

REFERAT Udvalget for Infrastruktur og Trafik 2014-2017 d. 22-09-2016

Mødedato Torsdag d. 22. september 2016 kl. 17:30

Mødested Lilletrommen

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

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Fastsættelse af møder for Udvalget for Infrastruktur og Trafik i 2017.....	4
Faciliteter og tryghed på Kokkedal Station.....	5
Udmøntning af anlægsmidler til stier og trafiksikkerhed i 2017.....	8
Trafiksaneringsprojektet - Avderødvej.....	10
Bump på veje i åbent land og privat medfinansiering heraf.....	13
Status på arbejdet med den regionale infrastruktur.....	15
Orientering - evaluering af tilslutningsanlæg ved Kokkedal.....	17
Orientering om Regionens besparelser på busdriften.....	19
Sager på vej per 22. september 2016.....	21
Orientering.....	22

Punkt 18: Godkendelse af dagsordenen

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 22-09-2016

Dagsordenen godkendt.

Punkt 19: Fastsættelse af møder for Udvalget for Infrastruktur og Trafik i 2017

16/16709

Beslutningstema

Udvalget for Infrastruktur og Trafik skal tage stilling til forslag til egne mødedatoer i 2017.

Sagsfremstilling og økonomi

Mødestart kl. 17:30

Onsdag den 22. marts

Torsdag den 18. maj

Onsdag den 20. september

Onsdag den 13. december

Øvrige møder i komitéer, råd, nævn, m.m. vil blive tilføjet kalenderen når mødedatoerne er offentliggjort.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Udvalget for Infrastruktur og Trafik.

Kommunikation

Mødedatoerne bliver offentliggjort på www.fredensborg.dk

Indstilling

1. At forslag til mødedatoer godkendes.

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 22-09-2016

Indstillingen godkendt, dog besluttede udvalget at mødetidspunkt ændres, så møde i december 2016 og møder i 2017 afholdes fra kl. 17:00.

Bilag

Mødekalender 2017 til godkendelse i udvalg og Byråd 1.7.16.pdf

Punkt 20: Faciliteter og tryghed på Kokkedal Station

16/2788

Beslutningstema

Stillingtagen til hvilke løsninger administration skal arbejde videre med, for at forbedre forholdene på Kokkedal Station.

Sagsfremstilling og økonomi

Baggrund

Udvalget for Infrastruktur og Trafik besluttede på møde den 15. januar 2015 at der skal arbejdes med tryghedsskabende løsninger ved Kokkedal Station i samarbejde med Hørsholm Kommune.

Hørsholm Kommune har udarbejdet et notat, der er indstillet til politisk drøftelse ved budgetforhandlingerne i Hørsholm kommune.

Sagsfremstilling

Kokkedal Station er fysisk placeret i Hørsholm Kommune, arealerne nær stationsbygningen er ejet af DSB, og perroner, skinner og gangbroer ejes af BaneDanmark. Dermed er Fredensborg Kommunes muligheder for at beslutte samt gennemføre forbedringer begrænsede, og derfor arbejdes der i et samarbejde med de øvrige ejere.

Fredensborg og Hørsholm Kommune har i samarbejde fået udarbejdet et notat af forholdene omkring Kokkedal Station, og har efterfølgende foretaget en tryghedsbesigtigelse. Notatet omhandler både tryghed og parkering samt adgangsforhold til Kokkedal Station. Notatet har til formål at tilvejebringe et overblik over de udfordringer og muligheder der findes i forhold til bilparkering, cykelparkering, tryghed omkring stationen m.m.

Analysens anbefalinger

Herunder er en overordnet gennemgang af analysens løsningsforslag.

Økonomifordelingen er endnu ikke fastlagt eller drøftet med DSB og Hørsholm Kommune. De estimerede omkostninger for løsningerne er totalomkostninger. Fredensborg Kommunes andel skal afklares nærmere, når de løsningsforslag der ønskes gennemført er fastlagt i samarbejdet.

Parkering og adgang

Bilparkering: Parkeringsområderne er fordelt over fem områder, 4 vest for og 1 øst for Stationen. Tællinger viser at parkeringspladserne er næsten fuldt belagt, og der holder biler uden for båsene.

Der er mulighed for at etablere 10 nye parkeringspladser i de eksisterende parkeringsarealer. Dette vil kunne lovliggøre parkeringer der i dag sker udenfor båsene.

Estimeret omkostning er på 300.000 – 500.000 kr.

Cykelparkering: På Kokkedal Station er der 780 cykelstativer. I parkeringstællinger er belægningsgraden på 78,1 %. De fleste stativer i den nordvestlige ende af stationen er i dårlig stand, derfor fravælger folk sandsynligvis at anvende området, selvom det ligger i nærheden af togperronen.

Cykelstativerne i den nordvestlige ende af stationen trænger til udskiftning og kan opgraderes til overdækkede og eventuelt aflåste cykelparkeringer, for at gøre pladserne mere attraktive for cyklisterne. Ved en opgradering vil der kunne etableres 72 overdækkede cykelparkeringer.

Estimeret omkostning er på 500.000 – 1.000.000 kr.

Adgang til perroner: Forlængelse af perronbroen i de sydlige ende af stationen kan gennemføres, idet længden vil være 25 – 30 m lang og få et længdefald omkring 1:20 – 1:25, hvilket er indenfor rammerne af vejledningen for tilgængelighed.

Perronbroen er placeret i Hørsholm Kommune og ejes af Banedanmark. Hørsholm Kommune har endvidere medtaget forlængelsen af broen i deres lokalplan 147, underforstået at en privat investor der vil udvikle området bl.a. skal stå for anlæggelse af to stibroer over kystbanen.

Estimeret omkostning er på 1.600.000 – 2.500.000 kr.

Tryghed

Tryghed i byrum skabes typisk i et samspil mellem et steds *fysiske* indretning, det *sociale* liv på stedet og de *mentale* opfattelser og forestillinger om stedet.

Den fysiske dimension: Stationens indretning med svag belysning og mange kroge med buske og træer er med til at fremme den kriminelle adfærd.

Hørsholm Kommune har allerede foretaget noget beskæring langs Ådalsvej for at forbedre oversigtsforholdene og trygheden på parkeringspladserne i vest.

Beplantningen omkring perroner og cykelparkeringer er vokset, og giver dermed større utryghed. Beskæring vil give bedre overskuelighed og forbedre trygheden.

Terminalområdet bør forsynes med supplerende belysning i form af armaturer med lavere lyspunkthøjde end de eksisterende med fokus på ansigtsgenkendelse og atmosfære. Derudover kan det overvejes at etablere karakterskabende belysning eksempelvis ved det centrale terminalområde og ved stationsbygningen. Arbejderne bør koordineres i en samlet belysningsplan for hele området.

Beplantnings- og belysningsarbejder estimeres at koste 300.000 – 350.000 kr.

Videoovervågning kan virke forebyggende for nogle kriminelle handlinger. Ifølge det kriminalpræventive råd er videoovervågning ikke effektivt, hvis man vil forhindre vold eller anden personfarlig kriminalitet, heller ikke almindelig gadeuorden. Videoovervågningen ser ud til at have en effekt på berigelseskriminalitet, særligt biltyverier, tyveri fra biler og hærværk mod biler.

Estimeret omkostning 400.000 – 600.000 kr.

Den sociale dimension: Området opleves især utryk i aften- og nattetimerne torsdag, fredag og lørdag, hvor en gruppe unge mødes ved kebabbaren. Denne gruppe har tendens til at råbe ad forbipasserende, hvilket er med til at give en følelse af utryghed. Desuden er der også kriminalitet på stationen som hærværk og tyveri fra biler samt hashsalg.

Politiet har tidligere haft en indsats rettet mod den gruppe af unge, der holder til på Kokkedal Station. Indsatsen har bestået af tilstedeværelsen af civilbetjente, der har lavet påbud og anholdelser. Dette har hjulpet, men efter indsatsen er ophørt, er gruppens adfærd igen blevet uhensigtsmæssig.

Anbefalingen er at indsatsen med civilbetjente på Kokkedal Station genetableres. Indsatsen kombineret med fysiske tiltag, vil forebygge den kriminelle adfærd - også når civilbetjente ikke er tilstede.

Tilstedeværelse af civilbetjente forudsættes finansieret af Politiet.

Den mentale dimension: Borgeroplevelser og historier om voldsepisoder samt hærværk, gør Kokkedal Station til et sted, der i de sene aften – og nattetimer fremstår som utrygt i borgernes bevidsthed. Borgerne vælger som konsekvens heraf at tage toget fra andre stationer, og dette påvirker igen den sociale dimension af trygheden, da det er med til at mindske graden af naturlig overvågning fra tilstedeværelsen af andre borgere.

Etablering af de fysiske og sociale tiltag vil ændre folks oplevelse og indtryk, og derved påvirke trygheden på Kokkedal Station. For at tilskynde den mentale forandring, kan man derfor med fordel lave kampagnetiltag, der fortæller om de forbedrede forhold og den øgede tryghed på Kokkedal Station.

For at ændre indtrykket af området kan der udføres kampagner, som estimeres at koste 80.000 – 150.000 kr. Omkostningerne til kampagnerne bør fordeles mellem parterne, idet kampagnerne vil køre i begge kommuner.

Anbefalinger

Administration anbefaler, at der arbejdes videre med nedenstående tiltag, i samarbejde med DSB og Hørsholm Kommune, idet målsætningen er at Kokkedal Station skal være tryk som helhed for borgere i begge kommuner.

- Udskiftning af cykelstativer i nærheden af perronerne med overdækkede cykelparkeringer vil give større tryghed pga. de indbyggede belysningsarmaturer. Estimeret omkostning 500.000 – 1.000.000 kr.
- Udarbejdelse af en tryghedsfokuseret plejeplan for beplantningen suppleret af belysning med lavere lyspunkthøjde. Dette vil forbedre overskueligheden på Kokkedal Station, og fjerne de mørke afkroge i området. Estimeret omkostning 300.000 – 350.000 kr.
- Indsatsen fra Politiet mod uromagere genindføres, da det tidligere har været en succes.
- Kommunikation/kampagner - for at fremme det gode billede af Kokkedal Station efter gennemførelse af de øvrige tiltag. Estimeret omkostning 80.000 – 150.000 kr.

Gennemførelse af de anbefalede tiltag, der vil forbedre trygheden vil give en samlet omkostning på 880.000 – 1.500.000 kr. for hele området.

Administration anbefaler at der ikke foretages yderligere analyser angående bilparkering, videoovervågning og stibroen.

Videoovervågningen er ikke effektiv mod personfarlig kriminalitet, og almindelig gadeuorden. Det er de typer kriminalitet der præger området omkring Kokkedal Station. Økonomisk vil dette være en tung post, især når den vægtes op mod effekten.

Fredensborg Kommune anbefales ikke at investere i forlængelsen af perronbroen, især fordi Hørsholm Kommune har medtaget forlængelsen af i lokalplanen 147, der er gældende for den midlertidige parkeringsplads øst for Kokkedal Station. Derudover vurderes effekten for lille ift. den høje anlægssum. Yderligere er det også tvivlsomt om Fredensborg Kommune kan få gennemført et projekt i Hørsholm Kommune og på et bygværk der ejes af BaneDanmark.

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

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget.

Indstilling

1. At administration kontakter DSB og Hørsholm Kommune om et muligt samarbejde, og arbejder videre med de anbefalede tiltag, herunder fordeling af økonomien. Når dette er afklaret forelægges sagen for udvalget med henblik på eventuel finansiering.
2. At der ikke arbejdes videre med løsningsforslagene/emnerne bilparkering, sydlig stibro og videoovervågning i dette projekt.

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 22-09-2016

Udvalget anbefaler indstilling og at der:

1. arbejdes videre med videoovervågning herunder, at det undersøges, hvor der allerede i dag er overvågning i området.
2. Undersøges, hvordan det kan sikres at nuværende åbningstider for kiosken kan opretholdes, da DSB har opsagt forpagtningsaftale 1. jan 2016
3. ved udvidelse af antal af parkeringspladser sikres, at disse ikke vanskeliggør parkering på de nuværende pladser

Punkt 21: Udmøntning af anlægsmidler til stier og trafikikkerhed i 2017

16/18073

Beslutningstema

Beslutning om anvendelse af anlægsmidler til stier og trafikikkerhed i 2017.

Sagsfremstilling og økonomi

I budgetforliget for 2017 – 2020 er der afsat en anlægsbevilling på 4,0 mio. kr. til stier i 2017 samt 2,0 mio. årligt til infrastruktur og informationsinitiativer frem til 2021 og 0,45 mio. i 2022. Der er desuden afsat anlægsbevilling på 2,9 mio. kr. til trafikikkerhed i 2017 og 1,5 mio. kr. årligt herefter.

Administrationen anbefaler, at der tages stilling til udmøntning af midlerne i 2017 med henblik på at tilrettelægge og forberede de konkrete anlægsaktiviteter herunder også involvering af Nordsjællands Park og Vej i relevante projekter.

Prioritering af midler til stier, infrastruktur og informationsinitiativer

Midler til stier foreslås anvendt som det fremgår af nedenstående skema.

Foreslået prioritering af midler til stier	Bevilling 2017 [mio.kr.]
1.Forundersøgelse til sti mellem Nivå og Humlebæk	0,3
2.A Anlæg (delvist) af sti mellem Nivå og Humlebæk	2,0
3.Anlæg (delvist) af sti langs Egedalsvej	1,7
I alt	4,0
	Bevilling 2018-19
2.B Anlæg (delvist) af sti mellem Nivå og Humlebæk	3,0

Ad 1. + 2

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”.

Asfaltbelægningen på banestien mellem Nivå og Kokkedal er blevet fornyet i 2015 og de mest slidte flisepartier er udskiftet i 2016. Yderligere reovering af flisebelægninger kræver en registrering, men vurderes at kunne rummes inden for den almindelige drift. Alternativt forelægges der sag herom efter registreringen er udført, med forslag til finansiering.

Vedrørende en nyanlagt sti mellem Nivå og Humlebæk er der flere mulige linjeføringer, som dog kan være begrænset af terræn, ejer- og fredningsforhold. Anslået pris for en sådan sti er ca. 5 mio. kr. Prisen afhænger blandt andet af linjeføring, bredde, tilslutninger, belysning mm.

Det foreslås at der i 2017 gennemføres en forundersøgelse af mulige linjeføringer, anlægsøkonomi, trafikpotentiale mm. for en sti mellem Nivå og Humlebæk. En sådan undersøgelse anslås at koste ca. 0,3 mio. kr. Herefter forelægges forslag til beslutning.

Desuden foreslås at der reserveres 2,0 mio. kr. i 2017 samt 2,0 mio. i 2018 og 1,0 mio. i 2019, til anlæg af stien. Det forventes at det vil være økonomisk mest fordelagtigt at udføre projektet samlet og dermed at der evt. vil blive behov for at samle bevillingen i ét eller to år. Forslag til finansiering og anlægsperiode forelægges til politisk beslutning sammen med resultatet af foranalysen.

Ad 3.

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget besluttede på møde den 3. juni 2014 at administrationen skulle arbejde videre med af anlæg af sti langs Egedalsvej med cykelsti og fortov i sydsiden samt cykelsti og eventuelt fortov i nordsiden. I september

2016 bliver stien i sydsiden af vejen færdiggjort (finansieret af anlægsmidler i 2014 og 2016). Stien i nordsiden af vejen er ikke påbegyndt. En overslagspris for stien ligger på 2,2 mio. kr. Det foreslås at 1,7 mio. kr. finansieres af anlægsmidlerne til stier i 2017 og 0,5 mio. kr. finansieres af anlægsmidlerne til trafikikkerhed i 2017 (se herunder). Det anbefales at stien udføres som cykelsti da fodgængerbehov hovedsagligt er på sydsiden.

Prioritering af anlægsmidler til trafikikkerhed 2017

Anlægsmidlerne til trafikikkerhed i 2017 er på 2,9 mio. kr. og udgøres af de årlige 1,5 mio. kr. samt 1,4 mio. kr. som i forbindelse med Budgetrevision 30/4 2016, blev besluttet overført fra 2016 til 2017, til delvis finansiering af venstresvingsbane ved Louisiana i 2017. Dette skete for at samle bevillingen i ét år da projektet skal udføres samlet.

Trafikkerhedsmidlerne i 2017 foreslås anvendt som vist i nedenstående skema.

Foreslået prioritering af midler til trafikikkerhed	Bevilling 2017 [mio.kr.]
1. Anlæg (delvist) af sti langs Egedalsvej	0,5
2. Venstresvingsbane ved Louisiana	2,0
3. Fodgængerkrydsning på Holmegårdsvej	0,4
I alt	2,9

Ad. 4. (se ovenfor ad 3)

Ad. 5 Plan-, Miljø- og Klimaudvalget besluttede på mødet den 5. april 2016 at anlæg af venstresvingsbanen udskydes fra 2016 til 2017. Anlæg af venstresvingsbanen er anslået til 2,0 mio. kr.

Ad. 6. Plan-, Miljø og Klimaudvalget behandlede på mødet den 16. august 2016 en sag om ”Justering af anlægsmidler i 2016”. Udvalget besluttede blandt andet at midlerne til ombygning af to stikrydsninger på Holmegårdsvejs nordlige del, opdeles så den ene udføres i 2016 og den anden udføres i 2017 inden for anlægsmidlerne til trafikikkerhed. Udgiften til fodgængerkrydsningen i 2017 er anslået til 0,4 mio. kr.

Alle de ovenstående priser er baseret på overslag som verificeres i den videre planlægning og projektering. De anslåede priser er inklusiv projektledelse.

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

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget.

Indstilling

1. At anlægsmidlerne til stier og trafikikkerhed i 2017 udmøntes som foreslået, samt at der foreløbigt reserveres i alt 3,0 mio. kr. i 2018 og 2019 som foreslået.

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 22-09-2016

Udvalget anbefaler indstilling idet udvalget bemærker, at det er positivt at der findes finansiering til projekterne, sti langs Egedalsvej og sti mellem Humlebæk og Nivå, som også indgår i cykelhandlingsplanen. Udvalget bemærker at hovedformålet med venstresvingsbanen er at trafiksikre Humlebæk Strandvej.

Punkt 22: Trafiksaneringsprojektet - Avderødvej

16/20926

Beslutningstema

Stillingtagen til hvilke principper administration skal arbejde videre med i forbindelse med forprojekt til forbedring af trafiksikkerheden på Avderødvej.

Sagsfremstilling og økonomi

Plan-, Miljø-, og Klimaudvalget besluttede på mødet den 16. marts 2016 at ændre vejklassen for Avderødvej fra trafikvej til lokalvej. Lokalvejenes funktion er at afvikle den lokale trafik, og ikke gennemkørende trafik.

Yderligere besluttede udvalget at der udarbejdes et projektforslag til forbedring af trafiksikkerheden på Avderødvej.

Forbedringen af trafiksikkerheden på Avderødvej afhænger af, hvilke trafiksikkerhedsforanstaltninger kommunen vil benytte. Administration har i den forbindelse undersøgt mulige trafiksikkerhedsforanstaltninger til reducere af trafikmængden på Avderødvej.

Administration har udarbejdet tre principforslag som gennemgås herunder. Principforslagene forventes alle at kunne øge rejsetiden på Avderødvej, og dermed gøre denne strækning mindre attraktiv for den gennemkørende trafik. Den konkrete reduktion i den gennemkørende trafik i de tre principper er vanskelige at forudsige præcist, men de forventes alle at have en effekt.

Efter godkendelse af principperne udarbejder administrationen et konkret projektforslag som fremlægges til drøftelse til forventet udførelse i 2017, såfremt der afsættes midler hertil. Projektet vil desuden blive drøftet med blandt andet Avderød Landsbylaug.

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget havde disponeret 600.000 kr. til realisering af projektet i 2016 indenfor driftsbudgettet til trafiksikkerhed. Plan-, Miljø og Klimaudvalget har på mødet den 6. september anbefalet, at disse midler i stedet anvendes til dækning af korrigeret Pris- og Lønfremskrivning i 2016. Projektet planlægges derfor indeholdt i driftsbudget til trafiksikkerhed i 2017, som fremlægges til særskilt beslutning.

Eksisterende trafikale forhold.

Hastighedsbegrænsningen i Karlebo og Avderød (byzone) er 40 km/t, og udenfor byzonerne er hastighedsbegrænsningen 60 km/t.

På Avderødvej kører der omkring 2.500 køretøjer pr. dag, og en stor procentdel af dem er gennemkørende trafik. Avderødvej bliver også betjent af buslinjen 375R Rungsted Kyst Station – Hillerød Station, med en frekvens på 30 min.

Principforslag - 2 minus 1 vej

En 2 minus 1 vej har visuelt kun ét kørespor, der benyttes af trafikanter i begge retninger, og har brudte kantlinjer i begge sider af vejen. Kantbanerne benyttes af cyklister og som vigeareal, når to modkørende trafikanter mødes.

Løsningen er tiltænkt lokalveje i både by- og landzone med lave trafikmængder (maks. 3.000 pr. dag).

Oversigt-, kurve, vejkrydsforholdene i Karlebo og Avderød overholder ikke retningslinjer for etablering af 2 minus 1 vej. Derfor vil det ikke være trafiksikkert at etablere dette princip i de to landsbyer.

Derimod vil princippet være et muligt valg på stækningerne udenfor landsbyerne – især mellem de to landsbyer. Etablering af denne løsning på Avderødvej (udenfor byzonerne) vil forbedre cyklisternes forhold indenfor eksisterende vejbredde, og øge trygheden for lette trafikanter. Princippet vil skabe en barriere i trafikken ved mødesituationer, og reducerede overhalingsmuligheder. Dette vil medføre en forringelse af fremkommeligheden på Avderødvej, som så forlænger rejsetiden.

2 minus 1 vej kan være et alternativ til cykelsti mellem Karlebo og Avderød.

Avderødvej har nogle skarpe kurver, der kan medføre at denne løsning ikke kan gennemføres fuldt ud idet oversigtsforholdene kan være utilstrækkelige. Dette kan først afgøres endeligt efter de nødvendige besigtigelser og opmålinger er foretaget.

Principforslag - fartdæmpere

Fartdæmpere er opdelt i visuelle og fysiske. Mellem disse yderpunkter er der glidende overgang, og der findes alle grader af kombinationer af visuelle og fysiske virkemidler.

Visuelle virkemidler er et designprincip for at gaderummets design i sig selv fortæller, hvilken adfærd der skal udøves, og specielt hvilken hastighed der skal vælges. I den forbindelse anvendes alle gaderummets komponenter (belægning, træer, vejudstyr), som "fartdæmpere".

Fysiske virkemidler anvendes, hvor visuelle virkemidler ikke skønnes at dæmpe hastigheden tilstrækkeligt. Fysiske virkemidler kan være fartdæmper, som bump, hævede flader, indsnævring, midterheller m.m.

Løsningen er tiltænkt lokalveje, primært i byzonen. Fartdæmpere er også blevet brugt udenfor byzonen.

Der er allerede fysiske fartdæmpere i både Karlebo og Avderød. Flere af disse er slidte. I relevant omfang vil de eksisterende blive udskiftet og suppleret. Fartdæmperne vil øge trafiksikkerheden, og hastigheden vil sandsynligvis falde – dog mest de steder hvor der ikke er fartdæmpere i dag.

Etablering af fartdæmpere på længere strækninger i landzonen, giver oftest en lokal hastighedsnedsættelse omkring fartdæmperne. Derved kan den ønskede virkning oftest ikke opnås for hele strækningen.

Fartdæmperne vil medvirke til at rejsetiden på strækningen forlænges og fremkommeligheden. Niveaulet for dette afhænger af antallet samt typen af fartdæmpere på strækningen.

Principforslag – vejlukning

Vejlukning er det mest effektive middel mod gennemkørende trafik.

Vejlukning kan medføre den ulempe, at ikke blot gennemkørende trafik men også lokaltrafikken tvinges til omvejskørsel, med deraf følgende større trafikgener og forøgede miljøgener samt eventuelt øgede belastninger på andre veje, herunder Hesselrødvej og Karlebovej.

Avderødvej bliver også betjent af en regional buslinje, som skal kunne passere vejlukningen. Sporviddeforhindring (bussluse) kan løse problemet, men dette kræver en mindre ombygning, idet bilisterne skal have en mulig vendeplads. Lastbiler og busser har samme sporvidde, og derfor vil en sporviddeforhindring muligvis ikke have nogen effekt mod lastbilerne.

Administrationens anbefaling

Administration anbefaler, at principperne 2 minus 1 vej og fartdæmpere kombineres. Dermed kan både trafiksikkerheden og trygheden forbedres på hele strækningen, altså både i byzonen og landzonen.

Kombinationen vil give de lette trafikanter bedre tryghed, især uden for byzonerne og uden de tunge anlægsomkostninger. De fysiske løsninger bør suppleres med kampagner rette mod den gennemkørende trafik.

Som mulig fartdæmper foreslår administrationen at der blandt arbejdes videre med at busstoppesteder som kombineres med indsnævring til ét kørespor, da det forventes i særlig grad at kunne påvirke den gennemkørende trafik. Dette planlægges samarbejde med Movia.

Økonomi

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

Bevilling

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget havde disponeret 600.000 kr. i 2016 indenfor driftsbudgettet til trafiksikkerhed. Plan-, Miljø- og Klimaudvalget har dog på mødet den 6. september 2016 anbefalet, at disse midler i stedet anvendes til dækning af korrigeret Pris- og Lønfremskrivning i 2016.

Kompetence

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget.

Indstilling

1. At administrationen arbejder videre med principperne 2 minus 1 vej og fartdæmpere, med henblik på fremlæggelse af et konkret projekt.

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 22-09-2016

Udvalget anbefaler indstilling.

Punkt 23: Bump på veje i åbent land og privat medfinansiering heraf

15/19119

Beslutningstema

Beslutning om fremadrettet arbejde med muligheder for bump på veje i åbent land. Desuden principdrøftelse af muligheden for at private deltager i finansiering af fartdæmpende foranstaltninger på offentlige veje.

Sagsfremstilling og økonomi

Udvalget for Infrastruktur og Trafik (TIU) behandlede på mødet den 18. november 2015 en sag om trafikken på Kellerisvej. Sagen var fremsat som følge af henvendelse fra borgere langs Kellerisvej.

Udvalget besluttede i sagens behandling at de er ”positivt indstillet på en løsning vedr. trafikken på Kellerisvej og vil lade spørgsmålet indgå i en samlet strategi for kommunens veje i det åbne land, under forudsætning af at en sådan besluttes i forbindelse med prioriteringen af indsatser under kommunens planstrategi Fremtidens Fredensborg”.

Byrådet behandlede omtalte planstrategi i foråret 2016, og besluttede at der skal igangsættes arbejdet med en strategi for kommunens veje i form af en Infrastrukturplan, hvor der skal også peges på omkostningseffektive løsninger på trafikken på landet. De indledende analyser af ulykker mm. er ved at blive igangsat. Planen forventes færdig medio 2017, mens udmøntning af indsatserne afventer resultatet. Beboerne på Kellerisvej er orienteret om dette.

Borgerne langs Kellerisvej har i juni 2016 afholdt møde med Borgmester Thomas Lykke Pedersen (A) og formand for TIU Thomas Bak (V), som efterfølgende har ønsket at TIU drøfter forslag fra borgerne om dels at etablere bump på Kellerisvej og dels at beboerne selv står for finansiering heraf. Administrationen foreslår at disse spørgsmål drøftes i forhold til eventuel indarbejdelse i ovennævnte plan.

Vedrørende etablering bump.

Bump er en velkendt løsning som hastighedsdæmper på veje i byområder. Bump er dog mindre anvendt på veje i åbent land, fordi de blandt andet kan udgøre en risiko ved påkørsel og dermed føre til ulykker som de i udgangspunktet skal medvirke til at undgå. Hvis de alligevel anvendes skal de udformes i overensstemmelse med vejreglerne; hvilket betyder at de skal forvarsles og være synlige – dvs. f.eks. være belyst. Et enkelt bump med belysning kan derfor koste i omegnen af 50.000 – 100.000 kr. pr. stk. og eventuelt mere, hvis der skal trækkes lange ledninger til belysningsmasterne.

Administrationen foreslår at muligheden for at anvende bump på veje i det åbne land (som fx Kellerisvej) undersøges nærmere som en del af Infrastrukturplanen – herunder også hvad det økonomisk og sikkerhedsmæssigt vil indebære i forhold til alternative løsninger.

Vedrørende privat finansiering af hastighedsdæmpende foranstaltninger på offentlige veje.

Kommunen må ikke finansiere vejvedligeholdelse mv. på private veje, men det er efter administrationens opfattelse ikke i modstrid med vejloven at private helt eller delvist deltager i finansiering af fartdæmpende foranstaltninger på offentlige veje. Finansieringen fratager ikke vejbestyrelsen (i dette tilfælde kommunen), fra sit ansvar ifølge Vejloven, og finansieringen fra private bør derfor begrænses til de foranstaltninger, som Vejbestyrelsen ikke er forpligtet til at lave. Dette vil i givet fald være baseret på et skøn.

Flere kommuner har således også vedtaget at dette skal være muligt, primært på de mindre lokalveje i byerne. Spørgsmålet er dog af principielt karakter blandt andet fordi det som udgangspunkt er det offentlige der betaler for udgifter på offentlige veje, ligesom private betaler udgifter til private veje. Desuden kan det være at de ønskede trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger vil være til gavn for dem som ønsker dem og vil betale, mens de for andre kan være til ulempe.

I kommuner som har vedtaget principper for medfinansiering omfatter det typisk fartdæmpende foranstaltninger på de mindre lokalveje uden mulighed for gennemfart. Disse kan søges anlagt og medfinansieret, hvis der er enighed herfor i det område som ansøger kommer fra - typisk i en grundejerforening. Det er typisk kommunen som anlægger fartdæmperne og efterfølgende står for og finansierer drift og vedligehold.

Det er administrationens anbefaling at såfremt der indføres mulighed herfor, bør der foreligge klare principper for; under hvilke forudsætninger borgere, lokalråd, grundejerforeninger, skoler mv. kan betale for etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger, samt hvordan fremtidig drift og vedligehold skal håndteres.

De pågældende foranstaltninger skal bl.a. opfylde gældende vejregler og kunne godkendes af Vejmyndigheden og Politiet. I praksis betyder det, at kun foranstaltninger, som er klart trafikalt begrundede, vil kunne gennemføres.

Administrationen foreslår at der tages en indledende politisk drøftelse af holdningen til, hvorvidt det skal være muligt at private deltager i finansiering af hastighedsdæmpende foranstaltninger på offentlige veje og ud fra hvilke principper.

Administrationen kan på baggrund heraf og såfremt der er positiv holdning hertil, udarbejde principper for, hvorledes egenbetalingen vil kunne foregå og på hvilke veje. Det er oplagt at gøre dette i forbindelse med arbejdet med infrastrukturplanen, da arbejdet med denne blandt andet indeholder analyse af vejenes status, uheld og hastigheder.

Udvalget for Infrastruktur og Trafik indstiller til Plan-, Miljø og Klimaudvalget for så vidt angår de trafikmæssige konsekvenser afl indstillingen.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget.

Indstilling

1. At administrationen som en del af Infrastrukturplanen undersøger muligheden for at anvende bump på veje i det åbne land.
2. At udvalget drøfter hvorvidt det skal være muligt at private deltage i finansiering af hastighedsdæmpende foranstaltninger på offentlige veje, hvor det kan være hensigtsmæssigt og ud fra hvilke principper.
3. At administrationen på baggrund af indstillingens pkt. 2 i forbindelse med arbejdet med Infrastrukturplanen, udarbejder principper for, hvorledes egenbetalingen vil kunne foregå – herunder også efterfølgende drift og vedligehold - og på hvilke typer veje.

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 22-09-2016

Udvalget anbefaler indstillings pkt. 1 og 3

Udvalget anbefaler vedr. indstillingens pkt. 2 at det, på baggrund af de faldne bemærkninger og under visse vilkår skal være muligt for private at betale for bump.

Sagen udsættes før behandling i Plan-, Miljø- og Klimaudvalget og videresendes hertil når principper er udarbejdet og behandlet i Udvalget for Infrastruktur og Trafik. Udvalget anbefaler desuden at principper for vejlukning skal indgå i den samlede infrastrukturplan og dermed behandles i 2017. Det bemærkes at behandling af sagen omfatter det principielle og ikke den konkrete sag vedr. Kellerisvej.

Punkt 24: Status på arbejdet med den regionale infrastruktur

16/12414

Beslutningstema

Orientering om arbejdet med den regionale infrastruktur.

Sagsfremstilling og økonomi

Orientering om status på infrastrukturdrøftelse i KKR

KKR-Hovedstaden er et af de 5 Kommunekontaktåråd der er etableret som det regionale led i KL's organisation. I KKR-Hovedstaden mødes borgmestrene og andre politikere fra de 29 kommuner for at drøfte, fastsætte og koordinere kommunernes regionalpolitiske indsats.

KKR Hovedstaden havde på mødet den 22. juni 2016 en temadrøftelse vedr. infrastrukturinvesteringer i Hovedstaden. Drøftelsen tog udgangspunkt i input fra klyngedrøftelser som sekretariatet i KL, har haft med borgmestrene hen over foråret samt oplæg fra en arbejdsgruppe nedsat under Embedsmandsudvalget for Klima og Infrastruktur, herunder en sammenligning af udvalgte infrastrukturprojekter udarbejdet af konsulentfirmaet Incentive.

På mødet den 31. august 2016 præsenterede KKR formandskabet et første bud på en række prioriterede projekter. Der var i KKR bred opbakning til at søge at samle kommuner og region om en fælles prioritering af infrastrukturinvesteringer, så hovedstadsområdet står fælles over for regering og Folketing. Der var ligeledes enighed om, at prioriteringen er svær men nødvendig. Samtidig blev der peget på, at det er vigtigt med en god balance ml. vejprojekter og investeringer i den kollektive trafik.

Frem mod KKR møde den 13. september gennemfører KKR-formandskabet en række politiske drøftelser af de foreslåede projekter. Der lægges op til en prioritering af såvel vejprojekter som investeringer i den kollektive trafik – og projekter, der dækker regionen bredt. Dette sker, med udgangspunkt i drøftelsen på KKR-mødet og materialet fra arbejdsgruppen. Endvidere lægges der op til at pege på nogle områder, hvor der er behov for yderligere analyse.

Det er vurderingen er, at man er tæt på at kunne blive enige om at pege på fælles infrastrukturprioriteringer. Borgmesteren deltager i dette arbejde.

Greater Copenhagen

Parterne bag Greater Copenhagen er på vej til at vedtage et fælles trafikcharter for hele metropolregionen, som bl.a. inkluderer følgende indsatser, der er af afgørende betydning for Greater Copenhagens position som Nordeuropas trafikale knudepunkt:

- Copenhagen Airport,
- Femernbælt forbindelsen
- Forbindelser over Øresund
- Baner med høj hastighed mellem Skandinavien og Centraleuropa.

I forhold til forbindelser over Øresund forventes det, at følgende formulering indgår i trafikcharteret: "Der er i Greater Copenhagen enighed om, at en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg skal bygges først og påbegyndes så hurtigt som muligt, samt at Øresundsmetroen er koblet til udbygningen af Københavns metro, og kan bygges uafhængigt af om en HH forbindelse er besluttet".

Det overordnede trafikcharter for Greater Copenhagen har således fokus på de helt overordnede investeringer af betydning for metropolens position som trafikknudepunkt, mens den fælles prioritering for kommunerne i hovedstadsregionen, fokuserer på infrastrukturinvesteringer, der kan medvirke til at reducere trængslen og øge mobiliteten internt i regionen. Dette, for at understøtte væksten i regionen og samtidig øge sammenhængskraften, og gøre det mere attraktivt at bosætte sig i regionen – ikke mindst i yderområderne.

Den regionale vækst og udviklingsstrategi (REVUS)

Den regionale vækst og udviklingsstrategi blev gennemgået på mødet i TIU den 18. maj 2016. Herunder at den skal realiseres gennem fokuserede investeringer inden for de to rammevilkår (effektiv og bæredygtig mobilitet, samt kompetent arbejdskraft og internationalisering), og de fire strategiske væksttemaer: sund, grøn, kreativ og smart vækst. Der er afsat en pulje på 40 mio. kr. årligt fra 2015-2018 til igangsættelse af udviklingsprojekter i relation til RevUS.

Puljen fra 2017-2018 er ved at blive udmøntet med en ny handlingsplan som vil sætte rammerne for, hvilke af de resterende initiativer i RevUS, kommunerne og regionen skal prioritere og igangsætte i løbet af 2017-2018.

På baggrund af drøftelserne af regionens første udspil i kommunaldirektørkredsen den 8. august og i embedsmandsudvalget for vækst, uddannelse og beskæftigelse den 17. august 2016, blev der peget på relevante fyrtårnsprojekter der skal arbejdes videre med. Et af disse er en Trafikplan for hovedstaden. Prioriteringen mellem fyrtårnsprojekterne i handlingsplan 2017 – 2018 forventes endeligt vedtaget på møde i KKR den 13. september.

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 22-09-2016

Orientering taget til efterretning.

Punkt 25: Orientering - evaluering af tilslutningsanlæg ved Kokkedal

14/34101

Beslutningstema

Orientering om evaluering af tilslutningsanlæg (TSA7) i Kokkedal i forbindelse med til – og frakørsel til Helsingør Motorvejen.

Sagsfremstilling og økonomi

Plan -, Miljø- og Klimaudvalget har bedt administration om at forelægge Vejdirektoratets evaluering af løsningerne på tilslutningsanlæggene i Kokkedal.

Ombygningen har haft til formål at forbedre trafikikkerheden og fremkommeligheden i krydsene.

Det vestlige anlæg var en sort plet (uheldsbelastet kryds) og i myldretiden, især om morgenen, var det svært at komme til og fra ramperne Fredensborg Kongevej. I det østlige kryds var der kapacitetsproblemer som blandt andet medførte kødannelse på frakørselsrampen fra syd.

Vejdirektoratet har udarbejdet en evaluering af anlæggene, for at undersøge om løsningerne har haft det ønskede effekt i form af færre forsinkelser og kødannelser samt øget trafikikkerhed.

Evalueringen er udarbejdet til intern brug, og er derfor af teknisk karakter. Den er lavet på baggrund af kapacitetsberegninger af de nye anlæg, og derved følsom for små ændringer i trafikken. Resultatet af evalueringen afspejler ikke nødvendigvis trafikanternes oplevelse.

Vejdirektoratet har konkluderet at trods mindre udfordringer, virker anlæggene efter hensigten.

Analyserne for det vestlige rampekryds (rundkørslen) viser at der samlet set er en god trafikafvikling. Forsinkelsen på frakørselsrampen er stadig forholdsvis høj. Trafikmængden er dog om eftermiddagen steget med 21 % siden 2014, hvilket kan medføre forsinkelsen.

Før ombygningen var krydsene vigepligtsregulerede, hvilket betød at sidevejene, herunder til- og afkørslerne til Helsingør Motorvejen havde ubetinget vigepligt for trafikken på Fredensborg Kongevej. Efter ombygningen er vigepligten ændret, hvilket selvsagt har medført længere rejsetider for den gennemkørende trafik på Fredensborg Kongevej, da de nu kan risikere at vente ved signalanlæg og ved rundkørsel. Til gengæld er ventetiden fra sidevejene kortere. Trafikafviklingen vurderes forbedret set i området som en helhed - og især for sidevejene.

Fredensborg Kommunes administration har i forbindelse med udbygning modtaget en del borgerhenvendelser, om at rundkørslen ikke kunne håndtere de mange biler, der hver dag passerer igennem rundkørslen. En shuntløsning med et højresving ved rundkørslen som tidligere har været på tale, vil eventuelt kunne afhjælpe en del af denne kødannelse.

Det østlige rampekryds (signalanlægget) giver forsinkelser fordi trafikmængden er højere end beregnet. Her skal der understreges at kø-længderne er mindre end de beregnede, og forklaringen på dette er at signalanlægget er trafikstyret. Altså at signalanlægget optimerer trafikafviklingen efter trafikmængden på de enkelte ben i krydset.

Normalt vurderes sikkerhedsmæssige effekter af anlæg efter fem års drift. Efter ombygningen er der kun været 1 ekstra uheld indenfor 13 måneder i det østlige rampekryds. Der er ikke sket politiregistrerede uheld i det vestlige rampekryds, hvor der nu er rundkørsel. Perioden på kun 13 måneder er ikke tilstrækkelig til en vurdering, om anlægget har haft en sikkerhedsmæssig effekt.

Fredensborg Kommune har efter ombygningen af tilslutningsanlæggene udvidet højresvingsbanen i det nærliggende signalanlæg ved Usseø Kongevej, hvilket har forbedret trafikafviklingen i anlæggene markant.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Udvalget for Infrastruktur og Trafik.

Indstilling

1. At udvalget tager orienteringen til efterretning.

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 22-09-2016

Orientering taget til efterretning idet udvalget anbefaler at vejdirektoratet arbejder videre med en højresvingsshunt uden om rundkørslen fra Fredensborg Kongevej til motorvejen.

Punkt 26: Orientering om Regionens besparelser på busdriften

16/24580

Beslutningstema

Orientering om Region Hovedstadens budgetforligs forventede betydning for kollektiv trafik i Fredensborg kommune.

Sagsfremstilling og økonomi

Regionen står overfor den udfordring, at udgiften til drift af de regionsfinansierede busser vil stige med 37,5 mio. kr. i 2017, og at åbningen af metro og letbane fremover vil konkurrere med de eksisterende buslinjer.

Regionen er først i juni 2016 blevet bekendt med budgetudfordringerne, og regionen har derfor haft en kort proces i forhold til at pege på relevante besparelser.

Regionsrådet er blevet enige om, at der skal spares 18,7 mio. kr. på den kollektive trafik med effektivering i januar 2017, og at resten af den nødvendige besparelse på 37,5 mio. kr. skal findes på andre budgetter end busdriften.

De konkrete spareforslag som potentielt påvirker Fredensborg kommunes borgere, vil være reduktion i antallet af morgen og aften afgang på R- og S-linjer, samt afkortningen af linje 375R til Kokkedal Station (bussen kører i dag til Rungsted station). Desuden kan der komme besparelser på natbussen mellem København og Kokkedal/Helsingør.

Reduktionen af antallet på R- og S-linjer vil særligt påvirke personer der arbejder på ”skæve” tidspunkter, eller som pendler langt med kollektiv transport.

Reduktionen af afgangene på R-linjer, betyder desuden at konceptet omkring R-linjer skal gentænkes. Dette kan også få betydning for R-busserne Fredensborg kommune.

Afkortningen af linje 375R betyder at bussen ikke længere kører til Rungsted Kyst Station, men i stedet har endestation på Kokkedal Station, som den ikke kører til i dag. Ændringen vil give en bedre forbindelse mellem det centrale Kokkedal og Hillerød på bekostning af et stort passagerpotentiale i Hørsholm og Rungsted.

Besparelserne på natbusserne er ikke konkretiseret, men hvis de rammer linje N95, som kører mellem Helsingør og København i weekenderne og mellem Kokkedal og København på nat efter hverdage, vil det ramme borgere som arbejder på skæve tidspunkter samt muligheden for at komme hjem efter sene aftenarrangementer.

Nedfor ses skemaet med regionens vedtagne besparelse. Hele budgetforliget er vedlagt som bilag 1 til sagen.

Kollektiv trafik	2017	2018	2019	2020
Tilpasningsbehov kollektiv trafik, jf. budgetforslag 2017-2020	37,5	69,5	56,1	118,8
<i>Udmøntning af besparelser på kollektiv trafik:</i>				
Undlade udvidelser på Lokaltog og R-linjer i Nordsjælland	0,0	0,0	0,0	0,0
Bedre materieludnyttelse 65E	-0,9	-0,9	-0,9	-0,9
Afkortning af linjeføring 375R	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7
Justering R-busser morgen og aften	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5
Justering S-busser morgen og aften	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0
Besparelser til natbusser	-4,3	-4,3	-4,3	-4,3
Justering linje 30E	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3
Justering linje 40E	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5
Linje 200S afkortes fra Lyngby til Gladsaxe Trafikplads	-5,5	-5,5	-5,5	-5,5
I alt besparelser på kollektiv trafik	-18,7	-18,7	-18,7	-18,7
Reduktion af tilpasningsbehov på kollektiv trafik	-18,8	-18,8	-18,8	-18,8
I alt tilpasningsbehov 2018-2020 på kollektiv trafik	0,0	37,0	18,6	81,3

De stigninger Regionerne har haft i udgifterne til den kollektive trafik har ikke tilsvarende påvirket Fredensborg Kommunes budget.

Flere kommuner har ytret deres bekymring over spareforslagets indledende udgangspunkt på 37,5 mio. kr.

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 22-09-2016

Orienteringen taget til efterretning og anbefaler at det overfor regionen gøres opmærksom på at det er et ønske fra kommunen at der arbejdes for en garanti ift. at sikre, at passagerer i ydertidspunkterne kan nå forbindelse ved skift mellem tog og bus.

Bilag

Bilag 1 Budgetaftale 2017

Punkt 27: Sager på vej per 22. september 2016

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.

- Trafikplan 2017 (Movia)
- Eksempler på behovet for at øge bredden af veje i forhold til trafikmængden (indgår i Infrastrukturanalyse)
- Principper for idrætsarrangementer på kommunens veje
- Evaluering af Udvalget for Infrastruktur og Trafik

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 22-09-2016

Orientering taget til efterretning.

Punkt 28: Orientering

Beslutningstema

Orientering om status for projekter som udvalget tidligere har drøftet.

Sagsfremstilling og økonomi

- Udvalget drøftede og anbefalede på mødet den 18. maj forslag til proces for arbejdet med Infrastrukturplan. Arbejdet forudsatte disponering af midler til arbejdet. Byrådet besluttede på mødet den 30. maj at afsætte midler til en infrastrukturplan for hele kommunen. Administrationen har derfor igangsat arbejdet med udarbejdelse af detaljeret projektplan og forberedelse af udbud af rådgivningsydelser. Udvalget forelægges status mm. på mødet den 14. december.
- Udvalget drøftede og anbefalede på mødet den 18. maj forslag til sti langs Niverødvej. Udvalget foreslog at der desuden arbejdes med løsning af konfliktområdet i en østlige ende af Niverødvej. Økonomiudvalget har på mødet den 29. august 2016 bevilget 0,3 mio. kr. til dette yderligere arbejde ved ændret disponering fra anlægsmidlerne til trafiksikkerhed. Status er at stien langs Niverødvej næsten er færdig. Ombygning af konfliktområdet i øst-enden etableres omkring efterårsferien 2016.
- Udvalget drøftede og anbefalede på mødet den 18. maj forslag til sti langs Egedalsvej. Anlægsarbejdet med denne sti er i gang. Som ønsket af udvalget fjernes den tiloversblevne asfalt fra det tidligere vejstykke. Stien forventes færdig i efteråret 2016.
- Udvalget drøftede og anbefalede på mødet den 18. maj forslag til skitseprojekt for rundkørsel i Krydset Hørsholm Kongevej/Fredensborgvej/Humlebækvej. Plan-, Miljø- og Klimaudvalget har efterfølgende besluttet at der arbejdes videre med projektering af rundkørslen. Der er afsat midler til anlæg af rundkørslen i 2019. Cyklisternes krydsning af Humlebækvej ved den nuværende stiafslutning skal indgå i projektet.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Udvalget for Infrastruktur og Trafik

Indstilling

At orienteringen tages til efterretning.

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 22-09-2016

Orienteringen taget til efterretning.

Udvalget bemærker at der er afsat midler til rundkørsel i krydset Hørsholm Kongevej/Fredensborgvej/Humlebækvej på anlægsbudgettet i 2018 og 2019. Såfremt dette ikke ændres vil selve anlæggelsen, som det fremgår af punktet i 2019 da rundkørslen skal anlægges samlet.

Der blev endvidere orienteret om at der den 17. november kl. 19 på rådhuset afholdes møde mellem borgmestre fra Helsingør, Fredensborg, Hørsholm og Rudersdal, DSB, Banedanmark og Transportministeriet vedr. håndtering af lukningen af kystbanen i to mdr. og serviceniveau for kystbanen.