

REFERAT Udvalget for Infrastruktur og Trafik 2014-2017 d. 18-05-2017

Mødedato Torsdag d. 18. maj 2017 kl. 17:00

Mødested Lilletrommen

Mødedeltagere Thomas Bak (V) , Carsten Nielsen (A), Lars Simonsen (B), Flemming Rømer (O) (Fravær), Henriette Brandt Pedersen (Ø), Michael Randropp, Kim Bruun (Fravær), Jens E. Pedersen, Nils Dyhring

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Anbefalet prioritering af indsatser til løsningskatalog for mobilitet og infrastruktur.....	4
Formanden ønsker mødedato i september ændret.....	6
Godkendelse af skitseprojekt for trafiksikring af Humlebæk Strandvej.....	7
Linjeføring af sti mellem Nivå og Humlebæk.....	9
Godkendelse af Mobilitets- og infrastrukturstrategi 2018-2029.....	12
Fodgængerkrydsninger på Holmegårdsvej.....	14
Sager på vej per 18. maj 2017.....	17
Orientering.....	18

Punkt 50: Godkendelse af dagsordenen

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 18-05-2017

Dagsorden godkendt.

Punkt 51: Anbefalet prioritering af indsatser til løsningskatalog for mobilitet og infrastruktur

16/26946

Beslutningstema

Drøftelse og udpegning af indsatser som kan indarbejdes i en 4-årig handlingsplan.

Sagsfremstilling og økonomi

Baggrund

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget besluttede den 10. januar 2017 - efter indstilling fra Udvalget for Trafik og Infrastruktur - proces og formål for udarbejdelse af Mobilitets- og infrastrukturstrategi.

Af den vedtagne proces fremgår at Udvalget for Infrastruktur og Trafik på mødet den 18. maj drøfter indsatser i et løsningskatalog og overfor Plan-, Miljø og Klimaudvalget peger på indsatser, der kan indarbejdes i en 4-årig handlingsplan.

Workshop i Udvalget for Infrastruktur og Trafik

Udvalget for Infrastruktur og Trafik skal drøfte udkast til løsningskatalog og pege på de konkrete løsninger, som vil være effektivt, at arbejde videre med henblik på at opfylde strategiplanens målsætninger.

Drøftelsen på mødet har karakter af en workshop.

Workshoppen vil blive faciliteret af kommunens rådgiver på mobilitets- og infrastrukturstrategien.

Baggrunden for workshoppen er dels de mange ideer til løsninger og mulige indsatser, som administrationen har indhentet i forbindelse med analyserne og interessentinddragelsen til Mobilitets- og infrastrukturstrategien, og dels Mobilitets- og infrastrukturstrategiens tre temaer.

For at kvalificere drøftelsen i udvalget, har administrationen sorteret indsatserne og opstillet et forslag til bruttoliste.

Indholdet i bruttolisten forelægges og drøftes på workshoppen, herunder også forslag til den tidsmæssige fordeling af de enkelte indsatser inden for den 4-årige handlingsplanperiode.

Bruttolistens indsatser er udvalgt ud fra blandt følgende kriterier:

- De skal være effektive i forhold til de opstillede strategimål.
- De skal have en rimelig geografisk spredning i kommunen
- De skal kunne forbedre trafikikkerhed og fremkommelighed for både cyklister og bilister.
- De skal imødegå de mest presserende trafikale problemer og ønsker
- De skal både omfatte fysiske forbedringer, informationsindsatser og udviklingsprojekter.
- De skal være realistiske at gennemføre i perioden.

Behandlingen i Plan-, Miljø og Klimaudvalget og videre proces.

Resultatet af workshoppen vedrørende indsatser opsamles i et løsningskatalog i skemaform og anbefales overfor Plan-, Miljø og Klimaudvalget. Dette behandles på udvalgets møde den 30. maj.

På baggrund af løsningskataloget, anbefalinger fra Udvalget for Infrastruktur og Trafik, beslutninger i Plan-, Miljø- og Klimaudvalget og Byrådet, samt budget herunder evt. resultat af budgetforhandlingerne indarbejder administrationen indsatserne i en konkret handlingsplan med indsatser, økonomi og tidsplan for perioden 2018 – 2021. Handlingsplanen indeholder de indsatser, som konkret planlægges realiseret og implementeret i den kommende 4-årsperiode og som der er budgetmæssig dækning for.

Handlingsplanen drøftes på møde i Udvalget for Infrastruktur og Trafik til efterfølgende beslutning i Plan-, Miljø og Klimaudvalget.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Udvalget for Infrastruktur og Trafik.

Indstilling

1. At udvalget overfor Plan-, Miljø- og Klimaudvalget, anbefaler konkrete løsninger, som ønskes prioriteret til at indgå i den 4-årige handlingsplan for 2018 – 2021.

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 18-05-2017

Udvalget for Infrastruktur og Trafik anbefaler at administrationen udarbejder forslag til en konkret 4-årig handlingsplan. Forslaget laves på baggrund af bruttolisten og udkastet til Mobilitets- og Infrastrukturstrategi, hovedsagligt prioriteret inden for følgende undertemaer:

- Sammenhængende og trafiksikker infrastruktur
- Begrænsning af gennemkørende trafik
- Parkering ved stationerne (cykel og bil)
- Høj fremkommelighed for alle trafikarter
- Øge tryghed med fokus på belysning og beplantning
- Nye teknologiske muligheder
- Hensynsfuld trafikadfærd

Udvalget anbefaler at handlingsplanen indeholder handlinger der matcher tre forskellige udgiftsniveauer på hhv. 20, 22,5 og 25 mio. kr. årligt.

Punkt 52: Formanden ønsker mødedato i september ændret

16/16709

Beslutningstema

Formanden ønsker mødet i Udvalget for Infrastruktur den 13. september flyttet.

Sagsfremstilling og økonomi

Udvalget for Infrastruktur og Trafik godkendte på deres møde den 22. september 2016 følgende mødedatoer:

Onsdag den 22. marts 2017

Torsdag den 18. maj 2017

Onsdag den 20. september 2017

Onsdag den 13. december 2017

Formanden ønsker mødet i Udvalget for Infrastruktur den 20. september 2017 kl. 17.00 flyttet til den 26. september 2017 kl. 17.00, da han er forhindret i at deltage.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Udvalget for Infrastruktur og Trafik.

Indstilling

Formanden for Udvalget for Infrastruktur og Trafik indstiller:

1. At møde den 20. september 2017 flyttes til den 26. september 2017.

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 18-05-2017

Indstillingen vedtaget.

Bilag

Udvalgskalender opdateret 31012017.pdf

Punkt 53: Godkendelse af skitseprojekt for trafiksikring af Humlebæk Strandvej

13/3506

Beslutningstema

Godkendelse af projektforslag for trafiksikring af Humlebæk Strandvej nord for Hejreskov Allé.

Sagsfremstilling og økonomi

Baggrund

Det tidligere Trafiksikkerhedsudvalg drøftede på mødet den 20. februar 2013 sagen ”Strækningsanalyse for Humlebæk Strandvej”. Baggrunden for sagen var at Humlebæk Strandvej var udpeget som sort strækning med mange trafikulykker.

Med udgangspunkt i strækningsanalysen besluttede udvalget en række tiltag som skulle gennemføres for at øge trafikikkerheden på strækningen.

Hovedparten af disse forbedringer er gennemført herunder sanering af fodgængerfelter, opstramning af afstribsningen, forbedringer ved Dageløkkevej, bump ved rundkørslen ved Torpenvej mm.

Der udestår dog fortsat realisering af tiltagene på den nordlige del af strækningen. Disse udestående tiltag fremgår af nedestående projektforslag.

Plan-, Miljø og Klimaudvalget besluttede på mødet den 4. oktober 2017 at disponere 2,0 mio. kr. til trafiksikring af Humlebæk Strandvej af anlægsmidlerne til Trafiksikkerhed i 2017.

Projektforslag

Tiltagene på den nordlige del af strækningen omfatter:

- Støttepunkt for lette trafikanter med heller på Humlebæk Strandvej mellem Hejreskov Allé og Amalievej.
- Højresvingsbane (afmærkning) ved indkørsel til Louisiana.
- Venstresvingsbane ved indkørsel til Louisiana og støttepunkt for lette trafikanter.
- Forbedret udkørsel fra Amalievej (Louisevej) som indrettes med en støttehelle på Strandvejen.
- Forbedret vejvisning og eventuelt belysning ved indkørsel til museet

Disse tiltag kan med fordel realiseres som et samlet projekt. Administrationen har derfor fået udarbejdet et skitseprojekt. Skitseprojektet præsenteres på mødet. Det er forudsætningen at anlæg af ovenstående kan rummes inden for den afsatte bevilling.

Projektet tænkes udført af NSVP. Af hensyn til museet på Louisiana, udføres opgaven i marken udenfor museets højsæson dvs. efter 10. september 2017. Gennemførelse af projektet i 2017 forudsætter vedtagelse inden sommerferien 2017 af hensyn til Louisiana og NSPVs disponering.

Projektet er vurderet at kunne gennemføres inden for de disponerede midler.

Udvalget for Infrastruktur og Trafik drøfter projekter for så vidt angår de trafikfaglige elementer med henblik på anbefaling til Plan-, Miljø- og Klimaudvalget.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget.

Indstilling

1. At projektforslaget godkendes med henblik på udførelse i 2017.

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 18-05-2017

Udvalget for Infrastruktur og Trafik anbefaler projektet udført som foreslået.

Bilag

VS: Humlebæk Strandvej - status på detailprojektering. - H-HS-5200_rev 0.pdf

Punkt 54: Linjeføring af sti mellem Nivå og Humlebæk

17/10406

Beslutningstema

Drøftelse vedrørende valg af mulige linjeføringer for sti mellem Nivå og Humlebæk.

Sagsfremstilling og økonomi

Baggrund

Plan- Miljø- og Klimaudvalget besluttede på mødet den 4. oktober 2016, at der i 2017 gennemføres en forundersøgelse af mulige linjeføringer, anlægsøkonomi, trafikpotentiale mm. for en sti mellem Nivå og Humlebæk. Af sagsfremstillingen fremgik, at der er flere mulige linjeføringer, som dog kan være begrænset af terræn, ejer- og fredningsforhold.

Administrationen er i gang med denne foranalyse og har udvalgt og undersøgt fire forskellige alternativer til linjeføringen.

Udvalget skal på denne baggrund drøfte og anbefale formålet og udformningen af stien samt udvælge en eller evt. to linjeføringer, som administrationen skal arbejde videre med den nærmere analyse af.

Stien er anslået at koste 5,0 mio. kr. Vedrørende finansiering af stien besluttede Plan-, Miljø- og Klimaudvalget, at der i 2017 afsættes 2,0 mio. kr. af anlægsmidlerne til stier, og at der reserveres 2,0 mio. kr. i 2018 og 1,0 mio. kr. i 2019 også af denne bevilling. I forbindelse med budgetrevision 30/4 forventes det besluttet, at midlerne i 2017 anvendes med 0,3 mio. kr. til foranalysen i 2017, og at 1,7 mio. kr. overføres til 2018 med henblik på samlet anlæg af stien. Et mere præcist estimat for den samlede pris vil blive afklaret i det videre arbejde.

Af budgetforlig 2017 – 2020 fremgår at *"en stiforbindelse mellem Humlebæk og Nivå samt reovering af banestien mellem Nivå og Kokkedal vil blive prioriteret højt inden for den afsatte ramme med henblik på gode stiforbindelser til ny svømmehal"*.

Formålet med stien

Fredensborg Kommune ønsker at etablere en højklasset cykelforbindelse mellem Nivå og Humlebæk, så der opnås en sammenhængende cykelforbindelse mellem kystbyerne. Den nye sti skal binde byerne sammen, så det er muligt at komme nemt på cykel til skole-, kultur- og fritidstilbud og samtidig tilgodese pendlere, så cykling er et reelt alternativ i forhold til valg af andre transportmidler. De overordnede mål i kommunens cykelpolitik understøtter cykelforbindelsen.

Krav til stien

For at stien kan opfylde den ønskede funktion skal den:

- Forløbe så direkte som muligt uden trapper, stejle ramper og lignende.
- Koble sig til de eksisterende overordnede stisystemer i Humlebæk og Nivå og til bykerner og knudepunkter
- Have en udformning som muliggør sikker cykling med høj hastighed, dvs. blandt andet have komfortable og sikre bredde-, kurve- og krydsningsforhold.
- Være tryk at anvende, dvs. have belysning, være genkendelig bl.a. ved afmærkning med færdselstavler, og det skal være nemt at orientere sig.

For at stien kan opfylde funktionskravene, er der krav til stiens fysiske udformning:

- Stien skal opfylde vejreglernes krav til udformning og afmærkning af stier. Dvs. udføres den dobbeltrettet, skal den have en bredde på 3-4 m.
- Der er lagt op til at stien alene er en cykelsti. Det kan afhængigt af den konkrete linjeføring og afledte anlægsøkonomi overvejes at supplere stien med en gangbane.
- Der skal være belysning langs stien i både by og åbent land og beplantning i et omfang der giver læ, men ikke utryghed.
- Den skal anlægges med jævn belægning på både cykelsti og eventuelt fortov. På cykelstien anvendes asfaltbelægning med slidlag af pulverasfalt.

Fire forslag til linjeføring af stien mellem Nivå og Humlebæk

Administrationen har på baggrund af ovenstående og de nuværende fysiske forhold og stisystemer arbejdet med fire alternativer til linjeføring af stien Rute 1, 2, 3 og 4. (rute 4 er en eksisterende cykelsti som kan forbedres).

Figur 1 viser linjeføringen for hvert af forslagene. Rute 1, 2 og 3 er placeret vest for jernbanen, mens rute 4 er placeret øst for jernbanen.



Figur 1. De fire forslag til valg af linjeføring. Rute 1, 2, 3 og 4.

Rute 1- 3 vest for Kystbanen og kobler sig alle tre til det eksisterende stisystem i Nivå ved Hovedstien mellem VIBO-boligområdet og Lergravssøerne. Dermed bliver der god sammenhæng til det eksisterende stisystem i Nivå og videre mod Kokkedal ad Banestien. Rute 4 øst for jernbanen følger hovedsageligt eksisterende stier og dermed den eksisterende sammenhæng i stisystemet. De fire løsningsforslag vil dermed alle have forbindelse til Nivå Center og Nivå station. Dog primært forslag 1-3..

- Rute 1 løber ad eksisterende grus- og jordstier og kobler sig i Humlebæk til det eksisterende stisystem ved Langebjergstien og Dageløkkestien.
- Rute 2 løber ad eksisterende jordstier i Dageløkke Skov, ad nye stier over marker og langs bebyggelsen Bakken og kobler sig i Humlebæk til det eksisterende stisystem ved bebyggelsen Bakken.
- Rute 3 løber ad eksisterende jordstier i Dageløkke Skov, ad nye stier langs jernbanen, over mark, langs Dageløkkevej og kobler sig i Humlebæk til det eksisterende stisystem ved Skeltoftevej.
- Rute 4 følger eksisterende cykelstier langs Gammel Strandvej, følger boligvejen Nordre Strandvej hvor der ikke anlægges sti, samt følger eksisterende stier langs Humlebæk Strandvej frem til Humlebæk.

Der er allerede stiforbindelse på østsiden af Kystbanen. Derfor vil placeringen vest for banen i højere grad opfylde et udækket behov. De tre linjeføringer vest for banen løber alle igennem naturområder, og det kan give udfordringer i forhold til ejerskab, plan- og naturforhold, belægning og belysning mm, der kan vanskeliggøre den optimale gennemførelse af linjeføringerne og/eller udformningen. De krydser desuden alle tre Dageløkkevej, hvilket kræver at der etableres en sikker krydsning af denne. Linjeføringen øst for jernbanen følger på en delstrækning en dobbeltrettet fællessti med flere tilsluttende sideveje, det er en udfordring i forhold til trafikikkerhed. Desuden krydser denne linjeføring Humlebæk Strandvej, hvilket kræver at der etableres en sikker krydsning.

Rute Fordele

1 Ruten findes i dag

Udfordringer

- Ejerforhold
- Stejl på delstræk
- Snoet forløb, der ikke er optimalt til en højklasset sti

		- Tilstrækkelige oversigtsforhold ved vejkrydsning
2	Forlænger eksisterende sti ved bebyggelsen Bakken	- Ejerforhold - Myndighedsarbejde i forhold til planlov og naturbeskyttelseslov - Tryghed - Gennemskærer landskab og marker
3	- Forløber tæt langs banen og har dermed øget tryghed og sandsynlighed for tilladelse til belysning	- Ejerforhold - Myndighedsarbejde i forhold til planlov og naturbeskyttelseslov
4	-Eksisterende stier anvendes hovedsageligt -Er belyst på nogle delstræk	Opfylder ikke behov for cykelsti vest for banen. Vanskeligt at opnå tilstrækkelig bredde Trafiksikkerhed langs Gammel Strandvej

Den videre proces

På baggrund af udvalgets anbefaling af linjeføring konkretiseres projektet mht. detaljeret linjeføring, tværprofil, udformning og økonomi, ligesom eventuelt behov for dispensationer afdækkes, med henblik på fornyet politisk behandling i september.

Udvalget for Infrastruktur og Trafik drøfter de trafikale aspekter af sagen med henblik på anbefaling til Plan-, Miljø og Klimaudvalget.

Bevilling

Sagen har på sit nuværende stade ingen bevillingsmæssige konsekvenser

Kompetence

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget.

Indstilling

1. At forslag til linjeføring drøftes, og der peges på en eller evt. to konkrete linjeføringer, som administrationen skal arbejde videre med.

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 18-05-2017

Udvalget for Infrastruktur og Trafik anbefaler at der arbejdes videre med en højklasset cykelsti (asfalteret sti med belysning), som forbinder Langebjergstien i Humlebæk og stien i Nivå som forslag 1, 2 og 3 udgår fra.

Punkt 55: Godkendelse af Mobilitets- og infrastrukturstrategi 2018-2029

16/26946

Beslutningstema

Godkendelse af Fredensborg Kommunes Mobilitets- og Infrastrukturstrategi 2018-2029. Eventuelt efter udsendelse i høring.

Sagsfremstilling og økonomi

Baggrund

Af Planstrategien ”Fremtidens Fredensborg kommune” fremgår at der skal udvikles en infrastrukturplan, der sikrer en velfungerende infrastruktur til og fra København og på tværs af kommunen og regionen. Der er i budgetforliget 2016 - 2019 afsat midler til udarbejdelse af planen herunder nødvendige analyser, konsulentstøtte, lønudgifter mm. Desuden er afsat 2,0 mio. kr. årligt i årene 2018 – 2021 til realisering af planen.

Første del af dette arbejde foreligger nu til godkendelse i form af en 12-årig Mobilitet og Infrastrukturstrategi. Strategien kan ses i vedhæftede bilag.

Mobilitets og Infrastrukturstrategien drøftes i Udvalget for Infrastruktur og Trafik på møde den 18. maj 2017, med henblik på efterfølgende behandling i Plan-, Miljø- og Klimaudvalget den 30. maj.

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget tager stilling til, hvorvidt planen skal udsendes i høring forud for endelig vedtagelse i Byrådet.

Anden del af arbejdet er 4-årige handlingsplaner med konkrete indsatser, der gennemføres for at realisere strategien. Den første 4-årige handlingsplan dækker årene 2018 – 2021, og udarbejdes på baggrund af forslag til løsningskatalog og konkret vedtaget budget for perioden.

Strategiens tilblivelse

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget besluttede den 10. januar - på baggrund af anbefaling fra Udvalget for Infrastruktur og Trafik; forventninger, formål og proces for arbejdet med den vedlagte Mobilitet- og Infrastrukturstrategi.

Det overordnede formål med Mobilitets og Infrastrukturstrategien og de tilhørende handlingsplaner, er at skabe grundlag for de fremtidige politiske prioriteringer, og administrative beslutninger på vej- og trafikområdet. Strategien tager afsæt i de overordnede sigtelinjer for kommunens udvikling, som er beskrevet i ”Fremtidens Fredensborg Kommune - Plan- og Agenda 21 strategi 2015-2020”. Den skal medvirke til at Fredensborg Kommune er en attraktiv kommune for både borgere og besøgende.

Strategien skal medvirke til at skabe en sammenhængende, grøn og trafiksikker infrastruktur til gavn for alle borgere, erhvervsliv, turister og pendlere. Den skal styrke mobiliteten i de enkelte bysamfund, give borgerne mulighed for at leve et sundt og aktivt liv og sikre et sammenhængende, kollektivt net – både internt i kommunen, og til knudepunkter udenfor kommune. Den skal styrke det politiske beslutningsgrundlag, og sikre omkostningseffektive løsninger på vej- og trafikområdet.

Det blev besluttet at planen skal bestå af dels en 12-årig Mobilitets- og Infrastrukturstrategi, som følges op af 4-årige handlingsplaner.

Udvalget for Infrastruktur og Trafik har på flere møder givet input til mulige emner og indsatser der skal medtages i arbejdet.

Administrationen har på baggrund af dette fået gennemført analyser af blandt andet trafikulykker, trafik, vejnet og den kollektive trafik, samt udsendt spørgeskema til borgerne og skoler, og afholdt workshop med borgere, ældrecentre mm.

Hovedresultaterne fra analyserne og borgermøderne blev præsenteret for Udvalget for Infrastruktur og Trafik på mødet den 22. marts 2017, hvor udvalget desuden drøftede og anbefalede mulige temaer i planen.

Indholdet i Mobilitets- og infrastrukturstrategien

Strategiens sigte er 12 år ligesom kommuneplanens planperioder. Derved kan der skabes synergi med overordnede

udviklingsønsker og byudvikling i kommunen.

Den 12-årige strategi arbejder med tre temaer, som er de tre strategiske hovedspor i strategien.

Under hvert tema er der kort opřidset fakta, status og relevante facts i relation til temaet, og det er opřistet hvad der skal opnås og arbejdes med over den 12-årige periode. De tre temaer er:

1. Fremtidens by- og infrastruktur

Dette tema handler om hvordan kommunen som vejmyndighed, administration og ”systemejer” effektivt forbedrer, udvikler og vedligeholder infrastrukturen i form af veje og stier. Temaet indeholder blandt andet; ombygninger der forbedrer trafiksikkerhed og fremkommelighed, cykelstier, samarbejde med staten samt, hvordan vi sikrer bevarelse af vejenes værdi og sikrer sammenhæng mellem den ønskede byudvikling og infrastrukturen.

2. Trygge og sikre nærområder

Dette tema handler om dér hvor borgerne bor, og den færdsel der er i boligområderne i byerne og på landet, omkring skoler og andre institutioner. Det skal være trygt, sikkert rart og pænt at færdes - uanset hvor man vælger at bosætte sig i kommunen, og alle skal være sikre og hensynfulde trafikanter. Temaet indeholder blandt andet trafiksaneringer, samarbejde med skoler, kampagner, trafikken gennem landsbyerne, indretning af boligveje, hensynsfuld adfærd, tilgængelighed, skoleveje og lignende.

3. Bæredygtig hverdagstrafik

Dette tema handler om den måde vi transporterer os på, og hvordan vi kan arbejde for at den bliver sund, klimavenlig og fremtidssikret. Temaet omhandler kollektiv trafik, pendling, fremme af cyklisme, klimavenlig transport og lignende. Temaet lægger også op til at kommunen kan være nysgerrige i forhold til ny teknik som for eksempel selvkørende biler, samkørselstjenester og lignende.

Den videre proces

Udvalget for Infrastruktur og Trafik drøfter på mødet den 18. maj 2017 Mobilitets og Infrastrukturstrategien med henblik på anbefaling til Plan-, Miljø- og Klimaudvalget. Eventuelle kommentarer og justeringer af strategien gennemføres i muligt omfang inden forelæggelse for PMK.

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget tager stilling til, hvorvidt planen skal udsendes i høring forud for indstilling til endelig vedtagelse i Byrådet. Eventuelle kommentarer og justeringer af strategien gennemføres i muligt omfang inden udsendelse i høring. Høringsperioden foreslås i givet fald at være uge 24 – 27, med henblik på endelig vedtagelse i PMK den 15. august og efterfølgende vedtagelse i Byrådet.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget vedrørende indstillings punkt 1.

Byrådet vedrørende indstillingens punkt 2.

Indstilling

1. At der tages stilling til om Mobilitets- og Infrastrukturstrategien skal sendes i høring.
2. At Mobilitets- og Infrastrukturstrategien godkendes.

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 18-05-2017

Udvalget for Infrastruktur og Trafik anbefaler indstillingens punkt 1.

Bilag

Strategi til TIU_maj2017.pdf

Punkt 56: Fodgængerkrydsninger på Holmegårdsvej

17/6053

Beslutningstema

Beslutning af skitseforslag for stikrydsninger på Holmegårdsvej.

Sagsfremstilling og økonomi

Baggrund

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget behandlede på mødet den 16. august 2016 en sag om ”Justering af anlægsmidler i 2016”, og på mødet den 4. oktober 2016 en sag om ”Udmøntning af anlægsmidler til stier og trafiksikkerhed i 2017”. Udvalget besluttede at der anvendes 0,2 mio. kr. af anlægsmidlerne til trafiksikkerhed fra 2016 og 0,4 mio. kr. af anlægsmidlerne til trafiksikkerhed fra 2017 til trafiksikkerhedsmæssig ombygning af de to stikrydsninger på Holmegårdsvejs nordlige del ved Græsegård og ved Karsemosegård.

Administrationen har været i dialog med Grundejerforeningen Brønsholmgård mht. løsningsforslag. Her nævnte Grundejerforeningen deres ønsker og de problemer medlemmerne havde ved krydsningerne.

Derudover har administrationen undersøgt forholdene på strækningen mht. uheld og hastighed samt været på besigtigelse på stedet med Nordsjællands Politi.

Administrationen har på baggrund af ovennævnte fået udarbejdet et skitseprojekt for de to stikrydsninger.

Stikrydsningen ved Græstedgårdsvej

Stikrydsningen er placeret indenfor byzone (50 km/t). Der har været få uheld i området med lettere eller alvorlig tilskadekomne.

I nærheden af området er der flere dagsintuitioner, og fritidsaktiviteter/klubtilbud for seniorer samt et bustoppested.

Tendensen for uheldene og dialogen med Grundejerforeningen har givet et indtryk af, at problemet ved stikrydsningen er bilisternes fejlbedømmelse af den gældende hastighedsgrænse.

Skitseforslaget er at stikrydsningen bliver suppleret med to bump, og med en lokal anbefalet hastighedsnedsættelse på 40 km/t igennem stikrydsningen.

Stikrydsning ligger tæt på et busstoppested, så bussen forventes i forvejen at være nede i fart det pågældende sted.

Stikrydsningen ved Brønsholmgårdsvej

Stikrydsningen er placeret udenfor byzonen og hastighedsgrænsen er på 60 km/t på denne strækning. Der har ikke været registreret uheld i krydset siden 2010.

I nærheden af stikrydsningen er der et større idrætsanlæg, som anvendes af flere unge i kommunen til fritidsaktiviteter. Derudover er der et bustoppested, som betjener to buslinjer.

Her er udfordringen ligeledes hastigheden og fejlbedømmelsen af den skiltede hastighed.

Området er udenfor byzonen, derved er muligheder for foranstaltninger begrænsede. Her foreslås etableret en midtehelle, så de lette trafikanter kan krydse vejen i to etaper.

Anlæg af en midtehelle indebærer en mindre vejudvidelse på stedet. Samtidig forskydes stikrydsningen med nogle få meter for at lede trafikanterne bedst muligt igennem hellen.

Anlæggene forventes udført i regi af Nordsjællands Park og Vej. Efter vedtagelse forventes arbejde at kunne påbegyndes medio 2017.

Sagen drøftes i Udvalget for Infrastruktur og Trafik for så vidt angår de trafikfaglige forhold med henblik på indstilling til Plan-, Miljø og Klimaudvalget.

Sagsbehandling siden behandling i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 22. marts.

Udvalget for Infrastruktur og Trafik drøftede to forskellige udførelsesmuligheder af krydsningshelle ved Brønsholmgårdsvej.

Det ene forslag svarer til den løsning som er beskrevet i dagsordenspunktet og omfatter etablering af én krydsningshelle øst for krydset. For at sikre svingkurverne til og fra Holmegårdsvej, er hellen placeres ca. 15 m fra krydset, hvilket betyder at de stier som udmunder i krydset i dag, skal rykkes nogle meter mod øst. Etablering af midterhellen indebærer at der skal laves en vejudvidelse over ca. 20 – 30 m.

Det andet forslag omfatter anlæg af to heller på Holmegårdsvej – en på hver side af krydset. Det giver ud over en krydsning for de lette trafikanter, mulighed for at venstresvingende biler fra Holmegårdsvej, kan holde mellem hellerne mens de afventer svingning. Denne løsning vil være den ideelle løsning i krydset, men den kræver vejudvidelse over en længere stækning og er derfor væsentligt dyrere end forslaget med kun en helle. Forslaget med to heller forudsætter en forøgelse af anlægsbudgettet på ca. 0,4 mio. kr.

Udvalget for Infrastruktur og Trafik anbefalede at der arbejdes videre på en løsning, med én helle, og at denne rykkes til en placering så tæt på krydset som muligt, således at der skal ske mindst mulig forlægning af stierne, og således at der er større sandsynlighed for at de lette trafikanter anvender stikrydsningen (se bilag). Administrationen arbejder videre med skitsering af dette forslag.

Der er dog en grænse for hvor tæt hellen kan komme på krydset. Det skyldes at hellen forudsætter at der afstribes med en spærreflade på Holmegårdsvej. Spærrefalden må ikke placeres i krydsningsområdet, da der ikke må køres på den. Hvis der etableres to heller – en på hver side af krydset som beskrevet oven for – undgås spærrefladerne i krydsningsområdet og krydsningshellen kan placeres tættere på krydset.

Sagsbehandling siden behandling i Plan-, Miljø- og Klimaudvalget den 4. april.

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget besluttede at tilbagesende sagen til Udvalget for Infrastruktur og Trafik med henblik på vurdering af alternative løsninger.

Administrationen har på baggrund af ovenstående, opstillet følgende to alternative forslag til krydsningen af Holmegårdsvej ved Brønsholmgårdsvej:

1. Anlæg af én helle på Holmegårdsvej øst for Brønsholmgårdsvej
2. Anlæg af to heller på Holmegårdsvej - én på hver side af udmundingen af Brønsholmgårdsvej.

(I krydsningen ved Græstedgård har Udvalget for Infrastruktur og Trafik på mødet den 22. marts, anbefalet fartdæmpning til 40 km/t med bump (anslået pris på 0,15 mio. kr.)

I skemaet herunder er oplistet fordele og ulemper samt økonomi for de to alternativer.

Alternativ	Fordele	Ulemper	Anslået anlægøkonomi
1. en helle	Billigere end alt. 2	Kræver flytning af stikrydsninger. Flytning af hellen kan medføre krydsning uden om hellen	0,45 mio. kr.
2. to heller	Krydsningshellen kan placeres tæt på eksisterende stiudmundinger Stor sandsynlighed for at krydsningen anvendelse korrekt. Giver øget sikkerhed for svingende biler Giver bedre fartdæmpning	Dyrere end alternativ 1. Kræver fældning af træer i nordsiden af vejen	0,85 mio. kr.

Anbefales af vejreglerne		
-----------------------------	--	--

Vælges alternativ 1, med én helle kan den - sammen med den anbefalede løsning for krydsningen ved Græstedgård - gennemføres inden for den afsatte økonomi.

Vælges alternativ 2, med to heller kan den - sammen med den anbefalede løsning for krydsningen ved Græstedgård - gennemføres for 1,0 mio. kr. hvilket er 0,4 mio. kr. over det disponerede beløb.

Disse midler (0,4 mio. kr.) kan i givet fald tilvejebringes ved at undlade bump ved Græstedgårdsvej (0,1 mio. kr.), samt disponere 0,3 mio. kr. fra konto til diverse mindre forbedringer på vejnettet.

Bevilling

Anlæg af stikrydsningerne rummes inden den besluttede disponering af anlægsmidler til trafiksikkerhed.

Kompetence

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget.

Indstilling

1. At skitseprojektet godkendes med henblik på udførelse i 2017.

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 22-03-2017

Anbefaler administrationens indstilling, ang. stikrydsning ved Græstedgårdsvej.

Mht. stikrydsning ved Brønsholmsgårdsvej anbefaler udvalget, at de fremlagte forslag tilpasses med de faldne bemærkninger forud for behandling i Plan-, Miljø- og Klimaudvalget

Beslutning i Plan-, Miljø- og Klimaudvalget den 04-04-2017

Sagen tilbagesendes til Udvalget for Infrastruktur og Trafik med henblik på vurdering af alternative løsninger.

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 18-05-2017

Udvalget for Infrastruktur og Trafik anbefaler en løsning med to heller ved Brønsholmgårdsvej, finansieret som foreslået i sagen samt en løsning uden bump Græstedgårdsvej.

Bilag

Brønsholmgårdsvej forslag 1 + Græstedgårdsvej

Brønsholmgårdsvej forslag 2

Punkt 57: Sager på vej per 18. maj 2017

14/3350

Beslutningstema

Udvalget orienteres om sager der er planlagt til behandling.

Sagsfremstilling og økonomi

Listen over sager på vej er et planlægningsredskab for kommende møder. Sager opført på listen kan flytte dato, nye sager kan komme til, og varslede sager kan blive uaktuelle og udgå.

- Den varslede lovændring i forhold til nedsættelse af hastighedsgrænser i byområder.
- Retningslinjer for idrætsarrangementer på kommunens veje
- Beskrivelse af muligheder for ensretning af skiltning om knallertkørsel på stisystemet.
- Trafik i Langstrup.

Følgende emner indgår i Mobilitets og Infrastrukturstrategi mv.:

- Principper for borgeres betaling af fartdæmpende foranstaltninger o.l.
- Eksempler på behovet for at øge bredden af veje i forhold til trafikmængden
- Trafik i Langstrup.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Udvalget for Infrastruktur og Trafik.

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 18-05-2017

Orienteringen taget til efterretning.

Punkt 58: Orientering

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 18-05-2017

Ingen orienteringspunkter.