	-	-
Helsingørmotorvej	Afkørsel 16	Klampenborgvej	DTU Syd	1.800	2 min	0	1	2	1	0	4
Helsingørmotorvej	Afkørsel 15	Lundtofte	DTU Syd	5.500	6 min	1	1	0	2	1	5
Helsingørmotorvej	Evt. ny afkørsel	Rævehøjvej	DTU Syd	3.100	-	-	-	-	-	-	-

Tabel 1: Skema over rejselængde og rejsetid for trafik fra syd på Helsingørmotorvejen til DTU. Rejsetiden er estimeret vha. www.krak.dk på en hverdag ved 12-tiden (uden myldretidstrafik).

På grund af forskelle i forlænget rejselængde og -tid er det ikke realistisk at få bilister, der i dag benytter afkørsel 16 (Klampenborgvej), til at benytte afkørsel 15 (Lundtofte), når de kører fra Helsingørmotorvejen *til* DTU¹.

Dette er testet i trafikmodellen, hvor en fuld udbygning af Dyrehavegårds Jorder og DTU får ca. 8 % af bilisterne i den nordlige del af Dyrehavegårds Jorder og traceet til at vælge afkørsel 15 (Lundtofte) frem for afkørsel 16 (Klampenborgvej). Bilisterne fra DTU vælger ikke denne afkørsel 15 frem for afkørslen ved klampenborgvej.

Hvis trafikken alligevel søges flyttet fra afkørsel 16 (Klampenborgvej) til afkørsel 15 (Lundtofte) gennem skiltning og restriktioner, er der desuden risiko for, at nogle bilister vil vælge at benytte Eremitageparken og Rævehøjvej. Benyttes denne rute frem for ruten ad Lundtoftegårdsvej, er der risiko for øget gener som støj og luftforurening for beboerne i Eremitageparken.

Det er derfor afgørende for den fremtidige trafikbetjening af Dyrehavegårds Jorder at forbedre trafikafviklingen fra Helsingørmotorvejen *til* DTU (og Dyrehavegårds Jorder) på anden måde. Fx i form af en ny motorvejsafkørsel ved Rævehøjvej.

Omvej og forlænget rejsetid er mindre for trafikken *fra* DTU mod København. I tabel 2 vises rejselængde, rejsetid og antal svingbevægelser *fra* DTU til Helsingørmotorvejen.

¹ Ændret vejvisning vurderes kun at have begrænset effekt. Det er ikke fysisk muligt at optimere afkørsel 15 (Lundtofte) uden væsentlige udbygninger og arealindgreb i eksisterende boliger.

FRA DTU											
Fra	Via		Til	Længde (m)	Rejsetid (min)	Signal			Vigepligt		Sum
						V	L	H	V	H	
DTU Nord	Tilkørsel 16	Klampenborgvej	Helsingørmotorvej	2.100	3 min	1	1	0	1	1	4
DTU Nord	Tilkørsel 15	Lundtofte	Helsingørmotorvej	3.600	4 min	0	0	1	1	1	3
DTU Nord	Evt. ny tilkørsel	Rævehøjvej	Helsingørmotorvej	2.500	-	-	-	-	-	-	-
DTU Midt	Tilkørsel 16	Klampenborgvej	Helsingørmotorvej	1.700	3 min	1	1	0	0	1	3
DTU Midt	Tilkørsel 15	Lundtofte	Helsingørmotorvej	4.000	4 min	0	0	1	1	0	2
DTU Midt	Evt. ny tilkørsel	Rævehøjvej	Helsingørmotorvej	2.400	-	-	-	-	-	-	-
DTU Syd	Tilkørsel 16	Klampenborgvej	Helsingørmotorvej	1.300	2 min	1	1	0	0	1	3
DTU Syd	Tilkørsel 15	Lundtofte	Helsingørmotorvej	4.700	5 min	0	0	1	1	0	2
DTU Syd	Evt. ny tilkørsel	Rævehøjvej	Helsingørmotorvej	2.900	-	-	-	-	-	-	-

Table 2: Skema over rejselængde og rejsetid for trafik fra DTU til Helsingørmotorvejen. Rejsetiden er estimeret vha. www.krak.dk på en hverdag ved 12-tiden (uden myldretidstrafik).

På grund af mindre forskelle i forlænget rejselængde og -tid forventes det, at bilister i det nordlige DTU, der i dag benytter afkørsel 16 (Klampenborgvej), vil begynde at benytte afkørsel 15 (Lundtofte), når de kører til Helsingørmotorvejen fra DTU. Dette gør sig specielt gældende, hvis rampeanlægget optimeres.

Dette er testet i trafikmodellen, hvor en fuld udbygning af Dyrehavegårds Jorder og DTU får ca. 11 % af bilisterne i den nordlige del af Dyrehavegårds Jorder og traceet til at vælge tilkørsel 15 (Lundtofte) frem for afkørsel 16 (Klampenborgvej). Det er kun få bilister fra DTU, der vælger tilkørsel 15 (Lundtofte) frem for tilkørsel 16 (Klampenborgvej).

På grund af store trafikmængder mellem København og DTU, manglende restkapacitet ved afkørsel 16 (Klampenborgvej), samt at bilisterne pålægges en større omvej, hvis de i stedet skal benytte afkørsel 15 (Lundtofte), er det afgørende for den fremtidige trafikbetjening af Dyrehavegårds Jorder, at forbedre infrastrukturen omkring Klampenborgvej.

Ligeledes er det optimalt, hvis krydset mellem Klampenborgvej/Hjortekærvej ombygges til et signalreguleret kryds eller en rundkørsel. Det skyldes ændringerne i trafikmængder i fremtiden samt behov for øget trafiksikkerhed.

1.2

År 2014 – scenarie 0

Byudviklingen i 2014 (scenarie 0) vil udelukkende bestå af den igangværende udvidelse på DTU. Størrelsen af byudvidelsen og det daglige antal bilture er vist i tabel 3.

OMRÅDE	UNDERVISNING M ²	ERHVERV M ²	BOLIG M ²	BILTURE PR. DØGN
DTU	70.000			3.010

Tabel 3: Forventede udbygning i 2014.

Udbygning skaber i alt godt 3.000 bilture pr. døgn.

De nye daglige bilture gør, at rampeanlægget ved Klampenborgvej bliver yderligere belastet i forhold til i dag. Den sidste restkapacitet i rampeanlægget vil være brugt op.

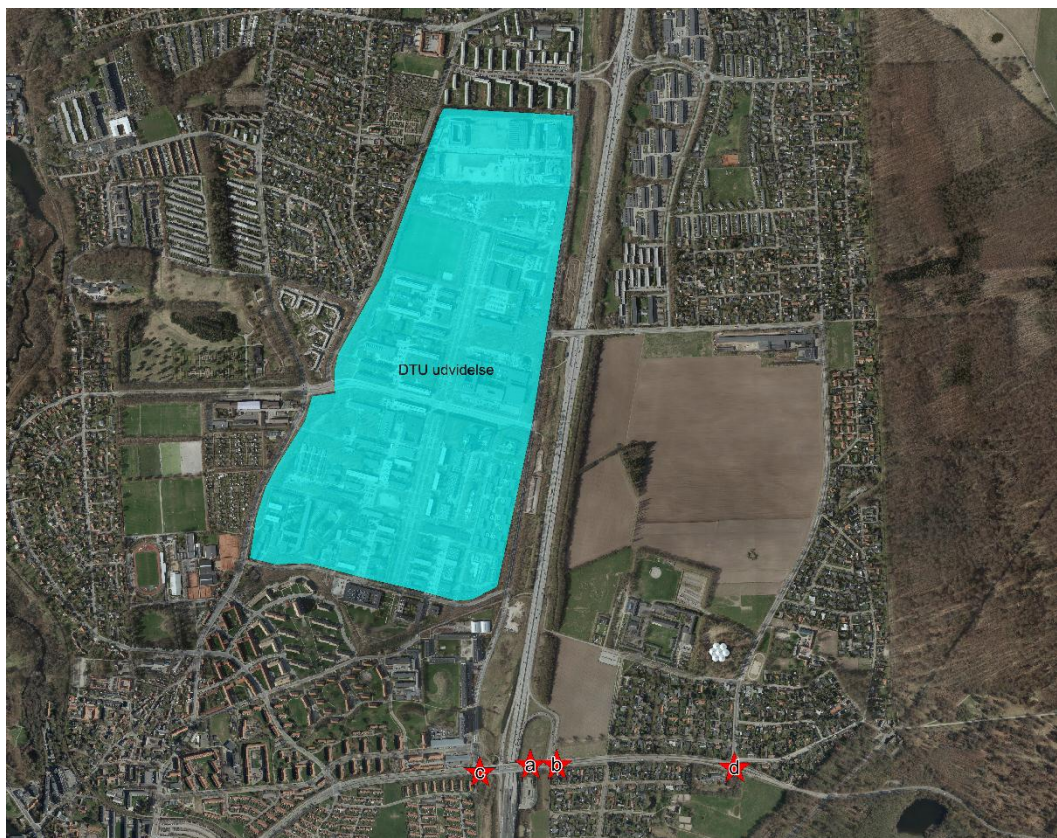
For at trafikken kan afvikles efter udvidelsen på DTU, så bør følgende infrastrukturelle ændringer etableres af strategiske og kapacitetsmæssige hensyn:

År 2014 – scenarie 0

- a) Forlængelse af venstresvingsbane fra Klampenborgvej til Helsingørmotorvejen mod syd
- b) Optimering i tætliggende signalanlæg på Klampenborgvej
- c) Lukke østlig vejadgang mellem Kornagervej og Klampenborgvej
- d) Ombygning af vigepligtsreguleret kryds ved Klampenborgvej/Hjortekærvej

} Strategi og Kapacitet

Placeringen af de infrastrukturelle ændringer kan ses på figur 6.



Figur 6: Skitse af infrastrukturændringer i 2014 (scenarie 0).

I afsnittet herunder er de enkelte løsninger a) - d) beskrevet, og derefter ses, hvor på vejnettet de nye trafikmængder vil køre, når løsningerne implementeres i trafikmodellen.

a) Forlængelse af venstresvingsbane

Venstresvingsbane på Klampenborgvej mod syd til Helsingørmotorvejen forlænges, så risikoen for kødannelse i det ligeudkørende spor mindskes. En principskitse af udvidelsen er vist på figur 7.



Figur 7: Udvidelse af venstresvingsbane på Klampenborgvej mod Helsingørmotorvejen.

Udvidelsen kræver at græshellen mindskes, og at tre belysningsmaster flyttes mod syd for at opretholde sikkerhedsafstanden mellem fast genstand og vejbane.

Estimeret anlægsomkostning: 500.000 – 1.000.000 kr. eksklusive moms.

b) Optimering af signalanlæg

Optimeringen af signalanlægget vil bestå i at optimere trafikafviklingen i de enkelte tilfarter samt at optimere samordningen mellem signalkrydsene. Det gælder kryds på Klampenborgvej samt Lundtoftegårdsvej. Trafikmodellen viser, at optimeringer kan skabe mellem 8 – 13% ekstra kapacitet.

Estimeret anlægsomkostning: 200.000 - 500.000 kr. eksklusive moms.

c) Lukke østlig vejadgang mellem Kornagervej og Klampenborgvej

Ved at lukke den østlige adgangsvej mellem Kornagervej og Klampenborgvej kan trafikafviklingen optimeres². Det skyldes, at venstresvingende trafik fra Lundtoftegårdsvej til Klampenborgvej og højresvingende trafik fra Klampenborgvej til Lundtoftegårdsvej kan afvikles i samme fase. Da der er store trafikstrømme i de to retninger forbedrer det trafikafviklingen.

² Vejlukningen forventes under alle omstændigheder at blive en realitet i 2021, når letbanen er etableret.

En principskitse af dette er vist i figur 8.



Figur 8: Lukning af den østlige vejadgang mellem Kornagervej og Klampenborgvej.

For at lukke vejen kræver det en fysisk afspærring ved Kornagervej, ændring af vejafmærkningen i krydset, ændring af signalprogram og evt. etablering af en vendeplads.

Estimeret anlægsomkostning: 300.000 - 500.000 kr. eksklusive moms.

d) Ombygning af vigepligtsreguleret kryds ved Klampenborgvej/-Hjortekærvej

Ved at ombygge krydset ved Klampenborgvej/Hjortekærvej til et signalreguleret kryds eller en rundkørsel sikres det, at bilister til uddannelsesområdet kan komme ind og ud af Hjortekærvej. Der er i dag registreret, at der er tilbagestuvninger til dette kryds.



Figur 9: Køddannelser på Klampenborgvej skaber problemer med at komme til og fra Hjortekærvej. De blå bokse illustrerer biler, der holder i kø. De hvide linje bilister illustrerer bilister, der kan have svært ved at komme ud og ind på Hjortekærvej. De røde trekanter viser eksisterende busstoppesteder.

For at etablere et signalanlæg kræver det detailprojektering af antal af svingbaner samt evt. flytning af to busstoppesteder. For at forhindre uønsket trafik gennem Trongårdsparken og Trongårdsvej bør de to veje desuden trafiksaneres med hastighedsnedsættelse og nye hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Prisestimatet rummer enten et nyt signalanlæg eller en rundkørsel men ikke eventuel arealerhvervelse. Midler til trafiksanering ved Trongårdsparken og Trongårdsvej er indeholdt i scenarie 0 under j) Kryds over Hvidegårdsparken.

Estimeret anlægsomkostning: 2,5 - 5 mio. kr. eksklusive moms. Prisen afhænger af, om der etableres signalregulering eller rundkørsel.

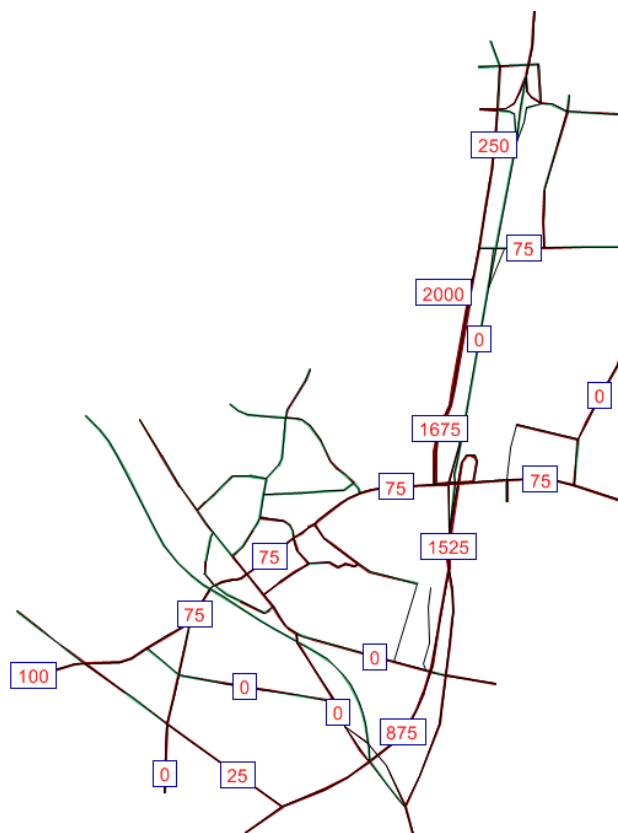
Trafikmodel i 2014 – scenarie 0

På figur 10 ses, hvor på vejnettet den nye trafik fra udbygningen af DTU vil køre.

Kortet viser trafikken efter at vejnettet er ændret med:

År 2014 – scenarie 0

- Forlængelse af venstresvingsbane fra Klampenborgvej til Helsingørmotorvejen mod syd
- Optimering i tætliggende signalanlæg på Klampenborgvej
- Lukke østlig vejadgang mellem Kornagervej og Klampenborgvej
- Ombygning af vigepligtsreguleret kryds ved Klampenborgvej/Hjortekærvej



Figur 10: Forskel i trafikmængder mellem basisscenarie og scenarie 0. Trafikmængderne er anført som døgntrafik.

Det ses, at de nye bilister (genereret fra DTU's udbygning) primært vil køre på Anker Engelundsvej, på Helsingørmotorvejen og i rampeanlæggene ved Klampenborgvej.

Løsningerne a) – d) giver mulighed for at afvikle den nye trafik, men det er ikke længere restkapacitet til at afvikle yderligere trafikstigninger gennem rampeanlæg 16 (Klampenborgvej). Da rampeanlæg 16 (Klampenborgvej) ikke kan optimeres yderligere, skal nye trafikmængder fra byudviklingen derfor håndteres med mere vidtgående løsninger.

1.3

År 2018 – scenarie 1

Byudviklingen i 2018 (scenarie 1) vil bestå af den igangværende udvidelse på DTU samt opstart på byudviklingen ved Dyrehavegårds Jorder. Størrelsen af byudvidelsen og det daglige antal bilture er vist i tabel 4.

OMRÅDE	UNDERVISNING M ²	ERHVERV ³ M ²	BOLIG M ²	DETAIL M ²	BILTURE PR. DØGN
DTU	70.000				3.010
OMRÅDE 1	10.000	20.000			1.210
OMRÅDE 2		40.000			1.560
UDDANNELSESOMRÅDE	5.000				220

Tabel 4: Forventede udbygning i 2018.

Udbygning skaber i alt 6.000 bilture pr. døgn (inkl. bilture fra scenarie 0).

Udbygningen gør, at trafikken på rampeanlægget ved Klampenborgvej ikke kan afvikles i spidstimen uden store fremkommelighedsproblemer. Det er ikke muligt at udbygge rampeanlægget med langsigtede løsninger, og derfor skal fremkommelighedsproblemet løses andre steder.

Derudover skal Dyrehavegårds Jorder og uddannelsesområdet kobles på det eksisterende vejnet.

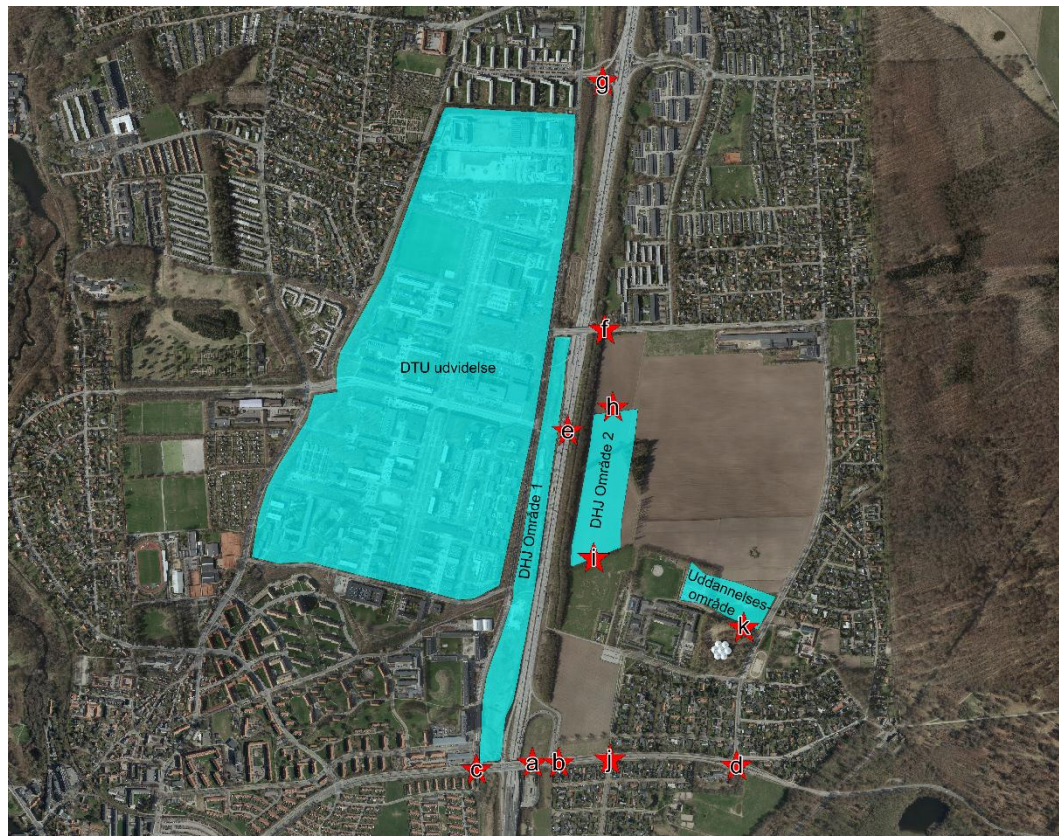
I scenarie 1 vil de infrastrukturelle ændringer derfor bestå i at etablere løsningerne e) – k). Løsningerne e) – g) er vurderet med strategisk betydning for det samlede område samt af hensyn til kapaciteten på vejnettet. Især løsning e) stibroen vurderes vigtig for at sikre strategisk sammenhæng i stinettet på tværs af Helsingørmotorvejen og for at sikre størst mulig stationsnærhed for Dyrehavegårds Jorder. Løsningerne h) – k) er vurderet af lokal betydning.

År 2018 – scenarie 1

- | | | |
|--|---|-----------------------|
| e) Stibro mellem Dyrehavegårds Jorder og DTU | } | Strategi og kapacitet |
| f) Nyt rampeanlæg ved Rævehøjvej | | |
| g) Optimering af tilkørsel ved Lundtofte | | |
| h) Vejadgang til område 2 fra nord | } | Lokal betydning |
| i) Vejadgang til område 2 fra syd | | |
| j) Kryds ved Hvidegårdsparken | | |
| k) Vejadgang til uddannelsesområde | | |

Placeringen af de infrastrukturelle ændringer kan ses på figur 11.

³ Bilturene for erhvervsområdet er beregnet som stationære, selvom letbanen ikke er etableret i 2018. Det skyldes, at området ikke forventes udbygget, hvis ikke letbanen etableres. Selvom området regnes som 'ikke stationsnært', vil løsningerne stadig være de samme.



Figur 11: Skitse af infrastrukturændringer i 2018 (scenarie 1).

e) Stibro over Helsingørmotorvejen

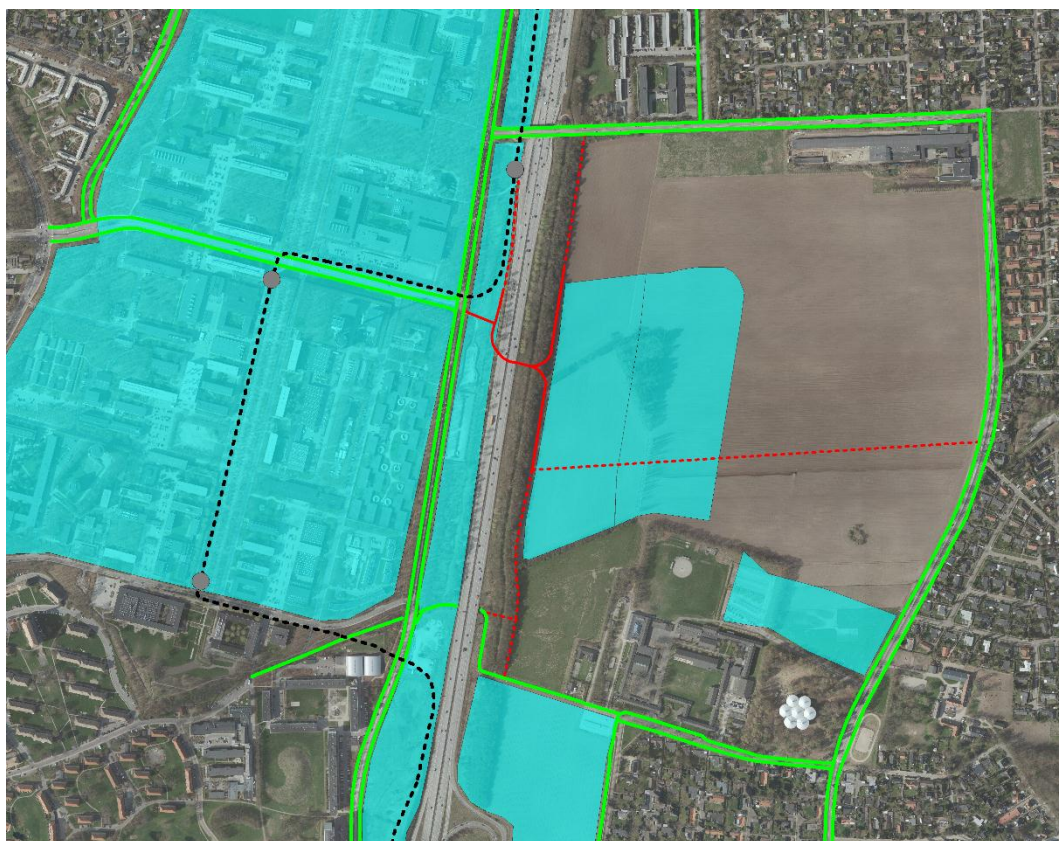
For at binde Dyrehavegårds Jorder sammen med DTU bør der på nuværende tidspunkt etableres en stibro over Helsingørmotorvejen.

Stibroen har strategisk betydning for området, da det giver stationsnærhed (med den kommende letbane) til områderne, fremmer cykel- og gangtrafik, mindsker biltrafik og kobler Dyrehavegårds Jorder med eksisterende bebyggelse.

Udelades stibroen vil det medføre:

- Dårlig sammenhæng i stinet og til den øvrige bebyggelse vest for motorvejen
- Ringere adgang til letbanen
- Forringet trafiksikkerhed hvis cyklister og gående skal benytte eksisterende veje og stikrydsninger for at komme til letbanen
- At færre vælger cykel og gang som transportmiddel, og dermed vil flere køre i bil
- Behov for yderligere vejudvidelser, da det kan betyde flere bilister på vejnettet end beregnet

Selvom letbanen ikke er færdiganlagt før 2021 er stibroen et vigtigt redskab til at mindske biltrafikken til og fra Dyrehavegårds Jorders fra begyndelsen.



Figur 12: Principskitse af stibro over Helsingørmotorvejen. Rød linjer viser stibroen og koblingen til det eksisterende stinet (grønne linjer). Den stiplede sorte linje viser letbanens linjeføring, og de grå prikker stoppestederne for letbanen.

Stibroen kræver blandt andet, at der etableres lange ramper på begge sider af motorvejen for at overvinde højdeforskellene i området.

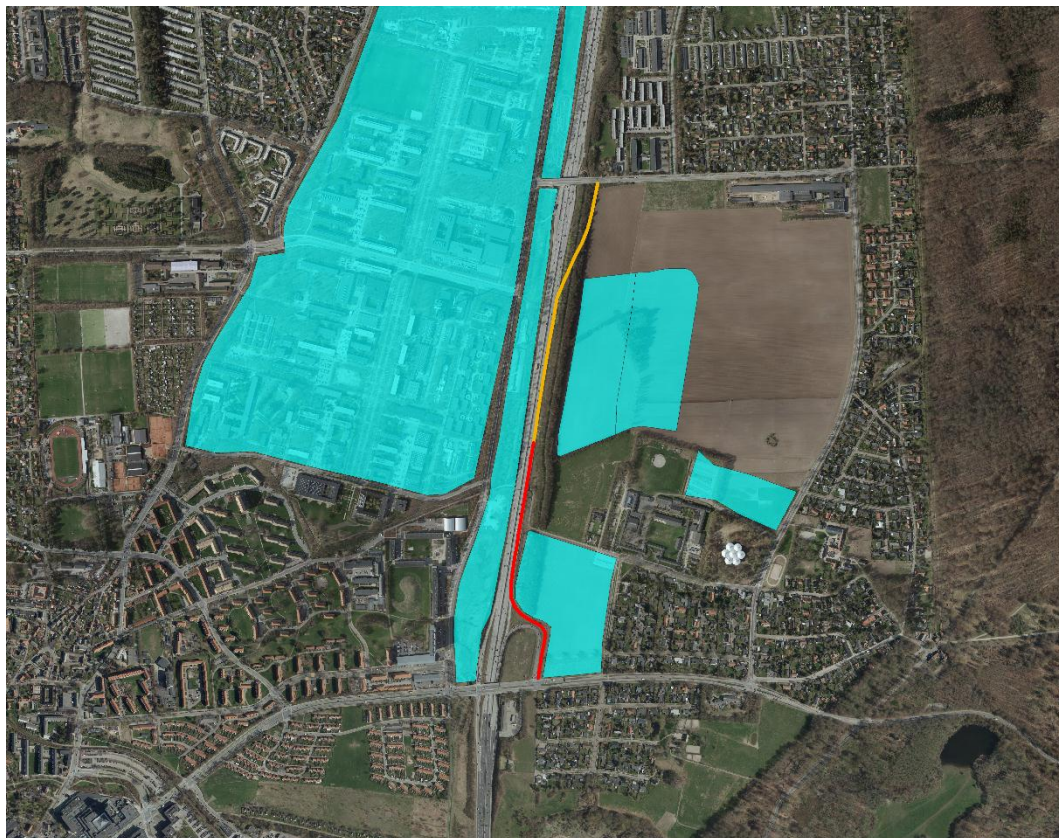
Den stiplede røde linje på figur 12 viser, hvordan stibroen (rød linje) er koblet til det eksisterende stinet (grøn linje). Koblingen giver tilgængelighed mod nord, syd og vest. I nord afsluttes stisystemet ved Rævehøjvej, i øst ved Hjortekærsvej og i vest ved Anker Engelundsvej. Alle tre steder skal der etableres nye sikre stikrydsninger.

Estimeret anlægsomkostning: 35 - 45 mio. kr. eksklusive moms.

f) Nyt rampeanlæg ved Rævehøjvej

Det er nødvendigt, at der etableres en ny frakørsel fra Helsingørmotorvejen til Rævehøjvej for at trafikken kan afvikles. Det nye rampeanlæg er strategisk vigtigt for trafikafviklingen i hele området samt af hensyn til kapaciteten på vejnettet. Anlægget anbefales som et ruderaanlæg med en vekselsestrækning⁴.

En principskitse af en afkørsel fra Helsingørmotorvejen til Rævehøjvej kan ses på figur 13.



Figur 13: Principskitse af ny afkørsel fra Helsingørmotorvejen i nordgående retning til Rævehøjvej. Den gule linje viser den nye afkørsel. Den røde linje viser den eksisterende tilkørsel fra Klampenborgvej.

Det anbefales, at krydset mellem den nye rampe og Rævehøjvej anlægges som en rundkørsel eller et signalanlæg for at højne trafikikkerheden, og at der etableres en venstresvingbane fra Rævehøjvej til Lundtoftegårdsvej. Dog kan trafikken afvikles i et vigepligtreguleret kryds i alle scenarier. En mindre rundkørsel eller et signalanlæg er indeholdt i anlægsomkostningen.

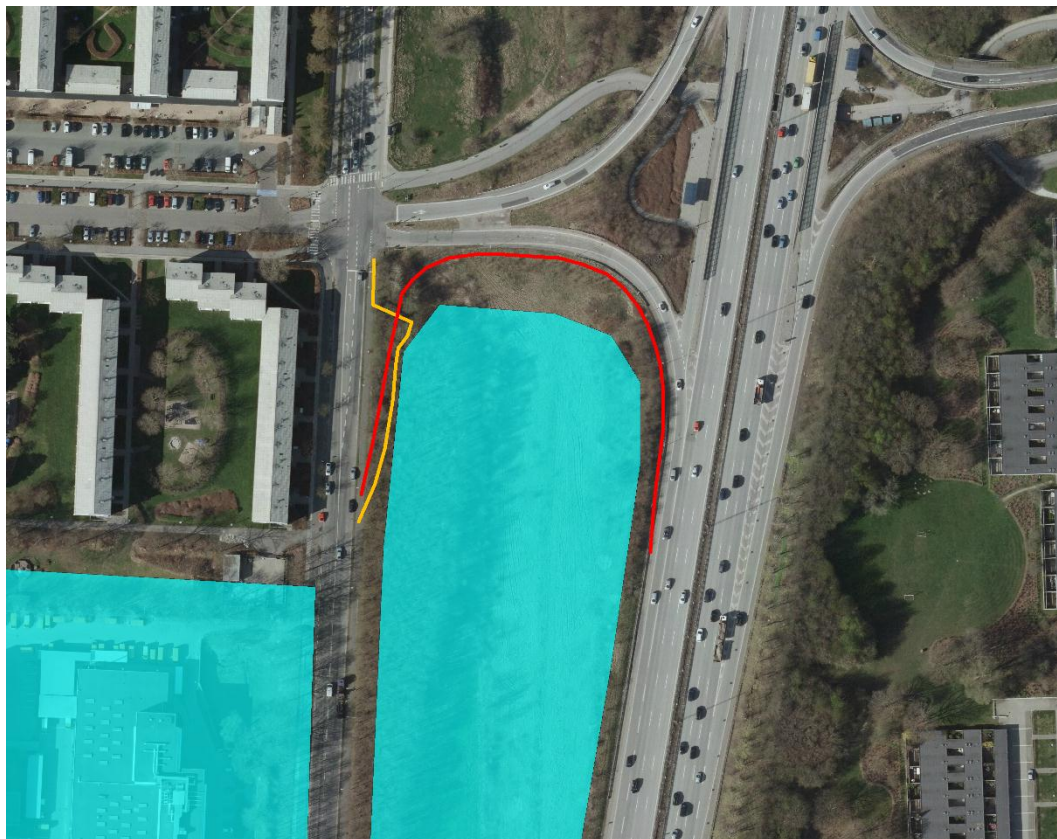
Udvidelsen kræver, at projektet detailprojekteres, og at Vejdirektoratet godkender løsningen.

Estimeret anlægsomkostning: 20 - 25 mio. kr. eksklusive moms.

⁴ Trafik *til* Helsingørmotorvejen på tilkørsel 16 (Klampenborg) benytter samme strækning til at flette ind på Helsingørmotorvejen, som trafikken *fra* Helsingørmotorvejen på den nye afkørsel ved Rævehøjvej benytter til at køre af på. Et eksempel på en vekselsestrækning findes ved Nybrovej-afkørslen på Motorring 3.

g) Optimering af tilkørsel ved Lundtofte

Det er nødvendigt at optimere tilkørslen ved Lundtofte med en ny shunt. Shunten er strategisk vigtig for trafikafviklingen i hele området samt af hensyn til kapaciteten på vejnettet. En principskitse af en shunt fra Lundtoftegårdsvej til Helsingørmotorvejen i sydgående retning er vist på figur 14.



Figur 14: Principskitse af en shunt ved tilkørslen til Helsingørmotorvejen ved Lundtofte. Den røde linje viser shunten. Den gule linje viser cykeltrafikken.

For at etablere shunten kræver det, at der udføres et detailprojekt. Letbanen vil få endestation omkring shunten, og derfor kan reservation til shunten være nødvendigt i den nærmeste fremtid.

I detailprojektet skal udformningen af krydsningen mellem biltrafik og cykeltrafik blandt andet kvalificeres. Dette kan enten være ved vigepligt eller ved stitunnel.

Anlægsomkostningen er beregnet inklusive en stitunnel. En stitunnel er isoleret set beregnet til at koste mellem fem og ti mio. kr. eksklusive moms.

Estimeret anlægsomkostning: 10 - 15 mio. kr. eksklusive moms.

h) Vejadgang til område 2 fra nord

Når område 2 etableres skal der være vejadgang til det eksisterende vejnet. Vejadgangen er skabt for at den lokale trafik kan afvikles. Område 2 får en nordlig vejadgang til Rævehøjvej. Området betjenes fra både nord og syd på grund af Lyngby-Taarbæk Kommunes ønske om, at det ikke er interne gennemkørende veje. En principskitse af vejadgangen fra nord kan ses på figur 16.



Figur 15: Vejadgang fra den nordlige del af område 2 til Rævehøjvej.

Den nye vejadgang afsluttes i et vigepligtsreguleret kryds. Den estimerede anlægsomkostning tager udgangspunkt i projektering, og at der skal anlægges en 2-sporet vej.

Estimeret anlægsomkostning: 2,5 – 4 mio. kr. eksklusive moms.

i) Vejadgang til område 2 fra syd

Når område 2 etableres tilsluttes området mod syd ved, at der bliver en sydlig vejadgang til Klampenborgvej. Vejadgangen er skabt for at den lokale trafik kan afvikles. En principskitse af vejadgangen kan ses på figur 16. Nødvendigheden af vejadgangen afhænger dog af, hvor på område 2 der udbygges⁵.



Figur 16: Vejadgang fra den sydlige del af område 2 til Klampenborgvej.

For at etablere vejadgangen kræver det en selvstændig undersøgelse af, om dele af det eksisterende vejnet kan udvides, eller om det er nødvendigt at opbygge en ny vej.

Den estimerede anlægsomkostning tager udgangspunkt i, at der etableres en ny 2-sporet vej, og at de to nordlige kryds er vigepligtsreguleret. Det signalregulerede kryds ved Klampenborgvej er ikke indeholdt i den beregnede anlægsomkostning ligesom eventuel arealerhvervelse heller ikke er indeholdt i prisen.

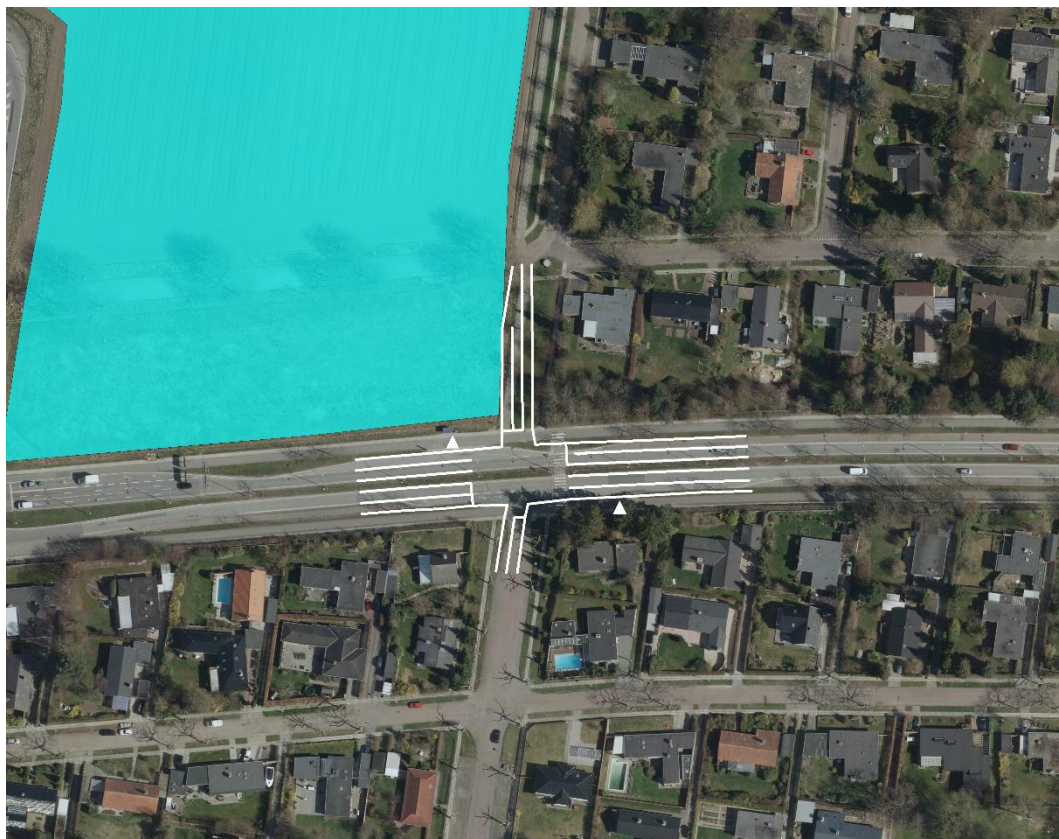
Estimeret anlægsomkostning: 2,5 – 4,0 mio. kr. eksklusive moms.

⁵ Hvis der fx kun udvikles i det nordlige område, så kan den sydlige vejadgang vente til der udbygges mod syd.

j) Kryds over for Hvidegårdsparken

For at få vejadgang til den sydlige del af område 2, så bør der etableres et kryds ved Hvidegårdsparken/Trongårdsparken. Vejadgangen er skabt for at den lokale trafik kan optimeres. Krydset kan enten etableres som en rundkørsel eller et signalreguleret kryds.

På figur 17 er der vist en principskitse af signalregulering i krydset. Udformning og antal af vognbaner i krydset bør kvalificeres nærmere i et detailprojekt.



Figur 17: Principskitse af kryds ved Hvidegårdsparken. Stregerne viser skitse med forslag til vognbaner. Trekant viser nuværende busstoppesteder.

Udvidelse til en rundkørsel eller et signalreguleret kryds kræver blandt andet en ny vej nord for Klampenborgvej samt en analyse af det nødvendige antal kørespor i de forskellige grene i krydset. Der skal ligeledes flyttes to eksisterende busstoppesteder, der i dag er placeret ved krydset.

Prisestimatet rummer 0,5 mio. kr. til trafiksanering på Trongårdsparken og Trongårdsvej og enten et nyt signalanlæg eller en rundkørsel. Prisestimatet indeholder ikke eventuel arealerhvervelse.

Estimeret anlægsomkostning: 4,5 – 6,0 mio. kr. eksklusive moms.

Prisen afhænger af, om der etableres signalregulering eller rundkørsel.

k) Vejadgang til uddannelsesområde

Uddannelsesområdet får vejadgang ad Hjortekærvej. Vejadgangen har lokal betydning. Grundet de små daglige trafikmængder udformes krydset mellem uddannelsesområde og Hjortekærvej som et vigepligtreguleret kryds. En principskitse er vist på figur 18.



Figur 18: Vejadgang fra uddannelsesområdet til stikvejen Hjortekærvej ved Copenhagen Business Lyngby.

Udvidelsen kræver, at der udføres et detailprojekt for det nye vigepligtsregulerede kryds.

Desuden kan signalregulering af krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej give bilister fra uddannelsesområdet bedre mulighed for at komme til og fra Klampenborgvej. Prisen for signalregulering er ikke indeholdt i den estimerede anlægsomkostning.

Estimeret anlægsomkostning: 0,5 – 1 mio. kr. eksklusive moms.

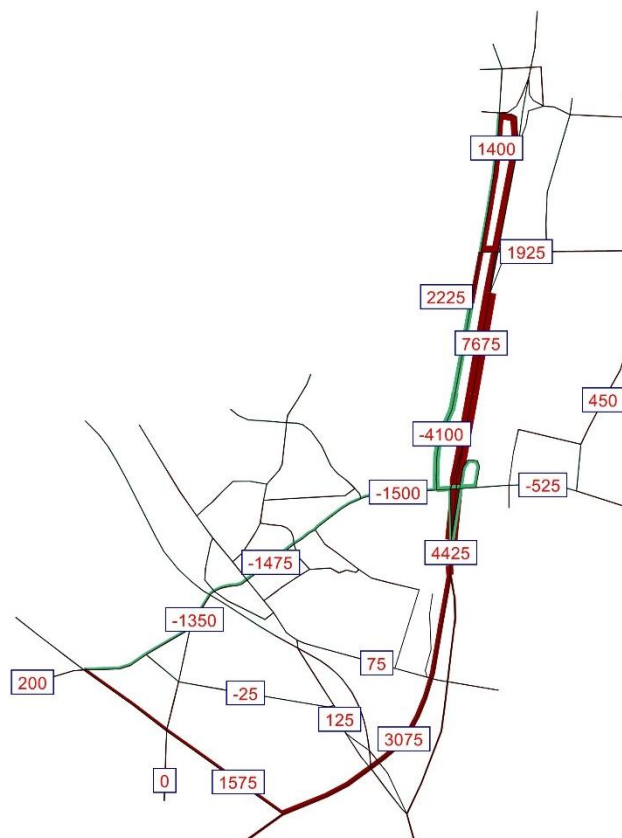
Trafikmodel i 2018 – scenarie 1

På figur 19 ses, hvor på vejnettet den nye trafik fra udbygningen af DTU samt den nye trafik fra udbygning af Dyrehavegårds Jorder vil køre.

Kortet viser trafikken efter at vejnettet er ændret med:

År 2018 – scenarie 1

- a) Forlængelse af venstresvingsbane mod syd
- b) Optimering i signalanlæg
- c) Lukke østlig vejadgang mellem Kornagervej og Klampenborgvej
- d) Kryds ombygning ved Klampenborgvej/ Hjortekærvej
- f) Nyt rampeanlæg ved Rævehøjvej
- g) Optimering af tilkørsel ved Lundtofte
- h) Vejadgang til område 2 fra nord
- i) Vejadgang til område 2 fra syd
- j) Kryds ved Hvidegårdsparken
- k) Vejadgang til uddannelsesområde



Figur 19: Forskel i trafikmængder mellem basisscenarie og scenarie 1. Trafikmængderne er anført som døgnetrafik.

Løsning 'e) stibro mellem DTU og Dyrehavegårds Jorder' indgår som en forudsætning i trafikmodelberegningerne, idet hele området ved

Dyrehavegårds Jorder er forudsat stationsnært. Stationsnærhedsprincippet⁶ afhænger af direkte og korte adgangsveje for passagerer til letbanen, som stibroen tilvejebringer.

Trafikmodellen viser, at der vil komme mere trafik på Helsingørmotorvejen, og at der flyttes bilister fra rampeanlæg 16 (Klampenborgvej) til det nye rampeanlæg ved Rævehøjvej samt til det optimerede rampeanlæg ved Lundtofte.

Trafikmodellen viser også, at der vil komme mindre trafik gennem bymidten. Det skyldes den nye frakørsel ved Rævehøjvej, da trafikanter fra øst får en hurtigere rute ved at køre ad Motorring 3, Helsingørmotorvejen og benytte afkørslen ved Rævehøjvej i stedet for at køre gennem bymidten.

Trafiksystemet med de nye ændringer er solidt, og i dette scenarie er der restkapacitet ved både de eksisterende og de nye til- og frakørsler.

⁶ Såfremt området ikke er stationsnært er turraterne for kontorerhverv ca. 20% højere end dem, der er anvendt i trafikmodellen.

1.4

År 2018 – scenarie 1 inkl. dagligvarebutik

Byudviklingen i 2018 (scenarie 1) vil bestå af den igangværende udvidelse på DTU samt opstart på byudviklingen ved Dyrehavegårds Jorder. Derudover lokalplanlægges der for en dagligvarebutik mellem Lundtoftegårdsvej og Helsingørmotorvejen (i den sydligste del af område 1), som er medtaget i dette scenarie.

Størrelsen af byudvidelsen, dagligvarebutikken og det daglige antal bilture er vist i tabel 6.

OMRÅDE	UNDERVISNING M ²	ERHVERV M ²	BOLIG M ²	DETAIL M ²	BILTURE PR. DØGN
DTU	70.000				3.010
OMRÅDE 1	9.250	19.250		1.500	4.900
OMRÅDE 2		40.000			1.560
UDDANNELSESOMRÅDE	5.000				220

Tabel 5: Forventede udbygning i 2018 inkl. dagligvarebutik i område 1.

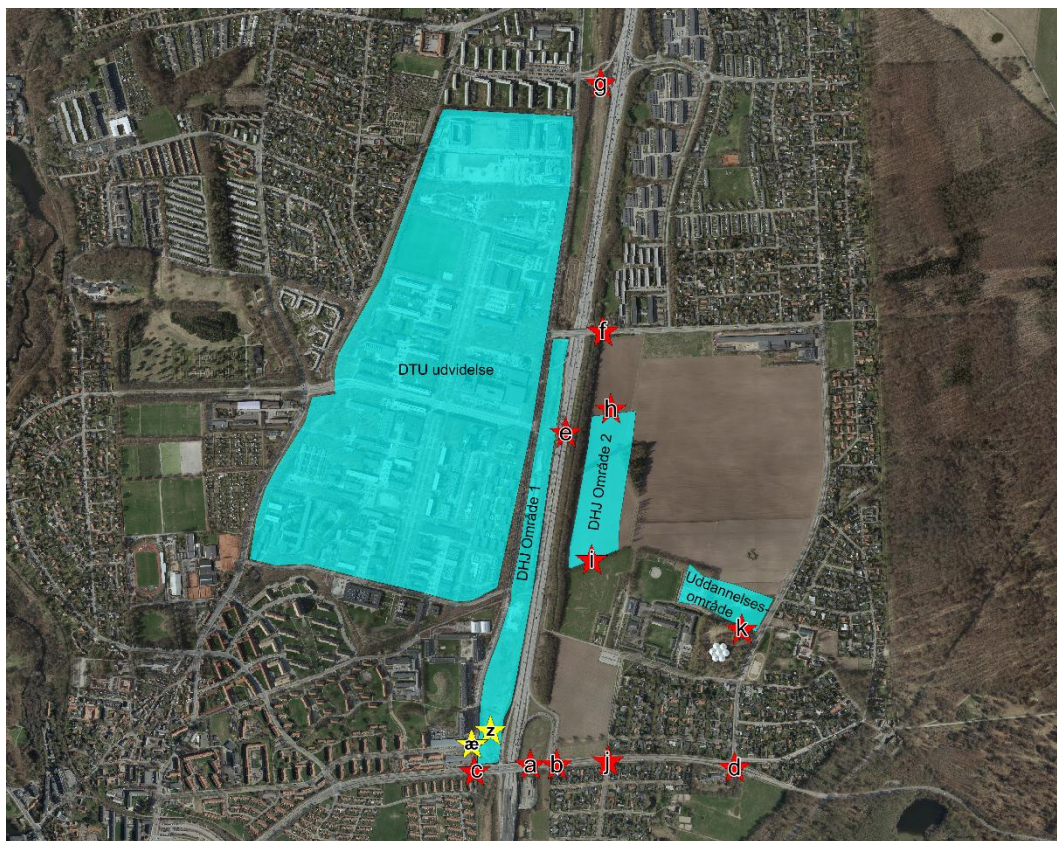
Udbygning skaber i alt 9.700 bilture pr. døgn (inkl. bilture fra scenarie 0). Heraf står dagligvarebutikken for 3.750 bilture pr. døgn (ca. 40 % af den nye trafik i scenarie 1).

Udbygningen med en dagligvarebutik gør det nødvendigt at ombygge krydset ved Lundtoftegårdsvej/Lyngbygårdsvej til et signalreguleret firbenet kryds ud over de allerede beskrevne foranstaltninger fra scenarie 1. Det anbefales desuden, at der etableres en stitunnel under Lundtoftegårdsvej. Stitunnelen er med til at højne trafiksikkerheden for bløde trafikanter og skabe tilgængelighed mellem nye funktion som letbaneperron og dagligvarebutik samt eksisterende funktioner som nuværende bycenter og boligområde.

Herunder ses den samlede liste over tiltag, der skal etableres i scenariet.

År 2018 – scenarie 1 inkl. dagligvarebutik	
e) Stibro mellem Dyrehavegårds Jorder og DTU	} Strategi og kapacitet
f) Nyt rampeanlæg ved Rævehøjvej	
g) Optimering af tilkørsel ved Lundtofte	
h) Vejadgang til område 2 fra nord	} Lokal betydning
i) Vejadgang til område 2 fra syd	
j) Kryds ved Hvidegårdsparken	
k) Vejadgang til uddannelsesområde	
z) Ombygning af kryds ved Lundtoftegårdsvej/ Lyngbygårdsvej	} Dagligvare-butik
æ) Stitunnel under Lundtoftegårdsvej	

Placeringen af de infrastrukturelle ændringer kan ses på figur 20.



Figur 20: Skitse af infrastrukturændringer i 2018 (scenarie 1) inkl. dagligvarebutik.

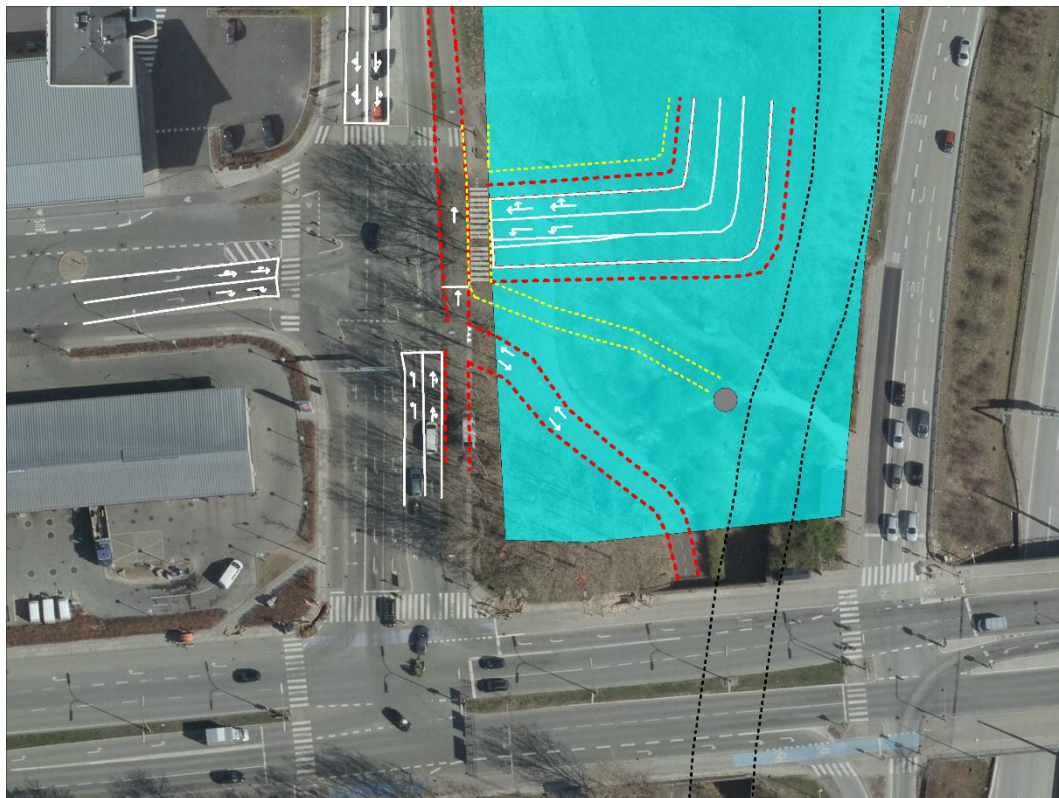
På næste side er de to infrastrukturelle ændringer med gule stjerner beskrevet. De to ændringer skyldes udelukkende udbygningen med en dagligvarebutik.

De infrastrukturelle ændringer, der er vist med rød stjerne i figur 20, er beskrevet i afsnittet 'År 2018 – scenarie 1' side 16ff.

z) Ombygning af kryds ved Lundtoftegårdsvej / Lyngbygårdsvej

Dagligvarebutikken tilsluttes til det eksisterende kryds ved Lundtoftegårdsvej/Lyngbygårdsvej. Krydset er i dag trebenet og signalreguleret.

På figur 21 er der vist en principskitse af signalregulering i krydset. Udformning og antal af vognbaner i krydset er vist som princip, og det bør kvalificeres nærmere i et detailprojekt.



Figur 21: Principskitse af kryds ved Lundtoftegårdsvej/Lyngbygårdsvej. De hvide streger viser skitse med forslag til vognbaner. De sorte stiplede streger viser letbanen ved et tracé med en bredde på ti meter. Letbanens tracé er endnu ikke fastlagt, og linjeføringen kan derfor ændres. De gule linjer viser forbindelser for fodgængere, og de røde stiplede linjer viser forbindelser for cyklister.

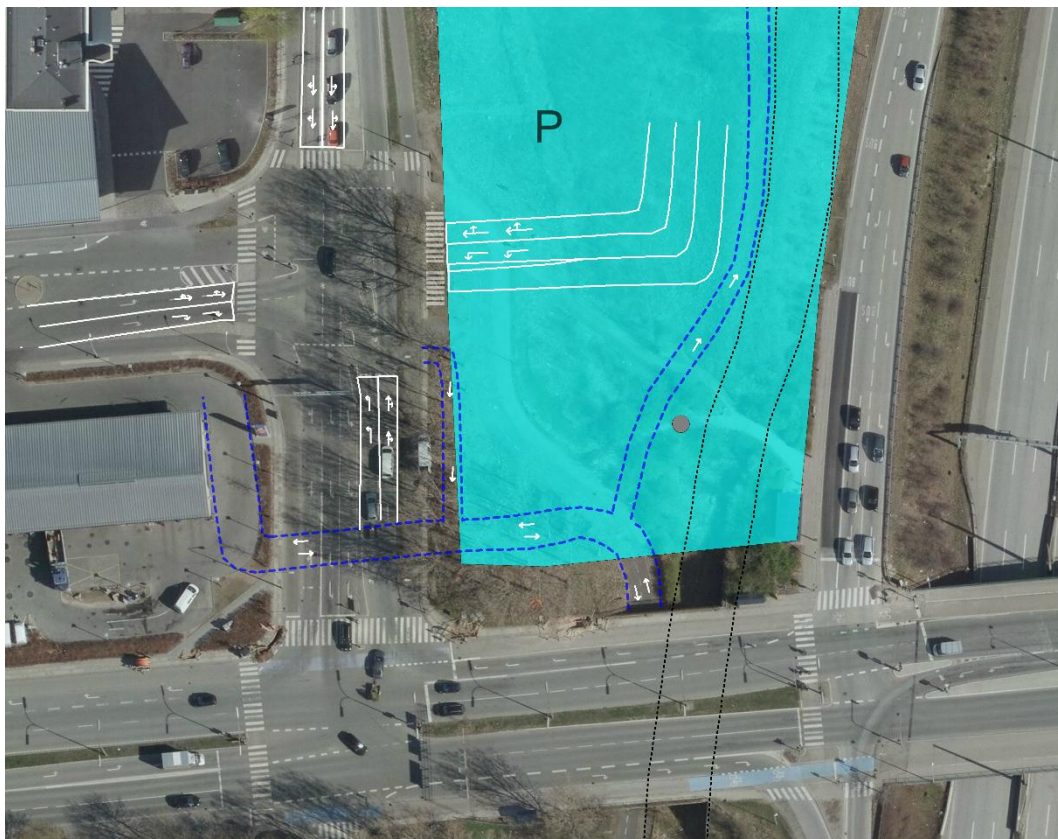
Udvidelse til et firbenet signalreguleret kryds kræver blandt andet en ny vej øst for Lundtoftegårdsvej. Det er vigtigt, at dette vejstykket har en fornuftig længde, da der til tider vil være ophobning af bilister fra dagligvarebutikken, der skal ud i krydset. På figur 21 er vejbanerne vist med en længde på 35 meter.

Estimeret anlægsomkostning: 4,5 – 6,0 mio. kr. eksklusive moms.

z) Stitunnel under Lundtoftegårdsvej

Dagligvarebutikken tilsluttes til det eksisterende kryds ved Lundtoftegårdsvej/Lyngbygårdsvej. Det anbefales, at der under Lundtoftegårdsvej etableres en stitunnel for at højne trafiksikkerheden for bløde trafikanter samt forbedre tilgængeligheden og koblingen mellem nuværende funktioner som boligområde med eksisterende funktioner som letbaneperron og dagligvarebutik.

På figur 22 er vist en principskitse af linjeføring til en stitunnel under Lundtoftegårdsvej.



Figur 22: Stitunnel under ny vejgren til dagligvarebutikken.

Etableringen af en stitunnel bør kvalificeres nærmere i et projektforslag/-detailprojekt, hvor blandt andet rampelængder og andre forhold skal kvalificeres.

Anlægsprisen til stitunnelen indeholder ikke evt. arealerhvervelse.

Estimeret anlægsomkostning: 7 – 12 mio. kr. eksklusive moms⁷.

⁷ Stisystemet forventes bevaret under broen ved Klampenborgvej, da en flytning vil give en væsentlig højere anlægsomkostning.

1.5

År 2021 – scenarie 2

Byudviklingen i 2021 (scenarie 2) vil bestå af den igangværende udvidelse på DTU samt yderligere byudviklingen ved Dyrehavegårds Jorder. I 2021 er letbanen ligeledes færdigetableret. Størrelsen af byudvidelsen og det daglige antal bilture er vist i tabel 6.

OMRÅDE	UNDERVISNING M ²	ERHVERV M ²	BOLIG M ²	BILTURE PR. DØGN
DTU	70.000			3.010
OMRÅDE 1	20.000	40.000		2.420
OMRÅDE 2		40.000		1.560
OMRÅDE 3		35.000		1.370
OMRÅDE 4			32.000*	800
UDDANNELSESOMRÅDE	10.000			430

Tabel 6: Forventede udbygning i 2021. *Antallet af boliger estimeret til 320 lejligheder i forstadsområde.

Udbygning skaber i alt godt 9.600 bilture pr. døgn (inkl. bilture fra forrige scenarier).

I scenarie 2 er der ikke nye infrastrukturelle ændringer, da infrastrukturen fra scenarie 1 kan håndtere de nye trafikmængder.

År 2021 – scenarie 2

Ingen nye infrastrukturelle ændringer

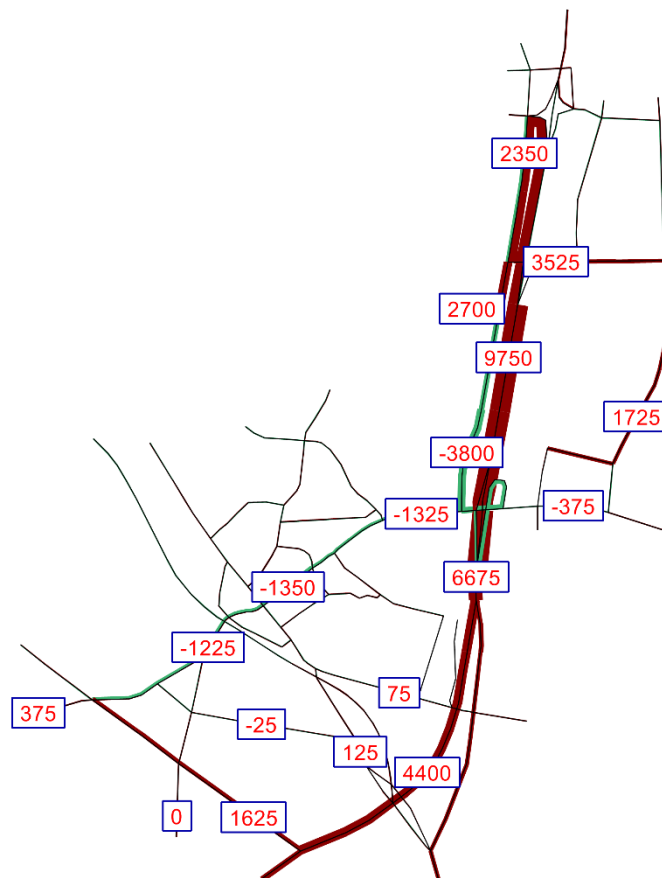
Stibroen over Helsingørmotorvejen udgør nu et vigtigt forbindelsesled mellem øst og vest, og gør områder ved Dyrehavegårds Jorder stationsnære, da letbanen er etableret i 2021.

Der er på nuværende tidspunkt to mulige linjeføringer for letbanen. En linjeføring langs Lundtoftegårdsvej og en linjeføring ind over DTU's område ad Anker Engelundsvej. Stibroens endelige udformning afhænger af linjeføring og stationernes placering.

Hvis letbanen over DTU ad Anker Engelundsvej, vil der blive skabt flere nye signalregulerede kryds blandt andet mellem Lundtoftegårdsvej / Anker Engelundsvej og Lundtoftegårdsvej / Akademivej. Flere kryds vil forringe fremkommeligheden for biltrafikken omkring DTU. Eventuelle nye kryds er ikke indlagt i trafikmodellen.

Trafikmodel i 2021 – scenarie 2

På figur 23 ses, hvor på vejnettet den nye trafik fra udbygningen af DTU samt Dyrehavegårds Jorder vil køre.



Figur 23: Forskel i trafikmængder mellem basisscenarie og scenarie 2. Trafikmængderne er anført som døgntrafik.

I dette scenarie tilføjes mere biltrafik uden at der ændres på vejnettet fra 2018. Det betyder, at trafikmængderne på afkørsel 16 (Klampenborgvej) og afkørsel 15 (Lundtofte) igen bliver større. Trafikken igennem bymidten stiger også i forhold til 2018.

Der er dog stadig ledig restkapacitet, og trafikken kan i modellen afvikles ved et fornuftigt serviceniveau.

1.6

År 2021 – scenarie 2 inkl. dagligvarebutik

Byudviklingen i 2021 (scenarie 2) vil bestå af den igangværende udvidelse på DTU, yderligere byudviklingen ved Dyrehavegårds Jorder og en dagligvarebutik. I 2021 er letbanen ligeledes færdigetableret. Størrelsen af byudvidelsen og det daglige antal bilture er vist i tabel 7.

OMRÅDE	UNDERVISNING M ²	ERHVERV M ²	BOLIG M ²	DETAIL M ²	BILTURE PR. DØGN
DTU	70.000				3.010
OMRÅDE 1	19.250	39.250		1.500	6.100
OMRÅDE 2		40.000			1.560
OMRÅDE 3		35.000			1.370
OMRÅDE 4			32.000*		800
UDDANNELSESOMRÅDE	10.000				430

Tabel 7: Forventede udbygning i 2021 inkl. dagligvarebutik i område 1. *Antallet af boliger estimeret til 320 lejligheder i forstadsområde.

Udbygning skaber i alt godt før 13.300 bilture pr. døgn (inkl. bilture fra forrige scenarier).

I scenarie 2 er der ikke nye infrastrukturelle ændringer, da infrastrukturen fra scenarie 1 kan håndtere de nye trafikmængder inkl. trafikmængderne til dagligvarebutikken.

År 2021 – scenarie 2 inkl. dagligvarebutik

Ingen nye infrastrukturelle ændringer

1.7

År 2032 – scenarie 3

Byudviklingen i 2032 (scenarie 3) vil bestå af den igangværende udvidelse på DTU, yderligere udvidelse på DTU samt færdiggørelse af byudviklingen ved Dyrehavegårds Jorder. Størrelsen af byudvidelsen og det daglige antal bilture er vist i tabel 8.

OMRÅDE	UNDERVISNING M ²	ERHVERV M ²	BOLIG M ²	BILTURE PR. DØGN
DTU	70.000			3.010
DTU MULIGHED	130.000			5.590
OMRÅDE 1	20.000	60.000		3.200
OMRÅDE 2		40.000		1.560
OMRÅDE 3		35.000		1.370
OMRÅDE 4			32.000*	800
OMRÅDE 5		40.000		1.560
UDDANNELSESOMRÅDE	10.000			430

Tabel 8: Forventede udbygning i 2032. *Antallet af boliger estimeret til 320 lejligheder i forstadsområde.

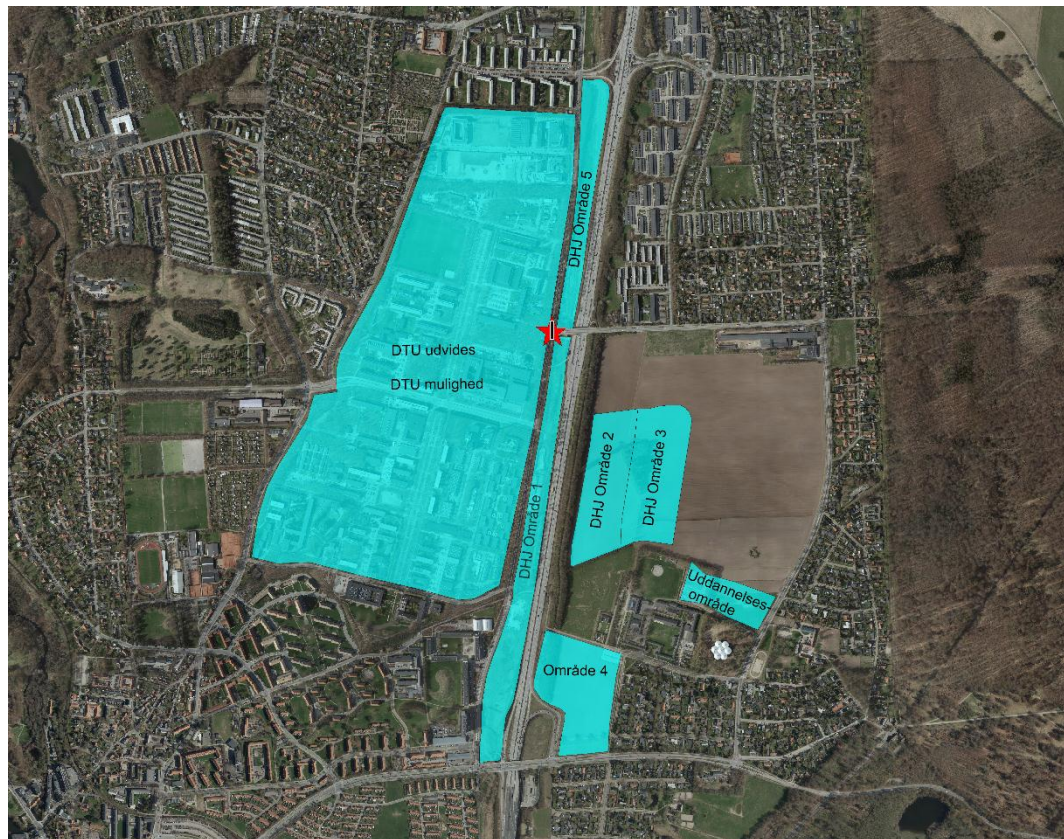
Udbygning skaber i alt godt 17.500 bilture pr. døgn (inkl. bilture fra forrige scenarier). De ca. 17.000 bilture vil betyde afledte effekter som øget støj på veje, øget luftforurening og ændring i bymiljø i områderne.

I scenarie 3 skal Lundtoftegårdsvej / Rævehøjvej signalreguleres for at trafikken kan afvikles på et rimelig niveau. Signalanlægget kan evt. etableres tidligere for at højne trafiksikkerheden i krydset.

År 2032 – scenarie 3

I) Signalregulering af Lundtoftegårdsvej / Rævehøjvej

Placeringen af de infrastrukturelle ændringer kan ses på figur 11.



Figur 24: Skitse af infrastrukturændringer i 2032 (scenarie 3).

I) Signalregulering af Anker Engelundsvej / Rævehøjvej

For at afvikle trafikken i krydset Anker Engelundsvej / Rævehøjvej i scenarie 3, så skal krydset signalreguleres. Signalreguleringen øger desuden trafiksikkerheden, og derfor kan signalreguleringen evt. opføres tidligere end scenarie 3.

På figur 25 er der vist en principskitse af signalregulering i krydset. Udformning og antal af vognbaner i krydset bør kvalificeres nærmere i et detailprojekt.



Figur 25: Principskitse af kryds mellem Rævehøjvej og Anker Engelundsvej. Stregerne viser skitse med forslag til vognbaner. Trekant viser nuværende busstoppesteder.

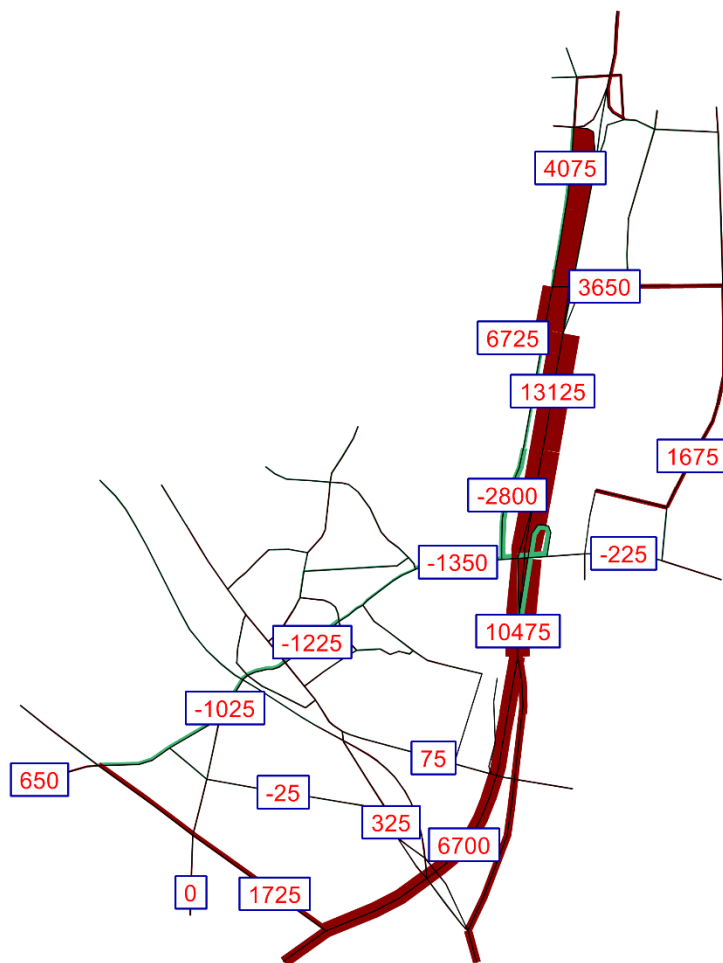
Udvidelse et signalreguleret kryds kræver blandt andet at der etableres flere spor i de enkelte vejgrene. Der skal ligeledes flyttes to eksisterende busstoppesteder, der i dag er placeret på Lundtoftegårdsvej syd for krydset.

Prisestimatet indeholder ikke eventuel arealerhvervelse.

Estimeret anlægsomkostning: 2,5 – 3,0 mio. kr. eksklusive moms.

Trafikmodel i 2032 – scenarie 3

På figur 26 ses, hvor på vejnettet den nye trafik fra udbygningen af DTU samt Dyrehavegårds Jorder vil køre.



Figur 26: Forskel i trafikmængder mellem basisscenarie og scenarie 3. Trafikmængderne er anført som døgntrafik.

Trafikmodellen viser, at trafikken i 2032 kan afvikles på et fornuftigt service-niveau, selv når Dyrehavegårds Jorder og DTU er udbygget fuldt ud.

På grund af de store trafikmængder fra byudviklingen er det vigtigt, at nye signalreguleringer i forbindelse med letbanen tilrettelægges nøje, så kapaciteten ikke mindskes eller adgangen til shunten ved Lundtofte besværliggøres. Hvis kapaciteten mindskes eller shunten ved Lundtofte bliver besværlig at benytte, kan det blive nødvendigt at etablere en ny tilkørsel ved Rævehøjvej.

1.8

År 2032 – scenarie 3 inkl. dagligvarebutik

Byudviklingen i 2032 (scenarie 3) vil bestå af den igangværende udvidelse på DTU, yderligere udvidelse på DTU, færdiggørelse af byudviklingen ved Dyrehavegårds Jorder samt en dagligvarebutik. Størrelsen af byudvidelsen og det daglige antal bilture er vist i tabel 9.

OMRÅDE	UNDERVISNING M ²	ERHVERV M ²	BOLIG M ²	DETAIL M ²	BILTURE PR. DØGN
DTU	70.000				3.010
DTU MULIGHED	130.000				5.590
OMRÅDE 1	19.250	59.250		1.500	6.890
OMRÅDE 2		40.000			1.560
OMRÅDE 3		35.000			1.370
OMRÅDE 4			32.000*		800
OMRÅDE 5		40.000			1.560
UDDANNELSESOMRÅDE	10.000				430

Tabel 9: Forventede udbygning i 2032 inkl. dagligvarebutik i område 1. *Antallet af boliger estimeret til 320 lejligheder i forstadsområde.

Udbygning skaber i alt godt 21.200 bilture pr. døgn (inkl. bilture fra forrige scenarier).

I scenarie 3 inkl. dagligvarebutik skal Lundtoftegårdsvej / Rævehøjvej signalreguleres for at trafikken kan afvikles på et rimelig niveau. Signalanlægget kan evt. etableres tidligere af sikkerhedsmæssige årsager.

År 2032 – scenarie 3 inkl. dagligvarebutik

1) Signalregulering af Lundtoftegårdsvej / Rævehøjvej

Udbygningen med en dagligvarebutik forringer trafikafviklingen i krydset Lundtoftegårdsvej/Lyngbyvej, hvor der på specielt Lundtoftegårdsvej vil opstå længere ventetid og bilkøer for bilisterne. Det medfører en forventning om, at det vil være svært at byudvikle yderligere i det resterende Lyngby (fx Lyngby bymidte), da krydset samt omkringliggende kryds vil være flaskehals for trafik til og fra bymidten. Af strategiske hensyn til yderligere byudvikling kan det anbefales:

- *At mindske detailbutikken til fx 1.000 kvadratmeter*
Dermed mindskes biltrafikken med 1/3, svarerende til 1.125 færre ture pr. dag.
- *At mindske antallet af parkeringspladser ved dagligvarebutikken*
Dermed mindskes biltrafikken, da antallet af parkeringspladser sætter en grænse for, hvor mange bilister der kan komme ind til dagligvarebutikken. Dette kan fx gøres gennem en restriktiv parkeringsnorm i området.

De ca. 21.000 bilture vil desuden betyde afledte effekter som øget støj på veje, øget luftforurening og ændring i bymiljø i områderne.

1.9

År 2032 – scenarie 3 kun udvikling på DTU

I scenarie 3 er der ligeledes undersøgt muligheden for, at Dyrehavegård Jorder ikke bliver udviklet, og at det kun er DTU, der udvikler i de kommende år. Dette er testet i trafikmodellen.

Størrelsen af udviklingen på DTU og det daglige antal bilture er vist i tabel 10.

OMRÅDE	UNDERVISNING M ²	ERHVERV M ²	BOLIG M ²	BILTURE PR. DØGN
DTU	70.000			3.010
DTU MULIGHED	130.000			5.590

Tabel 10: Forventede udbygning i 2032 hvis kun DTU udvikles.

Udbygning skaber i alt 8.600 bilture pr. døgn.

Det svarer til en udbygning, der kun er 1.000 daglige ture mindre end udbygningen i scenarie 2 (2021), hvor der i alt skabes 9.600 daglige bilture. De ekstra bilture gør det nødvendigt at etablere to afværgeforanstaltninger af hensyn til kapaciteten på vejnettet.

Afværgeforanstaltningerne kan ses i boksen herunder.

År 2018 – scenarie 1 kun udvikling på DTU

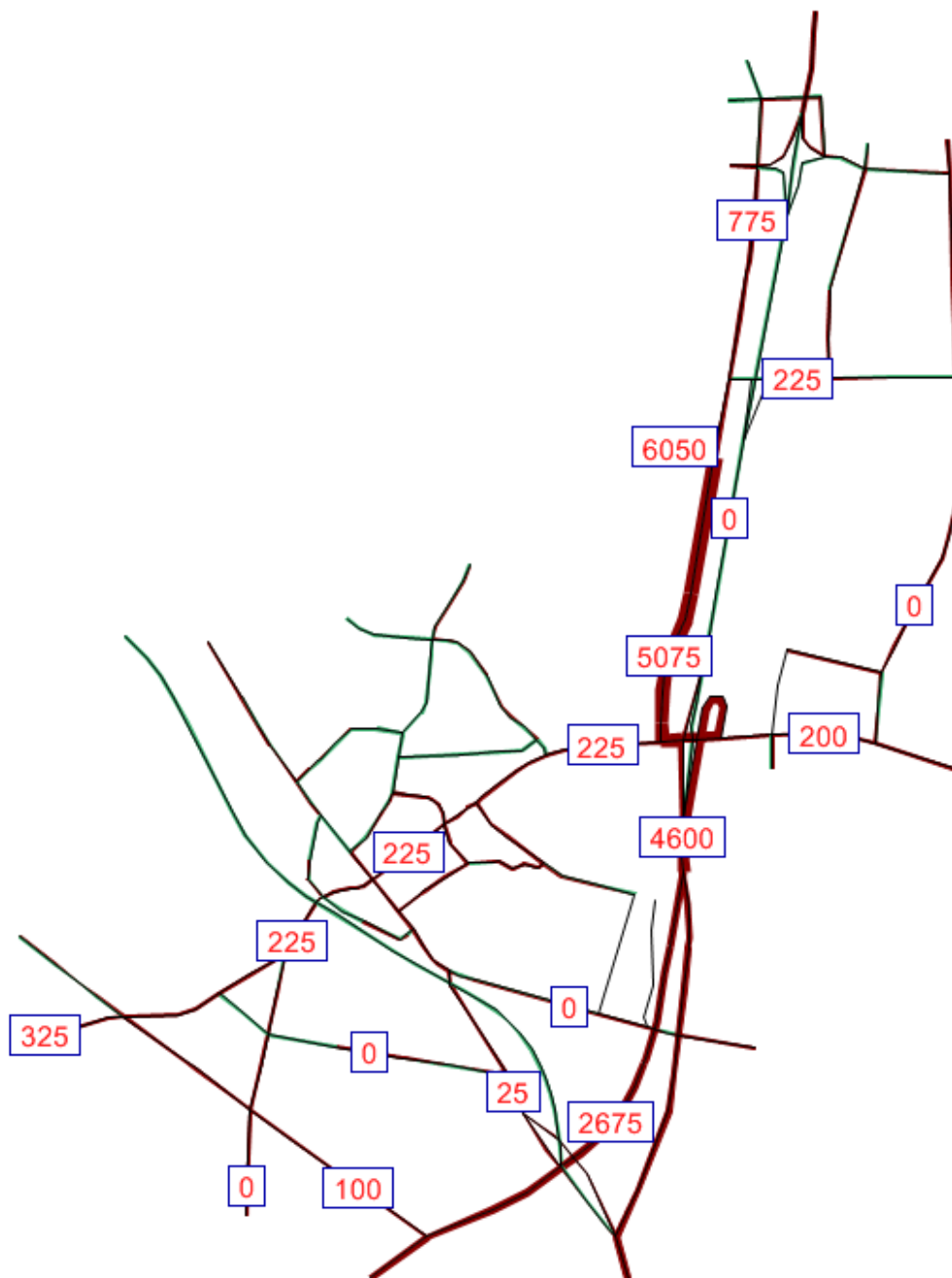
- f) Nyt rampeanlæg ved Rævehøjvej
- g) Optimering af tilkørsel ved Lundtofte

} Kapacitet

Løsningerne f) og g) er beskrevet i afsnittet '1.3 År 2018 – scenarie 1' fra side 16ff. På kortet på næste side ses, hvor på vejnettet de nye trafikmængder vil køre, hvis vejnettet ikke ændres. Denne trafik kan som sagt ikke afvikles, da der ikke er restkapacitet i de tætliggende kryds på Klampenborgvej.

Trafikmodel i 2032 – scenarie 3 kun udvikling på DTU

På figur 27 vises, hvor på vejnettet den nye trafik fra udbygningen af DTU samt Dyrehavegårds Jorder vil køre, når vejnettet ikke er ændret.



Figur 27: Fordelingen af trafik til og fra DTU uden ændringer på vejnettet.

2 Undersøgte principløsninger

Anbefalingerne til infrastruktur er blevet til på baggrund af beregninger i trafikmodellen, skitser af løsninger samt økonomiske overslag for løsningerne.

Herunder kan der læses om hvilke løsninger, der er vurderet i trafikmodellen, og hvilke løsninger der er forkaste af andre grunde end fra trafikmodellen.

2.1 Vurderet i trafikmodel

I trafikmodellen er forskellige infrastrukturelle løsninger testet, for at finde ud af i hvilket scenarie de vil være nødvendige at indføre. Der er primært testet:

- Optimering af signalanlæg ved Klampenborgvej
- Afkørsel ved Rævehøjvej
- Nyt vejnet til Dyrehavegårds Jorder
- Optimering af shunt ved Lundtofte
- Tilkørsel ved Rævehøjvej
- Vejadgang til dagligvarebutik

Alle seks infrastrukturelle løsninger er testet i forhold til, hvornår de vil være nødvendige at indføre for at trafikken kan afvikles i scenarierne. Processen er iterativ, hvilket betyder at modellen er udbygget i steps. Således er én løsning først afprøvet. Hvis løsningen giver for lidt eller for stor kapacitet på vejnettet, så er en anden løsning testet (evt. i kombination med andre løsninger).

Der er i trafikmodellen testet over 24 scenarier, der til slut er endt op med anbefalingen for infrastruktur i de fire scenarier. Oversigten over testede løsninger kan ses i tabel 11. Kombinationen af testede løsninger er vist med sort prik, og den valgte kombination for scenariet er vist med grøn prik.

	2014 Basis	2014 Sc. 0	2018 Scenarie 1	2021 Scenarie 2	2032 Scenarie 3
a) Forlængelse af venstresving, Klampenborgvej	• •	• • • • •	• • • • • • •	• • • • • • •	• • • • • • •
b) Optimering i signalanlæg, Klampenborgvej	• •	• • • • •	• • • • • • •	• • • • • • •	• • • • • • •
c) Vejlukning ved Kornagervej	•	• • •	• • • • • • •	• • • • •	• • • • • • •
d) Kryds ved Klampenborgvej/Hjortekærsvej		• •	• • • • •	• • • • •	• • • • • • •
f) Nyt rampeanlæg ved Rævehøjvej		•	• • • • • • •	• • • • • • •	• • • • • • •
g) Ny shunt ved Lundtofte			• • • • •	• • • • •	• • • • • • •
h) Vejadgang til område 2 fra nord			• • • • • • •	• • • • • • •	• • • • • • •
i) Vejadgang til område 2 fra syd			• • • • • • •	• • • • • • •	• • • • • • •
j) Kryds ved Hvidegårdsparken				• • • • •	• • • • • • •
k) Vejadgang til uddannelsesområde			• • • • • • •	• • • • • • •	• • • • • • •
z) Vejadgang til dagligvarebutik			• •	• •	• •

Tabel 11: Oversigt over testede løsninger i trafikmodellen. Sort prik viser de testede løsninger og grønne prikker viser den valgte kombination af løsninger i scenariet.

Ud over de testede løsninger er der også løsninger, der ikke er testet i trafikmodellen. Løsningerne er fravalgt på baggrund af faktorer som trafikafvikling, trafiksikkerhed, geometri og økonomi.

2.2

Vurderet uden trafikmodel

Der er seks andre løsninger vurderet i projektet, der er fravalgt før trafikmodellen er kørt. Løsningerne er listet herunder, og begrundelsen for fravalget er beskrevet med stikord.

- Højresvingsshunt på Klampenborgvej
Svær geometrisk udformning, økonomi
- Ny vejbro over Helsingørmotorvejen ved Rævehøjvej
Lille effekt på trafikafvikling, svær geometrisk udformning, økonomi
- Tilkørsel på Rævehøjvej til Helsingørmotorvej
Svær geometrisk udformning, økonomi
- Afkørsel på Rævehøjvej som sløjfeanlæg
Svær geometrisk udformning, økonomi
- Rundkørsel med 5 ben ved Hvidegårdsparken
Svær geometrisk udformning
- Stitunnel
Utryghed for bløde trafikanter

Beskrivelse af de enkelte løsninger samt uddybende forklaring af fravalget af løsningen kan læses i bilagsrapporten.

2.3

Letbane

Linjeføringen til letbanen er endnu ikke fastlagt entydigt. Derfor er letbanen ikke medtaget i trafikmodellen, men er vurderet kvalitativt.

Der er to linjeføringer til letbanen ved DTU, som undersøges i øjeblikket. Den ene linjeføring går ad Lundtoftegårdsvej, og den anden går over DTU og ad Anker Engelundsvej.

Valg af tracé for letbane kan have betydning for sikkerheden og kapaciteten på vejnettet. Fx vil antallet af nye kryds have betydning for kapaciteten på vejnettet samt hvilke svingbevægelser, der benyttes. Derfor skal kryds tilrettelægges nøje for at optimere kapaciteten.

Krydset mellem Lundtoftegårdsvej/Anker Engelundsvej bør desuden ombygges for at højne trafiksikkerheden, hvilket er estimeret til at koste yderligere 2,5 – 5,0 mio. kr. eksklusive moms (signalanlæg eller rundkørsel). Beslutning bør dog afvente letbaneprojektet, da en linjeføring om DTU vil betyde, at krydset ombygges grundet letbaneprojektet.

N O T A T

om

Evaluering af Trafikkampagnen "Bilfri skole ved Kongevejens Skole"

Resume

Der har været gennemført trafik kampagnen "Bilfri skole ved Kongevejens Skole" i perioden 5. - 28. maj 2014, hvor Kongsvænget og Bernhard Olsens Vej har været afspærret om morgenen i tidsrummet kl. 7.45 - 8.30.

Det er en kampagne der har omfattet og berørt 725 elever og deres forældre, lærerne på skolen samt 76 ejendomme på Kongsvænget m.fl. Forvaltningen har i perioden kun modtaget 8 henvendelser. Alle henvendelser har stor forståelse for og opbakning til projektet, men beskriver nogle problemstillinger.

Ved besigtigelse om morgenen i kampagneperioden er der observeret et stort antal elever og forældre på cykel, gående på løbehjul m.v. på Kongsvænget. Der var en rigtig god stemning og der var plads til cyklisterne på kørebanen.

Der er udført før og eftertællinger. Målinger antyder kun et meget lille fald i antallet af biler efter kampagnen, som lige så godt kan skyldes måleusikkerhed eller andre faktorer end kampagnen.

Det vurderes, at kampagnen har været en succes, og at det kan konkluderes, at det er muligt at ændre elever og forældres vaner i hvert fald for en kortere periode.

Baggrund:

"Skolen i fremtiden" var sidste år (2013) temaet for et elevprojekt i 7. klasse. Dette tema satte mange kreative tanker i gang hos eleverne på Kongevejens Skole. Eleverne arbejdede med, hvordan skolen kan blive bedre, hvad ønskes ændret og hvordan kan det gøres?

I den forbindelse valgte en gruppe af eleverne at sætte fokus på morgentrafikken på Kongsvænget, en skolevej med megen trafik. Eleverne ønskede færre biler på vejen og flere, der i stedet cykler eller går til skole.

Eleverne foreslog, at Kongsvænget skulle lukkes for trafik om morgenen.

Teknik- og Miljøudvalget i Lyngby-Taarbæk Kommune besluttede efterfølgende på møde den 9. april 2013, at der skulle gennemføres et forsøg, hvor Kongsvænget lukkes i tidsrummet kl. 7.45 - 8.30 på hverdage.

Teknik- og Miljøudvalget disponerede anlægsmidler fra "Sikre skoleveje 2013" til projektet på møde den 14. maj 2013

Trafikkampagnen "Bilfri skole"

Kampagnen "Bilfri skole" blev gennemført i et samarbejde mellem Center for Miljø og Plan, Kongevejens Skole og skolebestyrelsen. Trafikkampagnen blev afholdt i perioden 5. til 28. maj 2014.

Kampagnen var planlagt til start 1. maj, men af hensyn til de nye elever, der startede i mini-SFO 1. maj, blev kampagnestart flyttet til 5. maj.

For at fredeligøre skolevejen blev Bernhard Olsens Vej og Kongsvænget om morgenen kl. 7.45 til 8.30 afspærret mod Kongevejen. Kort med vejlukningerne, se fig. 1. Der er i forvejen indkørselsforbud for køretøjer fra Bredevej mod Kongsvænget om morgeni i tidsrummet kl. 7.30 – 8.30,

Forældre der ønskede at køre deres barn i skole, kunne benytte Kongsvænget indtil kl. 7. 45 og efterfølgende blev de henvist til at benytte Frilandsmuseets parkeringsplads ved I.C. Modewegs Vej. Herfra kunne forældre følge deres barn de sidste 500 m til skole

Grundejere med ejendomme i området kunne køre ud af området via Kongsvænget til Bredevej, men kunne ikke køre ind i området i tidsrummet kl. 7.45 – 8.15

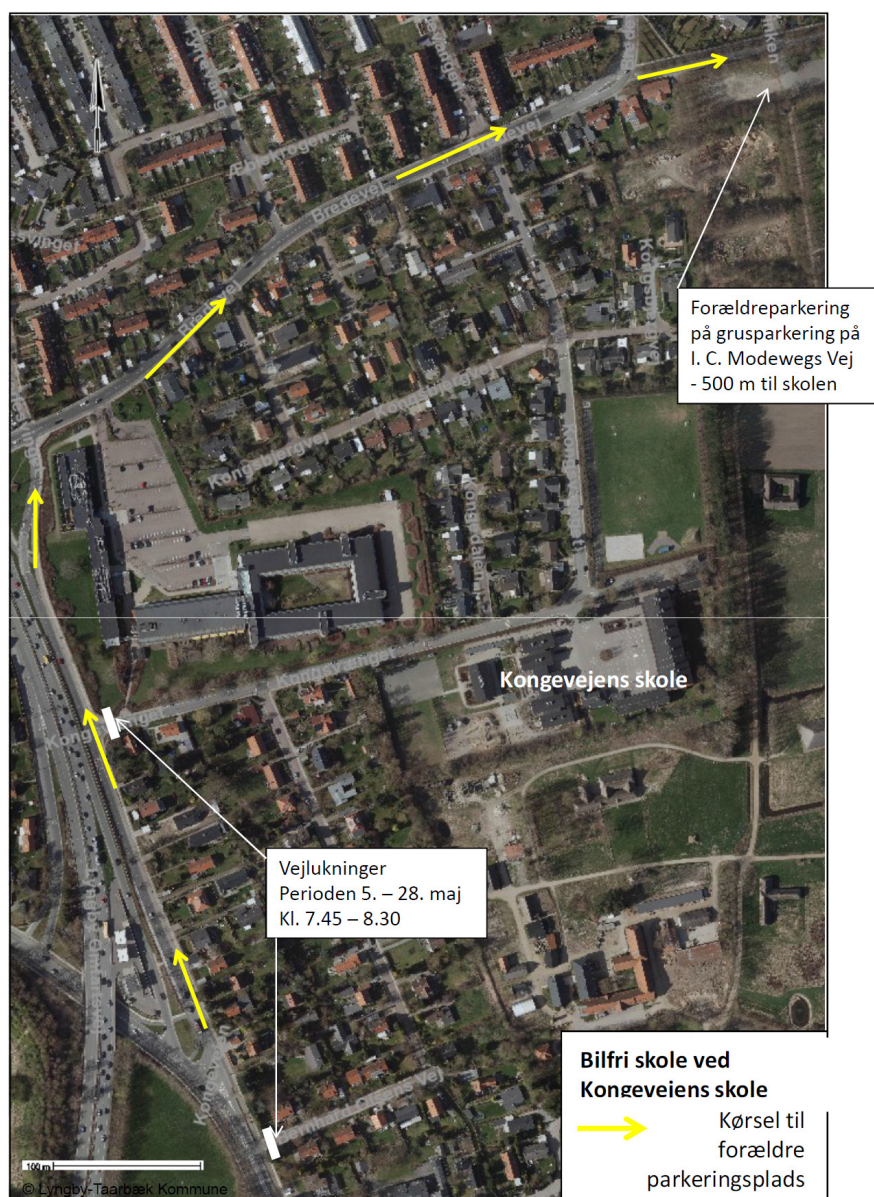


Fig. 1: Kort med vejlukninger og kørselsvejledning til forældrene.

Det var medarbejdere fra kommunen, der opsatte og nedtog afspærring og skilte om morgenen. Kommunens medarbejdere var til stede i tidsrummet, hvor vejene var afspærret.

De midlertidige vejlukninger var blevet godkendt af Nordsjællands Politi. Falck, Beredskabet og Forsyningselskabet var blevet informeret om de midlertidige vejlukninger. Forvaltningen havde endvidere indhentet tilladelse fra Nationalmuseet til brug af grusparkeringen på I.C. Modewegs Vej.

Det var aftalt med kommunens p-vagter at de skulle være til stede i krydset Bredevej/Kongsvænget om morgenen, når de havde morgenvagt. De skulle have en vejledende rolle over for forældre og lærer.

Da lærerne på Kongevejens skole var utilfredse med, at de ikke kunne benytte skolen parkeringsplads i perioden 7.45 – 8.30, havde skolen selv lavet aftale med Hirschsprung Hus, Bredevej 2, at lærerne kunne benytte deres parkeringsplads i kampagneperioden fra 5. – 28. maj.

Konkurrence og præmier

Trafikkampagnen "Bilfri skole – ved Kongevejens Skole" blev gennemført i maj måned samtidig med den lokale kampagne "Bevæg dig til skole – uden bil", der er blevet gennemført de sidste 10 år i maj måned på alle skoler i kommunen. Denne kampagne var i år målrettet 0 – 3. klasse og blev gennemført som en konkurrence, hvor klasserne på de enkelte skoler konkurrerede mod hinanden om at komme til og fra skole uden bil flest gange i perioden.

Præmien i "Bevæg dig til skole – uden bil" var 500 kr. til klassekassen til den 0.-3- klasse på hver skole, der opnåede flest point i gennemsnit pr. elev.

På Kongevejens Skole var der endvidere udlovet 3 lodtrækningspræmier af 1000 kr. til klassekassen, da alle eleverne i perioden skulle bevæge sig til skole. Der var 1 præmie til henholdsvis indskoling, mellemtrinnet og udskoling, som der blev trukket lod om den 2. juni.

Information til forældre og berørte gundejere

Forældrene blev informeret om kampagnen "Bilfri Skole" via skolens hjemmeside medio marts 2014. Forældrene fik yderligere information om kampagnen "Bilfri Skole" og kampagnen til 0-3. klasse "Bevæg dig til skole uden bil" samt konkurrencen og præmierne medio april 2014.

Grundejerforening for Museumskvarteret (Bernhard Olsens Vej med fl.) blev informeret om kampagnen 4. marts 2014. Bestyrelsen fra grundejerforening gav efterfølgende tilbagemelding om, at de bifaldt projektet.

Berørte grundejere på Bernhard Olsens Vej, Kongedalen, Kongsvænget og Kongsbjergvej (i alt 76 ejendomme) blev informeret ved brev af 1. april 2014 om kampagnen, vejlukningerne og rutevejledning.

Der blev også opsat informationstavler på Bernhard Olsens Vej og Kongsvænget 14 dage før kampagnestart, med information om vejlukningerne.

Kampagnestart 5. maj

Ved kampagnestart den 5. maj 2014 deltog viceskoleleder fra Kongevejens Skole. Han stod ved vejlukningen på Kongsvænget og uddelte "flyers" med kørselsvejledning til Frilandsmuseets parke-

ringsplads. Der var 2 forældre i bil, der havde brug for informationen. Han havde fået mange positive tilbagemeldinger fra forældre på cykel og gående, der nød at der ikke var kaos med biler på Kongsvænget.

Kommunens medarbejder der opsatte vejlukningerne, var den første morgen blevet overfuset af en forældre, men blev ikke generet af andre forældre i kampagneperioden.

Motorcykelbetjent fra Nordsjællands Politi deltog 5. og 6. maj, med en placering på Kongsvænget ved Bredevej. De to morgener noterede politiet 2 bilister i at køre ind fra Bredevej til Kongsvænget, hvor der om morgenen i tidsrummet kl. 7.30 – 8.30 er indkørselsforbud for køretøjer.

Besigtigelse ved skolen den 25. maj

Forvaltningen har foretaget besigtigelse af morgentrafikken fredag den 25. maj fra kl. 7.30 – 8.30.

Det blev observeret, at der er få forældre (ca. 10 i tidsrummet kl. 7.30 – 7.45), der kører deres børn i bil til skole inden vejen blev afspærret.

Det blev observeret et stort antal elever og forældre på cykel, gående, på løbehjul m.v. på Kongsvænget. Der var en rigtig god stemning og der var plads til cyklisterne på kørebanen.

Det blev endvidere observeret, at Frilands museets parkeringsplads på I. C. Modewegs Vej blev benyttet af få bilister. Foto fra besigtigelsen er vedlagt se fig. 2 – 6.



Fig. 2: vejlukning Kongsvænget ved Kongevejen



Fig. 3: Informationstavle på Kongsvænget



Fig. 4: Morgentrafik på Kongsvænget



Fig. 5: Morgentrafik på Kongsvænget.



Fig. 6: Parkeringspladsen på I. C. Modewegs vej

Henvendelser fra forældre og berørte grundejere

Forvaltningen har før og under kampagneperioden modtaget 8 henvendelser fra forældre og berørte grundejere.

En henvendelse var udelukkende positiv, og de resterende 7 henvendelser har generelt stor forståelse for og opbakning til projektet, men beskriver nogle problemstillinger, som:

- Håndværkere kan ikke komme til ejendommen før efter kl. 8.30
- Hvis man som grundejer kører ud af området, kan man ikke komme ind til ejendommen i tidsrummet kl. 7.45 – 8.30
- Forældre har ikke ekstra tid om morgenen til at gå/cykle med deres barn til skole
- Hvad gør forældre der kommer i invalidebil?
- Bekymring for at forældre holder på andre veje i stedet for Kongsvænget
- Grundejer på Bernhard Olsens Vej ønsker at køre ud til Kongevejen via Bernhard Olsens Vej om morgenen og ikke via Kongsvænget.
- Forslag til ændring af trafikforholdene på Kongsvænget m.fl.

Forvaltningen har endvidere efter afslutning af kampagnen modtaget bemærkninger fra Grundejerforeningen 4kk (del af Kongsvænget, Kongedalen, Kongsbjergvej og Bredevej). De fremkommer med en række relevante kommentarer fra grundejerne, som:

- Biler kører ind fra Bredevej til Kongsbjergvej. Sætter børn af og vender i bunden af vejen med stor kaos til følge
- Der er mange forældre der sætter børn af på cykelsti og i busstoppested på Kongevejen ved Kongsvænget med farlige situationer til følge
- Det er registreret, at forældre har sat børn af i eller ved chikaner på Bredevej ved Kongsvænget med farlige situationer til følge.
- Hvad med folk i lovlig ærinde – f.eks. håndværkere, hjemmehjælperer og beboer der skal hjem omkring kl. 8?
- Ved permanent løsning kommer der ikke kommunal vagt – hvordan forhindres indkørende biler?

Grundejerforeningen 4kk konkluderer, at der er stor sympati for forsøget, men løsningen er bestemt ikke optimal – vejlukningerne flytter problemet til andre steder på skolevejene, hvor der opstår farlige situationer.

Forvaltningen har endvidere modtaget kommentarer fra Museumskvarterets Grundejerforening (Bernhard Olsens vej og del af Kongsvænget). Bestyrelsen har været glade for forsøgsperioden. De mener, at ingen grundejere har oplevet særlige gener, og det har været rart med roen om morgenen.

Problemstillinger rejst af berørte grundejere og grundejerforeninger bør vurderes om de giver anledning til ændringer i forbindelse med en evt. gentagelse af kampagnen.

Tilbage meldinger fra Kongevejens skole

Lærer fra indskolingen har fortalt, at det er gået over alt forventning. De nye elever i mini-sfo startede 1. maj, og efter 2 skoledage skulle de og forældrene deltage i kampagnen. Indskolingen har oplevet, at både de nye forældre og forældrene til elever i 0 – 3. klasse har været positive over for kampagnen og Indskolingen har ikke modtaget klager.

Kongevejens Skole har givet tilbage melding på deres deltagelse i kampagnen. Brev fra skolen er vedlagt som bilag. Skolen har mødt stor opbakning og modtaget megen positiv feedback fra forældre. Det har især været "roen" i morgentrafikken, der har været omtalt positivt.

Skolen har oplevet, at kampagnen ikke efterfølgende har ændret på morgentrafikken, skolen vil derfor ikke anbefale en gentagelse af ligende forsøg. Skolen vurderer, at hvis den massive morgentrafik skal undgås, vil det være nødvendigt med mere permanente løsninger.

Interesse fra andre

Der har været interesse fra færdselskontaktlærerne på kommunens skoler for at høre om erfaringen med trafik kampagnen.

Der har været stor interesse fra andre kommuner for at høre om kommunens erfaring med trafik kampagnen, da det er en kampagne, som andre kommuner har overvejet at gennemføre.

Trafiksikkerhedsnetværket for Kommunerne i Nordsjællands Politikreds samt STIKK (samarbejdsgruppen om Trafiksikkerhed i kommunerne omkring København) ønsker at høre om kommunens erfaring med trafik kampagnen.

Trafiktællinger

Som en del af kampagnen var 8. klasse på Kongevejens Skole bestilt til at foretage manuelle trafik tællinger før og efter kampagnen. De var endvidere blevet opfordret til at gennemføre interviews med forældre, lærer og elever om, hvordan de oplevede trafik forholdene på Kongsvænget om morgenen i kampagneperioden samt deres holdning til kampagnen.

Forvaltningen har modtaget trafik tællinger fra 8. klasse. De har udført førtællinger over 3 dage (28.-30. april) i uge 18 – ugen før kampagnestart - og efter tællinger over 3 dage (2. – 4. juni) i uge 23 – ugen efter kampagnen. Der er talt i tidsrummet kl. 7.45 – 8.15.

Der er ikke foretaget tællinger i kampagneperioden, da vejene var lukket og alle elever var tvunget til at gå, cykle eller på anden måde bevæge sig til skole.

Der er talt over 3 dage både i før- og eftertællinger, og den procentvise stigning eller fald i de forskellige transportmidler er beregnet ud fra gennemsnittet af de talte dage. Resultatet kan ses i fig. 7.

Sted og retning	Konklusion	Begge retninger
Kongsvænget Kiss and ride zone – biler	-25,95%	
Kongsvænget fra vest mod skolen – biler	-3,79 %	
Kongsvænget fra vest mod skolen – fodgængere	+13,16 %	-15,8 %
Kongsvænget fra nord mod skolen – fodgængere	-25,44 %	
Kongsvænget fra vest mod skolen - cyklister	-7,63 %	+0,3 %
Kongsvænget fra nord mod skolen - cyklister	+ 5,06 %	

Fig. 7: Før- og eftertællinger på Kongsvænget og beregning af stigning og fald i % (- fald og + stigning)

Det er registreret et markant fald i biler på Kisse and Ride zone på Kongsvænget, ligesom der er registreret et fald i biler på kongsvænget fra vest mod skolen.

Det er mere usikkert med hensyn til fodgængere på Kongsvænget, da der er registreret en stigning i antal fodgængere fra vest og et markant fald i antal fodgængere fra nord. Sammenlagt er der registreret et fald på 15,8 % fodgængere. Omvendt er der registreret et fald i antal cyklister på Kongsvænget fra vest og en stigning i cyklister fra nord mod skolen. Sammenlagt for begge retninger er der sket en stigning på 0,3 %

Det vurderes, at målinger kun antyder et meget lille fald i antallet af biler efter kampagnen, som lige så godt kan skyldes måleusikkerhed eller andre faktorer end kampagnen.

Hvis kampagnen skal gentages, bør det revurderes, hvor og hvordan tællingerne udføres. Endvidere bør det overvejes, om der skal foretages flere eftertællinger, for at undersøge om der er en blivende effekt.

Økonomi

Kampagnen har kostet 28.000 kr. at gennemføre. Det er anvendt 25.000 kr. til skilte, daglig opsætning og nedtagning af disse samt 3000 kr. til præmier.

Gentagelse af kampagnen på andre skoler

Forvaltningen har foretaget en screening af skolerne og vurderer, at det er få skoler, hvor kampagnen måske kan gentages på et eller andet plan. For at gennemføre kampagnen kræver det, at skolerne selv syntes at det er en god ide og vil stå som afsender på kampagnen, og at kampagnen planlægges og udvikles i samarbejde med skolen og evt. berørte grundejerforeninger.

Konklusion

Kampagnen er gennemført, fordi eleverne på Kongevejens skole ønskede at fredeliggøre skolevejen om morgenen. Eleverne ønskede færre biler på vejen og bedre plads til fodgængere og cyklister. Det er en kampagne med et godt budskab/ønske, og der har været stor sympati og stor opbakning til kampagnen blandt forældre og grundejere på de berørte veje.

Det vurderes, at der har været opbakning til kampagnen, fordi den har været afholdt i en periode på 4 uger, en overskuelig periode, hvor grundejere, forældre og lærer har tilrettelagt og planlagt dagen derefter.

Det kan ikke forventes, at der vil være lige så stor forståelse for en længere periode eller en permanent løsning, da det vil betyde, at grundejerne ikke kan komme til deres ejendom eller få varer eller håndværkere dertil i tidsrummet kl. 7.45 – 8.00. Forvaltningen vurderer derfor, at det ikke er muligt, at gøre forsøget permanent.

I kampagneperioden blev der observeret et stort antal elever og forældre på cykel, gående på løbehjul m.v. på Kongsvænget. Men eftertællinger har ikke umiddelbart kunne registrere en ændring i transportmiddelvalg, bortset fra, at der er en tendens der viser, at antallet af biler på Kongsvænget er faldet.

På baggrund af evalueringen, kan det konkluderes, at det er muligt at ændre elever og forældres vaner i hvert fald for en kortere periode. Erfaringer viser dog, at der kræver flere gentagelser af kampagner, hvis man skal gøre sig håb om at ændre trafikadfærd.

Forvaltningen vurderer, at det er få skoler, hvor kampagnen måske kan gentages på et eller andet plan. For at gennemfører kampagnen kræver det, at skolerne selv syntes at det er en god ide og vil stå som afsender på kampagnen, og at kampagnen planlægges og udvikles i samarbejde med skolen og evt. berørte grundejerforeninger.



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



Center for Miljø og Plan
Team Vej
Rådhuset
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby
Att.: Jytte Olander

Kongevejens Skole

Dato: 02-09-2014
Ref: ELFL
P.nr.:

Vedr.: Trafikkampagnen – Bilfri skole i maj måned 2014

Kære Jytte.

Som afrunding på trafik kampagnen kan jeg oplyse, at de reaktioner vi har fået fra forældrene overvejende har været meget positive, hvilket naturligvis er rart. Skolen har mødt stor opbakning og modtaget megen positiv feedback, og flere forældre har givet udtryk for, at det har været spændende med kampagnen. Det har især været "roen" i morgentrafikken, der har været omtalt positivt.

Vi mødte derimod en del modstand til kampagnen fra de ansatte på skolen. De var utilfredse med, at de ikke kunne få adgang til skolens parkeringspladser i det tidsrum, hvor vejen var lukket. Problemet hermed var, at de var nødsaget til at møde betydeligt tidligere på arbejde for at kunne nå at parkere deres biler på skolens parkering. Dette blev dog hurtigt løst, idet det lykkedes skolen at opnå en aftale med "Det gamle Rambøll", således at lærerne fik tilladelse til at benytte parkeringspladserne hos dem. Parkeringsproblematikken blev hermed løst samtidig med, at modstanden til kampagnen forsvandt.

Med hensyn til morgenåbningstilbuddet har vi bemærket, at der reelt set ikke har været den store forskel. Antallet af elever, som har benyttet tilbuddet i maj måned, har sammenlignet med antallet for juni måned ikke vist det store udsving. Alene mødetidspunktet for de elever, der normalt plejer at benytte morgenåbningstilbuddet, har været anderledes, idet disse elever er blevet afleveret tidligere end sædvanligt.

Samarbejdet med forvaltningen, herunder i særdeleshed dig, Jytte, kan vi kun være positive. Alt var flot koordineret, planlægningen var super og gennemførelsen af kampagnen har været optimal.

Det var dog ærgerligt, at fodgængerfeltet ved Bredevej ikke var etableret, hvilket var stillet os i udsigt. Det kunne have afhjulpet det store pres, som der var på skolepatruljen.

Vi har desværre oplevet, at kampagnen ikke efterfølgende har ændret på morgentrafikken, hvorfor en gentagelse af et lignende forsøg ikke kan anbefales. Skal den massive morgentrafik undgås, vil det være nødvendigt at finde mere permanente løsninger.

Med venlig hilsen

Michael Hassing
Viceskoleleder

Kongevejens Skole
Kongsvænget 10
2830 Virum

Tlf. 45 28 41 30

kongevj@ltk.dk
www.kongevejensskole.dk

**Center for
Uddannelse og
Pædagogik**



Året er 2050. Hvordan energiplanlægger vi?

Projektbeskrivelse

Fremtidens Energiplanlægning i hovedstadsregionen

Baggrund

Region Hovedstaden og Kommunekontaktrådet for hovedstaden (KKR-hovedstaden) vedtog i april 2012 en fælles klimastrategi for hovedstadsregionen. En af klimastrategiens satsninger er at styrke den tværkommunale og regionale klimaindsats i forbindelse med omstillingen til et fossilfrit energi- og transportsystem. Målet er at blive foregangsregion for udviklingen af innovative løsninger på energiområdet i et styrket samspil mellem offentlige myndigheder, erhvervsliv og vidensinstitutioner.

Den ene af to strategiske satsninger i den regionale klimastrategi er projektet "*Energi på Tværs*", som skal finde svar på, hvordan strategisk energiplanlægning bedst muligt kan bane vejen for en omstilling af energi- og transportsystemet i hovedstadsregionen til 100 procent vedvarende energi. Projektet tager sit afsæt i de mål og succeskriterier, der er udtrykt i klimastrategien og gennemføres i perioden januar 2014 til juni 2015.

Formål og forventede resultater

"Energi på Tværs" har som formål at skabe større samarbejde om strategisk energiplanlægning på tværs af kommunerne i hovedstadsregionen. Opgaven er at omstille energi- og transportsystemet til 100 procent vedvarende energi, herunder:

- At udarbejde en vision for et fleksibelt og energieffektivt energi- og transportsystem i hovedstadsregionen baseret på 100 procent vedvarende energi i 2050
- At undersøge, udvikle og implementere tilgange til strategisk energiplanlægning med udgangspunkt i kommunerne i hovedstadsregionen.

Hvad får kommunerne og energiselskaberne i hovedstadsregionen ud af projektet?

1. En fælles energivision for hovedstadsregionen, som sætter de politiske målsætninger og rammer for samarbejdet
2. Operationelle energiscenarier frem til 2050, herunder et fælles scenarie, om hvordan det fremtidige energi- og transportsystem kommer til at se ud
3. anbefalinger til hvordan til den strategiske energiplanlægning i hovedstadsregionen skal reguleres og organiseres
4. Kapacitetsopbygning inden for strategisk energiplanlægning for planlæggere i kommuner og energiselskaber
5. Styrkede tværkommunale energisamarbejder og energiplaner blandt kommuner og forsyningselskaber i hovedstadsregionen, herunder konkrete indsatser, som understøtter strategisk energiplanlægning i hovedstadsregionen.

Fakta om Energi på Tværs

Budget: 9 mio. kr. Projektet er skabt med finansiering fra Energistyrelsen, Region Hovedstaden og kommunerne og energiselskaber i regionen.

Partnere: Region Hovedstaden (leder af projektpartnerskabet), KKR Hovedstaden på vegne af de 29 kommuner i regionen, ARC, CTR, HMN Naturgas, HOFOR, Nordforbrænding, VEKS, Vestforbrænding og Gate 21.

Tidsramme: Januar 2014 - juli 2015.

Kontakt:

Martin Dam Wied, Projektleder Energi på Tværs
Vognporten 2, 2620 Albertslund
Mobil: 2750 3671
Mail: martin.dam.wied@gate21.dk

Læs mere om projektet på: www.energipatvaers.dk

Hovedaktiviteter

Projektet er opdelt i fire arbejds pakker (AP1-4), hvor kommunerne, energiselskaberne, og øvrige interessenter, inddrages:

AP1: Energivision for hovedstadsregionen (januar 2014 - maj 2015)

En vigtig del af strategisk energiplanlægning omhandler, hvordan vi samarbejder på tværs af kommunegrænser og energiselskaber for at skabe sammenhængende, fleksible og resourceffektive energisystemer. I arbejds pakke 1 formulerer og vedtager kommunerne en fælles politisk vision for omstillingen af energi- og transportsystemet frem mod 2050. Formålet med visionen er at danne en fælles ramme for omstillingen og få klart defineret, hvordan kommuner og selskaber skal samarbejde om at sikre denne omstilling på kort, mellemlang og lang sigt. Med visionen i hånden kan projektpartnerskabet mellem kommuner og selskaber netop målrette og styre samarbejdet omkring den fælles omstilling.

AP2: Energiscenarier frem til 2050 (juni 2014 - februar 2015)

En vigtig del af omstillingen handler om, hvilke energipolitiske prioriteringer vi foretager, herunder at vi allerede på kort sigt træffer valg, som ikke på sigt står i vejen for den ønskede omstilling, og at de kortsigtede valg er samfundsøkonomisk forsvarlige. I arbejdsplanpakke 2 udarbejdes energiscenarier (tekniske og økonomiske fremskrivninger), der skal hjælpe med at danne et billede af udviklingen af energi- og transportsystemet. Energiscenarierne danner et beslutningsgrundlag for at planlægge og investere på kort, mellem- og lang sigt, og skal samtidig sikre sammenhæng mellem nationale, regionale og kommunale energiløsninger, så suboptimering minimeres. Energiscenarierne udvikles af eksterne konsulenter med stor inddragelse og løbende tilbagemeldinger fra kommunerne og energiselskaberne. På baggrund af energiscenarierne vil kommunerne og energiselskaberne ligeledes kunne indstille et præferencescenarie til vedtagelse i Energivision 2050.

AP3: Ny regulering og organisering af strategisk energiplanlægning (sept. 2014 - februar 2015)

Den nuværende organisering af energiområdet har indbyggede juridiske, økonomiske og kulturelle barrierer for at kunne understøtte en langsigtet omstilling. Arbejdsplanpakke 3 skal belyse, hvordan reguleringen og organiseringen af energiområdet bedst kan understøtte og fremme omstillingen på kort og lang sigt. Herunder hvilke roller, de forskellige aktører på området skal spille, og hvordan man kan fremme udviklingen af nye samarbejdsmodeller på tværs af sektorer, faggrænser og geografiske skel. Anbefalingerne vil tage afsæt i visionsarbejdet og energiscenarierne i AP 2 og 3, og de konkrete behov og muligheder, som kommunerne og energiselskaberne identificerer igennem projektførelsen.

AP4: Implementering af strategisk energiplanlægning (nov. 2014 - juli 2015)

Hvis kommunerne skal være centrale aktører i planlægningen af fremtidens energi- og transportsystem, er det kommunale ejerskab afgørende, samtidig med at strategisk energiplanlægning skal gøres operationel. Mange kommuner ønsker at komme i gang nu, men oplever at de ikke har de rette værktøjer, metoder og kompetencer til at løfte opgaven. Arbejdsplanpakke 4 skal gennem en række indsatser sikre kommunal kompetenceudvikling. Under arbejdsplanpakken tilbydes et uddannelsesforløb til planlæggere i kommuner og energiselskaber, hvor værktøjer til lokal og tværkommunal energiplanlægning præsenteres og afprøves. Gennem afprøvning af samarbejder og nye forretningsmodeller, herunder offentligt-private samarbejdsformer, understøttes og styrkes nye tværkommunale samarbejdsfora og arbejdsgrupper på sektorniveau. Konkret etableres en projektpulje, der understøtter indsatser på tværs og internt i kommunerne.

Hvad vil projektet bidrage med på sigt?

Projektet er det første vigtige skridt mod en fælles indsats for omstilling af energi- og transportsystemet i hovedstadsregionen. Det er projektets fornemste opgave at sikre fælles rammer og principper for omstillingen og samarbejdet. Gennem valget af et fælles referencescenarie for energi- og transportsystemet i 2050, formuleringen af en fælles, politisk vision for omstillingen, samt de igangsatte lærings- og implementeringsforløb, er det projektets ambition at skabe et længerevarende samarbejde med henblik på at omstille energi- og transportsystemet.

Punkt nr. 4 - Takster for affald 2015
Bilag 1 - Side -1 af 1

Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S
Hjortekærbacken 12
2800 Kgs. Lyngby

ver. 1

19. maj 2014

korrektion

Afgifter m.m. excl. Moms

	2010	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Husholdningsaffald							
Husholdning-grundtakst	893,00	775,79	775,79	902,00	1.072,00	821,00	869,00
Dagrenovation /sæk/år	741,00	685,30	685,30	758,00	1.014,00	901,00	932,00
140-L Container/år	741,00	685,30	685,30	758,00	1.014,00	901,00	932,00
180-L Container/år	1.415,00	1.308,30	1.308,30	1.447,00	1.158,00	1.033,00	1.054,00
240-L Container/år	1.887,00	1.744,40	1.744,40	1.929,00	1.372,00	1.235,00	1.242,00
500-L Container	3.931,00	3.634,16	3.634,16	4.019,00	2.034,00	1.841,00	1.801,00
660-L Container/år	5.189,00	4.797,10	4.797,10	5.304,00	3.012,00	2.786,00	2.724,00
Særafhentning pr. gang		125,00	125,00	25,00	125,00	125,00	125,00
Haveaffald /abonnement/år	347,00	467,49	467,49	477,00	515,00	452,00	473,00
Erhvervsaffald							
Administrationsgebyr affald erhverv			474,56	480,00	1.060,00	640,00	632,00
Dagrenovationslignende affald /sæk/år	741,00	685,30	685,30	758,00	1.014,00	901,00	932,00
Dagrenovationslignende affald/140-L Container/år	741,00	685,30	685,30	758,00	1.014,00	901,00	932,00
Dagrenovationslignende affald/180-L Container/år	1.415,00	1.308,30	1.308,30	1.447,00	1.158,00	1.033,00	1.054,00
Dagrenovationslignende affald/240-L Container/år	1.887,00	1.744,40	1.744,40	1.929,00	1.372,00	1.235,00	1.242,00
Dagrenovationslignende affald/500-L Container	3.931,00	3.634,16	3.634,16	4.019,00	2.034,00	1.841,00	1.801,00
Dagrenovationslignende affald/660-L Container/år	5.189,00	4.797,10	4.797,10	5.304,00	3.012,00	2.786,00	2.724,00
Dagrenovationslignende affald/Særafhentning pr. gang		125,00	125,00	25,00	125,00	125,00	
Genbrugsstationen							
Ordning fra 01.01.2012							
Betaling pr. besøg							
Personbil uden trailer (inkl. 0-5 kg farligt affald)				96,00	150,00	150,00	
Kassevogn uden trailer (inkl. 0-5 kg farligt affald)				120,00	150,00	150,00	
Ladvogn uden trailer (inkl. 0-5 kg farligt affald)				176,00	150,00	150,00	
Trailer (Tillæg)				76,00	udgået	udgået	
10 kg farligt affald (Tillæg)				36,00	45,00	45,00	
Årsabonnement *)							
Personbil uden trailer (inkl. 0-5 kg farligt affald)				4.800,00	1.600,00	1.600,00	
Personbil med trailer (inkl. 0-5 kg farligt affald)				6.700,00	1.600,00	1.600,00	
Kassevogn uden trailer (inkl. 0-5 kg farligt affald)				7.920,00	3.300,00	3.300,00	
Kassevogn med trailer (inkl. 0-5 kg farligt affald)				10.428,00	3.300,00	3.300,00	
Ladvogn uden trailer (inkl. 0-5 kg farligt affald)				22.528,00	6.300,00	6.300,00	
Ladvogn med trailer (inkl. 0-5 kg farligt affald)				27.392,00	6.300,00	6.300,00	
Beholdere og beholdere							
Miljøstativ	720,00	720,00	720,00	900,00	1.013,00	977,00	977,00
Trådstativ	640,00	640,00	640,00	840,00	954,00	935,00	935,00
Haveaffaldsbeholder	400,00	400,00	400,00	440,00	532,00	507,00	507,00
Kompostbeholder	465,00	465,00	465,00	760,00	843,00	Udgået	Udgået

*) Abonnementet gælder for hele kalenderåret, uafhængig af købstidspunktet.

Budget og beregning af jordflytningsgebyr 2015

Omkostninger		Timer	Budget i kr.
Jordweb (program til anvisning af jordflytninger)			22.000
Timer til anvisninger af jord (herunder sagsbehandling)			192.500
Timer til administration (herunder møder, udvalgssager, takster, regulativer, behandling af ansøgninger om fritagelse for gebyr mm.)			165.000
LTF opkrævning af jordgebyr			192.775
Samlede omkostninger			572.275

Over/underdækning	
Regulering i 2015	(385.687)

Totale omkostninger			186.588
----------------------------	--	--	----------------

Udgifterne fordeles mellem husholdninger og erhverv efter en fordelingsnøgle, som er baseret på fordelingen af jordflytninger mellem henholdsvis husholdninger og erhverv i de seneste 3 år.

Gebyrstørrelse	Fordelingsnøgle	Antal husholdninger/ virksomheder	Gebyrstørrelse ekskl. moms for hele 2015
Gebyr pr. husholdning (46 % af de samlede omkostninger)	46%	25.463	kr 3
Gebyr pr. virksomhed (54 % af de samlede omkostninger)	54%	2.053	kr 49

Jordflytningsgebyr for husholdninger opkræves sammen med grundgebyr for husholdningsaffald, som opkræves halvårligt

Jordflytningsgebyr for virksomheder opkræves sammen med erhvervsaffaldsgebyr, som opkræves én gang årligt

Handlingsplan for forebyggelse og bekæmpelse af rotter i Lyngby-Taarbæk Kommune

.

Sagsfremstilling

Den fremtidige rottebekæmpelse, jf. Miljøministeriets ”Bekendtgørelse om forebyggelse og bekæmpelse rotter” (nr. 696 af 20. juni 2012) indebærer, at kommunalbestyrelsen skal udarbejde en handlingsplan, som beskriver tiltag og initiativer i den forebyggende og bekæmpende indsats over for rotter.

Nogle af de væsentligste ændringer i den nye bekendtgørelse i forhold til tidligere er;

- Anmeldelse om rotter i beboelse (indendørs) eller på fødevarer virksomheder skal have tilsyn/besøg uden ubegrundet ophold.
- Kommunalbestyrelsen skal lade bekæmpelsen varetages og udføres af autoriserede personer.
- Kommunalbestyrelsen er forpligtiget til at følge den resistensstrategi, som er udstukket af Naturstyrelsen.
- Kommunalbestyrelsen skal lade en handlingsplan udarbejde minimum hvert 3. år
- Kommunalbestyrelsen skal lade rottespærre opsætte, hvor det er hensigtsmæssigt og teknisk muligt:
 - Eksisterende kommunale skoler, plejehjem og daginstitutioner
 - I forbindelse med byggemodning af kommunale skoler, plejehjem, daginstitutioner og parcelhusområder

Forvaltningen har samarbejde med rådgiverfirmaet A.C. Heiberg udarbejdet "Handlingsplan for forebyggelse og bekæmpelse af rotter i Lyngby-Taarbæk Kommune – 2013-2015" (bilag).

I planen beskrives de tiltag, som kommune har valgt at fokusere på i den kommende 3-årige periode. Tiltagene skal understøtte vision og målsætninger for rottebekæmpelsen i kommunen.

Visionen er, at borgerne skal opleve, at de er sikret en målrettet og effektiv løsning i tilfælde af rotteproblemer.

Målsætningerne er, at:

- skaffe viden om forekomst og årsager til rotter i Lyngby-Taarbæk Kommune
- nedbringe antallet af rotteanmeldelser i Lyngby-Taarbæk

- holde rotterne inde i kloakken
- kommunen, med forebyggende tiltag, nedbringer mængden af gift pr. ejendom
- sikre kvalitet og kontinuitet i den kommunale rottebekæmpelse
- effektivisere og målrette det kommunale tilsyn og den kommunale håndhævelse på rotteområdet

Der er fastsat i alt 13 tiltag/initiativer i planen.

Et af de mest økonomisk omfattende initiativer er opsættelse af rottespærrer på kommunale bygninger – hvor det er hensigtsmæssigt og teknisk muligt:

- Eksisterende kommunale skoler, plejehjem og daginstitutioner
- I forbindelse med byggemodning af kommunale skoler, plejehjem, daginstitutioner og parcelhusområder

Kommunens udgifter til forebyggelse og bekæmpelse af rotter er gebyrfinansieret og fastsættes fra år til år som en promillesats af ejendomsværdien. Gebyrets størrelse afhænger af de aktuelle og planlagte udgifter i forbindelse med rottebekæmpelsen og kan derfor variere fra år til år. Udgifterne kan omfatte førnævnte opsættelse og vedligeholdelse af rottespærrer på kommunale ejendomme, administration af forebyggelses- og bekæmpelsesindsatsen, evaluering af rottebekæmpelsen, kontrol med det anvendte bekæmpelsesfirma samt udgifter til rådgiver.

Betaling af gebyret er fælles for alle; dvs., at der skal således betales gebyr uanset, om der bekæmpes rotter på den enkelte ejendom eller ej.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for de eksisterende rammer, da udgifter til forebyggelse og bekæmpelse af rotter er gebyrfinansieret.

Taksten fastsættes en gang årligt og forelægges Kommunalbestyrelsen til godkendelse i oktober sammen med øvrige takster.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at ”Handlingsplan for forebyggelse og bekæmpelse af rotter i Lyngby-Taarbæk Kommune 2013-2015” danner grundlag for den fremtidige administration af området.

Teknik- og Miljøudvalget den 14. maj 2013

Anbefalet.

Økonomiudvalget den 23. maj 2013

Anbefales.

Kommunalbestyrelsen den 30. maj 2013

Godkendt.

Fastsættelse af gebyr for administration af og udgifter til rottebekæmpelse

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår, at

1. der opkræves et halvårligt gebyr på alle ejendomme i kommunen,
2. gebyret fastsættes ud fra den faktiske samlede udgift på 600.000 kr. i forhold til en samlet ejendomsværdi på ca. 28 mia. kr. Dette giver en promille på 0,022 ‰, som opkræves over den enkelte ejendomsskattebillet, og
3. gebyret for 2010 opkræves sammen med gebyret for 2011 over de 2 rater på ejendomsskattebilletten.

Sagsfremstilling

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 14. juni 2010, sag nr. 2 om 1. anslået regnskab blev det besluttet, at der skal indføres brugerbetaling for administration af og udgifter til rottebekæmpelse. Beslutningen blev oversendt til Økonomiudvalget, som på møde den 21. juni 2010 også vedtog brugerbetalingen. Det blev besluttet, at opkrævningen skal ske med virkning fra januar 2010.

Lovgrundlag

Kommunalbestyrelsen har jf. Miljøbeskyttelseslovens § 17 ansvaret for gennemførelsen af en effektiv rottebekæmpelse.

Ejere af fast ejendom har tilsvarende pligt til at foretage foranstaltninger med hensyn til sikring af deres ejendomme og disses renholdelse, at rotternes leveduligheder på ejendommen begrænses mest muligt.

Jf. Miljøbeskyttelseslovens § 18 kan Kommunalbestyrelsen lade disse foranstaltninger udføre for den ansvarliges regning. De herved afholdte udgifter hæfter på vedkommende ejendom med fortrinsret som for kommunale ejendomsskatter.

Beskrivelse af ordningen

Lyngby-Taarbæk Kommune har kontrakt med autoriseret firma KILTIN A/S om at foretage rottebekæmpelsen i kommunen.

Udgifterne til rottebekæmpelsen beløber sig årligt til:

Egen administration	213.000 kr.
Kontraktsum KILTIN	<u>387.000 kr.</u> ex. moms
I alt ca.	600.000 kr.

Betaling af gebyret vil ske efter solidaritetsprincippet: fælles for alle. Der skal således betales gebyr uanset, om der skal bekæmpes rotter på den enkelte ejendom

eller ej.

Der opkræves et halvårligt gebyr på alle ejendomme i kommunen.

Gebyret fastsættes ud fra den faktiske samlede udgift på 600.000 kr. i forhold til en samlet ejendomsværdi på ca. 28 mia. kr. Dette giver en promille på 0,022 ‰, som opkræves over den enkelte ejendomsskattebillet.

For en ejendomsværdi på 1 mio. kr. svarer det til et årligt gebyr på 22 kr.

Gebyret for 2010 opkræves sammen med gebyret for 2011 over de 2 rater på ejendomsskattebilletten, da det er for sent at gennemføre opkrævning for 2010.

Gebyret vil blive reguleret en gang årligt i forbindelse med fastsættelse af de øvrige forbrugsafgifter og takster.

Økonomiske konsekvenser

Ingen, da det er brugerfinansieret.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Teknik- og Miljøudvalget den 16. august 2010:

Punkterne 1-3 anbefales.

Økonomiudvalget den 23.8.2010:

Godkendt.



**Vs: Cyklistforbundets kommentarer til punkter på Teknik - og
Miljøudvalgets hhv. Byplandudvalgets møder den 7. hhv. 8. oktober 2014**

Mads Henrik Lindberg Christiansen til: Ulla Agerskov,
Bjarne Holm
Markussen, Sidsel

07-10-2014 17:05

Kære alle

Jeg kan se, at den omtalte mail er modtaget i både Miljø og Plan samt Areal og Ejendomme den 6/10 kl. 16.11 - altså efter at centerpostkasserne læses
Jeg har selv modtaget den kl. 9.46 fra vores centerpostkasse - udover de 48 andre mails, som jeg har modtaget i dag
Jeg har i øvrigt siddet i møder det meste af dagen.

Jeg synes, at man måske kan lade et ord falde om, at den slags mails kan man ikke forvente, at der er taget stilling til - tidsperspektivet taget i betragtning

Med

Venlig hilsen

Mads Henrik Lindberg Christiansen
Afdelingsleder og souschef



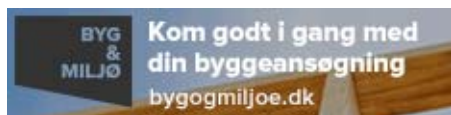
LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Center for Miljø og Plan

Rådhuset
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Direkte: 45 97 36 09
Omstilling: 45 97 30 00
Mobil: 30 17 15 78

E-mail: mhlc@ltk.dk
Internet: www.ltk.dk



----- Videresendt af Mads Henrik Lindberg Christiansen/MHLC/LTK den 07-10-2014 17:00 -----

Fra: Centerpostkasse for Miljø og Plan/LTK
Til: Mads Henrik Lindberg Christiansen/MHLC/LTK@LTK, Jytte Olander/JYT/LTK@LTK,
Dato: 07-10-2014 09:46
Emne: Vs: Cyklistforbundets kommentarer til punkter på Teknik- og Miljøudvalgets hhv.
Byplandudvalgets møder den 7. hhv. 8. oktober 2014
Sendt af: Lise-Lotte Larsen

Venlig hilsen



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Center for Miljø og Plan
Team Teknisk Service
Rådhuset
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

----- Videresendt af Lise-Lotte Larsen/LLA/LTK den 07-10-2014 09:46 -----

Fra: "Niels Wellendorf" <niels.wellendorf@mail.dk>
Til: "Anne Jeremiassen" <annej@ltk.dk>, "Birgitte Hannibal" <biha@ltk.dk>, "Bodil Kornbek" <boko@ltk.dk>, Curt Købsted <ceko@ltk.dk>, "Dorthe la Cour" <dorlc@ltk.dk>, "Finn Riber Rasmussen" <finrr@ltk.dk>, "Hanne Agersnap" <hanag@ltk.dk>, "Henriette Breum" <henrb@ltk.dk>, "Henrik Bang" <henba@ltk.dk>, "Henrik Brade Johansen" <hrj@ltk.dk>, "Ib Carlsen" <ibcar@ltk.dk>, "Jakob Engel-Schmidt" <jakoe@ltk.dk>, "Jan Kaspersen" <janka@ltk.dk>, "Jens Timmermann" <jenst@ltk.dk>, "Karsten Lomholt" <karsl@ltk.dk>, "Mette Hoff" <metth@ltk.dk>, "Mette Schmidt Olsen" <msol@ltk.dk>, Morten Normann Jørgensen <mnjo@ltk.dk>, Simon Pihl Sørensen <sps@ltk.dk>, "Sofia Osmani" <borgmester@ltk.dk>, Søren P. Rasmussen <spr@ltk.dk>,
Cc: <redaktion@dgo.dk>, <Miljøplan@ltk.dk>, <arealerejendomme@ltk.dk>
Dato: 06-10-2014 16:11
Emne: Cyklistforbundets kommentarer til punkter på Teknik- og Miljøudvalgets hhv. Byplanudvalgets møder den 7. hhv. 8. oktober 2014

Kære Kommunalbestyrelse

Under henvisning til punkterne 1, 2 og 6 på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 7. oktober samt til punkt 1 på Byplanudvalgets møde den 8. oktober følger hermed breve med kommentarer fra Cyklistforbundets lokalafdeling til punkterne.

Med venlig hilsen

Niels Wellendorf

Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal

www.cyklistforbundet.dk/lyngbyrudersdal



Frederiksdalsvej, hastighed, brev til LTK om TMU dagordenspunkt nr. 6 den 7. oktober 2014.pdf



Skoleveje og trafik, brev til LTK om TMU dagordenspunkt nr. 2 den 7. oktober 2014.pdf



Trafikudfordringer omkring Klampenborgvej ved, brev til LTK om TMU dagordenspunkt nr. 1 den 7. oktober 2014.pdf



DCF oplæg til skolevejsforbedringer.pdf



Lyngby-Taarbæk/Rudersdal lokalafdeling, Fuglsangvej 18, DK-2830 Virum, Tel +45 45 85 88 37
Cyklistforbundet.lyngby-sollerod@mail.dk, www.cyklistforbundet.dk/lyngbyrudersdal

6. oktober 2014

Lyngby-Taarbæk Kommune
Teknik- og Miljøudvalget

Hastighed på Frederiksdalsvej Punkt 6 på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 7. oktober 2014

Cyklistforbundets lokalafdeling ser gerne, at hastigheden på kommunens veje generelt nedsættes. Særligt på trafikveje hvor der ikke er cykelstier, omkring trafikale knudepunkter med megen krydsende gangtrafik og omkring skoler.

Der har i kommunen for nogle år siden været arbejdet med en generel plan for at nedsætte hastigheden på alle mindre veje til maks. 40 km/t som det bl.a. er sket i Gladsaxe Kommune. Imidlertid betød en uforståelig modstand fra politiets side at der kun blev indført sådanne hastighedszoner nogle få steder i kommunen.

Men også på nogle af de store trafikveje med cykelstier kan der være behov for lokale hastighedsnedsættelser, således også på Frederiksdalsvej.

På Frederiksdalsvej er der i dag 3 steder hvor der er anbefalede hastighedsnedsættelser til 40 km/t. Men alene anbefalet, ikke påbudt, hvilket burde være det normale for at sikre at hastigheden reelt sættes ned.

De 3 steder er dels gennem Virums centrale bymidte fra et stykke før Geels Plads til Virumparken, dels ved passagen af krydset med Kirkebakken/Degnebakken og dels i svinget ved Parkvej. Der er kun kort afstand mellem de 3 delstrækninger.

Vi vil foreslå, at der på Frederiksdalsvej indføres en påbudt hastighed på maks. 40 km/t fra krydset ved Kongevejen og hele vejen til efter krydset ved Parcelvej/Furesø Parkvej.

Herved vil såvel de mest bebyggede områder, den grønne legeplads og passagen af Virum Skole få en fast hastighedsnedsættelse.

Og i stedet for 3 korte delstrækninger, vil det være mere naturligt med én længere, sammenhængende vejstrækning.

Vi skal endvidere pege på, at der også er flere strækninger af Grønnevej, herunder gennem Virum, hvor der bør være påbudt maks. 40 km/t.

Med venlig hilsen
Niels Wellendorf
Formand for lokalafdelingen



Lyngby-Taarbæk/Rudersdal lokalafdeling, Fuglsangvej 18, DK-2830 Virum, Tel +45 45 85 88 37
Cyklistforbundet.lyngby-sollerod@mail.dk, www.cyklistforbundet.dk/lyngbyrudersdal

6. oktober 2014

Lyngby-Taarbæk Kommune
Teknik- og Miljøudvalget

Evaluering af trafik kampagne - Bilfri skole ved Kongevejens Skole Punkt 2 på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 7. oktober 2014

Cyklistforbundets lokalafdeling har med interesse fulgt forsøget med at lukke for biltrafikken ved Kongevejens skole i maj måned i år. Og set frem til evalueringen heraf. Forsøget er helt i tråd med lokalafdelingens udspil om skoleveje fra 2012, der vedlægges.

Vi kan af evalueringen se, at forsøget har været en succes. Både blandt eleverne, deres forældre og naboerne. Og at skolen finder at der skal en permanent løsning til for at de trafikale forbedringer kan opretholdes.

Vi er derfor helt uforstående overfor den indstilling, der er fremlagt for udvalget, om at der ikke skal ske videre med den slags initiativer fra kommunens side for at sikre skoletrafikken ved kommunens skoler. Og at man ikke anbefaler en ny kampagne ved Kongevejens skole.

Et kortvarigt forsøg må vi opfatte som forløber for at lave en permanent løsning, og ikke som en enkeltstående kampagne. Såfremt der skal opnås langvarige forbedringer af trafikken skal forsøget enten være af meget længere varighed, og helst følges op med en permanent løsning, byggende på de erfaringer der er kommet ved forsøget.

Ud over at give en bedre sikkerhed og tryghed omkring skolerne er elevernes gang og cykling til skole et sundhedsfremmende initiativ.

At der efter et forsøg er ting der skal justeres, herunder etablering af permanente fysiske ændringer, er kun naturligt.

At der skal være en løsning så beboere kan komme ind må også kunne løses.

Det er korrekt at skolerne skal med som en aktiv part i såvel en forsøgsordning som en efterfølgende permanent løsning. Men det er ikke nødvendigvis skolernes og skolebestyrelsernes kompetence at udarbejde forslag til hvordan trafikken omkring skolerne kan gøres sikker.

Det bør derfor være kommunen, der udarbejder oplæg for de enkelte skoler.

Vi skal endvidere pege på, at der i såvel Skolevejsredegørelse 2010 – 2013 som i Trafiksikkerhedsplan 2012 – 2015, er en lang række projekter for mere sikre skoleveje der endnu ikke er udført.



Lyngby-Taarbæk/Rudersdal lokalafdeling, Fuglsangvej 18, DK-2830 Virum, Tel +45 45 85 88 37
Cyklistforbundet.lyngby-sollerod@mail.dk, www.cyklistforbundet.dk/lyngbyrudersdal

En vedtaget revision af Skolevejsredegørelsen hvert 4. år med en forudgående ny skolevejsundersøgelse, der efter planerne skulle være udført sidste år men senere udskudt til i år, er endnu ikke er i gangsat på grund af de mange tiltag, der ikke er udført.

Det kræver naturligvis, at der afsættes de fornødne midler på budgettet, hvis kommunen for alvor vil skabe en bedre trafiksikkerhed for børnene ved kommunen skoler.

Med den indstilling der er fremlagt omkring forsøget ved Kongevejens skole og de manglende midler i budgettet til at færdigøre de mange forslag til trafiksikre skoleveje, må vi med beklagelse og undren konstatere, at Lyngby-Taarbæk Kommune ikke ønsker at prioritere børnenes sikkerhed tilstrækkelig højt.

Vi foreslår at det, i stedet for blot at tage evalueringen til efterretning, vedtages at arbejde aktivt for en forbedring af trafiksikkerheden ved kommunen skoler i form af tiltag som dem der har været brugt i forsøget ved Kongevejens skole.

Vi deltager fra Cyklistforbundet gerne i en analyse af hvordan sikkerheden omkring kommunens skoler kan forbedres, både ved forsøg og permanente løsninger.

Med venlig hilsen
Niels Wellendorf
Formand for lokalafdelingen



Lyngby-Taarbæk/Rudersdal lokalafdeling, Fuglsangvej 18, DK-2830 Virum, Tel +45 45 85 88 37
Cyklistforbundet.lyngby-sollerod@mail.dk, www.cyklistforbundet.dk/lyngbyrudersdal

6. oktober 2014

Lyngby-Taarbæk Kommune
Teknik- og Miljøudvalget og
Byplanudvalget

**Trafikudfordringer omkring Klampenborgvej ved
Helsingørmotorvejen
Punkt 1 på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 7. oktober 2014
samt
Kommuneplantillæg 10/2013 og 11/2013 for Dyrehavegaards
Jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen – høringsgrundlag
Punkt 1 på Byplanudvalgets møde den 8. oktober 2014**

Cyklistforbundets lokalafdeling er tilfreds med at der er lavet en trafikale analyse forud for de mange store udbygninger omkring Helsingørmotorvejen.

Vi gør dog opmærksom på at vi finder at der er en række mangler og uoplyste elementer i den fremlagte trafikale analyse.

Der spås generelt en stor fremgang af biltrafikken. Det kan imidlertid ikke ses af trafiktallene, om der er sket en modregning for såvel den nuværende biltrafik som den andel af den fremtidige trafik, der vil skifte fra bil til letbane hhv. til Supercykelstierne.

Umiddelbart vil vi tro, at stigningen i biltrafikken vil blive mindre end forudsat i trafikanalysen. Vi skal anbefale at dette medtages i det videre arbejde.

Cykeltrafikken er stort set ikke medtaget i trafikanalysen bortset fra ved enkelte af krydsene.

Der ses således slet ikke medtaget den Supercykelsti, der skal forløbe langs Helsingørmotorvejen, enten som en selvstændig sti eller ved brug af cykelstierne langs Lundtoftegårdsvej. Herunder krydsningerne af Supercykelstien med de større veje.

Det er vigtigt at også cykeladgangen fra områderne omkring denne til selve Supercykelstien også bliver af høj kvalitet og med stor trafikikkerhed ved krydsningen af vejnettet.

Såfremt de foreslåede stitunneller etableres, skal rampernes hældning være således, at der kan cykles med normal hastighed op ad disse.

Krydsanlæggene skal også have tilstrækkelig med kapacitet til cyklisterne.

Vi skal anbefale at trafikanalysen, og de forslag til trafikanalæg der udformes, udvides til at omfatte cykeltrafikken og sikre, at der er fokus på trafikikkerheden for denne. Ikke mindst i de mange nye kryds, herunder ved ramper til og fra Helsingørmotorvejen.



Lyngby-Taarbæk/Rudersdal lokalafdeling, Fuglsangvej 18, DK-2830 Virum, Tel +45 45 85 88 37
Cyklistforbundet.lyngby-sollerod@mail.dk, www.cyklistforbundet.dk/lyngbyrudersdal

Der er for to kryds på Klampenborgvej, dels ved Hjortekærsvej dels ved Hvidegårdsparken foreslået at der enten laves rundkørsler eller lysregulering.

Cyklistforbundet skal her henstille, at der udføres lysreguleringer, da begge kryds er dele af skoleveje, og rundkørsler på veje med stor biltrafik efter vores opfattelse ikke er sikre nok for skolebørnenes trafik.

Vi skal endelig gøre opmærksom på at der ikke er anvist en løsning på det eksisterende problem ved rampen fra Klampenborgvej mod syd til Helsingørmotorvejen/Motorring 3, hvor især biltrafikken fra Lundtoftegårdsvej der kort passerer ad Klampenborgvej og drejer til højre over cykelstien, gør at denne uregulerede krydsning føles både usikker og utryg.

Vi skal foreslå, at lysreguleringen ændres, så også krydsningen mellem højresvingene biler til rampen og ligeudkørende cyklister reguleres.

F.eks. således at bilerne fra Lundtoftegårdsvej via Klampenborgvej til rampen har en samlet grøn fase, og der er rødt for kørsel til rampen når der er grønt for bilerne og cyklisterne fra Klampenborgvej mod øst, hvor der formentlig er færre biler der skal dreje ned ad rampen.

Med venlig hilsen
Niels Wellendorf
Formand for lokalafdelingen

Cyklistforbundet
Lyngby-Taarbæk/Rudersdal
lokalafdeling
Fuglsangvej 18
DK-2830 Virum

Tel +45 45 85 88 37
Cyklistforbundet.lyngby-sollerod@mail.dk
www.dcf.dk/lyngby

26. januar 2012

Oplæg til bedre skoleveje for cyklister og gående

Med henblik på at få flere til at cykle til skole foreslår lokalafdelingen følgende tiltag:

Punkt 1, Adfærdskampagne og oplysninger om trafiksikkerhed og sundhed

Vi foreslår, at der sker en oplysningskampagne overfor forældre og børn, der fortæller om trafiksikkerhed og sundhed. Formålet er at give en forståelse af, at den megen bilkørsel omkring skolerne, ikke kun om morgenen, men også ved afhentningen af såvel skole som SFO-børn, er med til at gøre det usikkert og utrygt for de der går og cykler. Samt at børnenes sundhed styrkes ved at lade dem gå og cykle.

Kampagnerne kan være med udgangspunkt i "Vi cykler til skole" og "Alle Børn Cykler" kampagnerne.

Punkt 2, Cykeltræning af eleverne

Det skal indgå løbende i skoleforløbet, at eleverne trænes i cykling og god trafikadfærd. Børn, der køres i skole har langt sværere ved at cykle ordentligt, hvis de ikke tidligt har lært det.

Punkt 3, Opsætning af retningslinjer for kørsel til skolen

De fleste skoledistrikter giver kort afstand til skolen. Der kan derfor gives retningslinjer om at der f.eks. kun må køres børn til og fra skole hvis de bor i en bestemt afstand fra skolen, f.eks. mere end 2 km.

Undtagelse herfra skal aftales skriftligt med begrundelser fra forældrene, der er andet end bekvemmelighed og tidsforbrug (alle har tid nok hvis de planlægger deres liv ordentligt).

Forældre, der får en sådan tilladelse skal have en synlig mærkat herom i bilernes forrude ved kørslen til skolen.

Punkt 4, Cykelstier helt hen til skolerne

Vi foreslår, at der på de veje lige omkring skolen, hvor færdslen foregår etableres egentlige cykelstier



eller stier i eget trace helt hen til skolerne cykelparkering.

Punkt 5, Ordentlig cykelparkering

Det er en forudsætning for, at det er bekvemt at køre i skole på cykel, at cyklen også er til at køre på når man skal hjem. Derfor er det vigtigt, at cyklen kan parkeres ordentligt og at den ikke udsættes for vejr og vind.

Vi foreslår, at skolerne cykelparkering opgraderes således at den er overdækket og sikret mod mulighed for hærværk mv. Der bør også være mulighed for at få luft samt reparere cyklerne.

Der skal også være mulighed for at forældre, der følger deres børn i skole på cykel kan parkere kortvarigt på en ordentlig måde.

Punkt 6, Færre muligheder for afsætning tæt på skolen

For at sikre mod den unødvendige bilkørsel til skolerne foreslår vi at der indføres en stopforbudszone omkring skolerne i tidsrummet omkring skolestart og -slut. Størrelsen af zonerne fastlægges særskilt for hver skole, men bør minimum være 500 meter fra skolen. Det kan være nødvendigt, at give beboere på vejene særlige tilladelser til parkering på de pågældende vejstrækninger.

Hvor det skønnes nødvendigt etableres afsætningsområder på trafikvejene i en passende stor afstand til skolen. Dog således at kørslen til disse pladser kan ske ad veje med cykelstier. Og uden at det er nødvendigt at køre frem og tilbage ad samme vej.

Der bør herefter alene være mulighed for afsætning for busser der anvendes af skolerne til kørsel til f.eks. svømning samt for de (meget få) forældre, der har særlig tilladelse jf. punkt 3.

Eksisterende afsætningspladser tæt ved skolerne nedlægges hhv. reserveres, til biler med særlig tilladelse.



Appendiks 1, Eksempler på vej med stopforbudszone:

Parcelvej mellem Frederiksdalsvej og Virumvej
Skolebakken mellem Kollelevbakken og Virumvej
Akevænget
Hasselvej fra nord for Ahornvej til Fuglsangvej
Fuglsanggårds Allé
Nøjsomhedsvej mellem Danmarksvej og Lundtoftevej
Lundtoftevej mellem Nøjsomhedsvej og Lundtofteparken
Kongsvænget
Trongårdsvej
Lyngbygårdsvej
Carlshøjvej mellem Toftebæksvej og Sorgenfrigårdsvej
Kongevejen mellem Skovbrynet og Æblevænget
Engelsborgvej mellem Nybrovej og Christian X Allé
Cristian X Allé mellem Engelsborgvej og Gammel Bagsværdvej
Gammel Bagsværdvej mellem Prinsessevej og Chr. Winthers Vej
Gyrithe Lemches Vej
Lundtoftevej mellem Kulsviervej og Elektrovej