

REFERAT Udvalget for Infrastruktur og Trafik 2014-2017 d. 22-03-2017

Mødedato Onsdag d. 22. marts 2017 kl. 17:00

Mødested Lilletrommen

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

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Input til mobilitets- og infrastrukturstrategi 2017-2029.....	4
Fodgængerkrydsninger på Holmegårdsvej.....	6
Tilgængelighedsruter samt principper for tilgængelighed i Fredensborg kommune.....	8
Trafiksaneringsprojekt - Avderødvej - Skitseprojekt.....	10
Principper for privat finansiering af hastighedsdæmpende foranstaltninger på offentlige veje i byzone.....	12
Orientering om knallertkørsel på stisystemet.....	14
Orientering om principper for placering af færdselstavler langs veje.....	16
Orientering om trafikikkerhedsevenen Trafik8.....	17
Sager på vej per 22. marts 2017.....	19
Orientering.....	20

Punkt 39: Godkendelse af dagsordenen

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

Dagsorden godkendt.

Punkt 40: Input til mobilitets- og infrastrukturstrategi 2017-2029

16/26946

Beslutningstema

Udvalget for Infrastruktur og Trafik gennemfører en workshop på mødet og giver herigennem deres anbefaling til temaer og principper som administrationen kan arbejde videre med i Fredensborg Kommunes kommende mobilitets- og infrastrukturstrategi 2017-2029. Workshopen faciliteres af kommunens eksterne rådgiver, der deltager på mødet.

Sagsfremstilling og økonomi

I de seneste år er drøftet en række behov for at samle planer og principper for infrastruktur og mobilitet i kommunen i en samlet infrastrukturplan.

Udvalget for Trafik og Infrastruktur drøftede input til proces og indhold for en sådan plan på udvalgets møde i maj 2016. I forbindelse med udmøntning af midler til Planstrategien 2015-2020 "Fremtidens Fredensborg" blev der afsat bevilling til udarbejdelse af en Infrastrukturplan. Administrationen igangsatte arbejdet med planen i efteråret 2016.

På mødet i Udvalget for Trafik og Infrastruktur i december 2016 samt Plan-, Miljø- og Klimaudvalgets møde i januar 2017, blev udvalgene præsenteret for forslag til proces for udarbejdelse af Infrastrukturplanen, samt planens overordnede formål. Plan-, Miljø- og Klimaudvalget godkendte proces og formål.

Der udarbejdes en 12-årig mobilitets- og infrastrukturstrategi, et løsningskatalog med mulige prioriterede aktiviteter og en 4 årig handlingsplan.

I processen for udarbejdelse af planen er indlagt en workshop på Udvalget for Trafik og Infrastrukturens møde d. 22. marts 2017.

Workshop med udvalget

Formålet med workshopen er at;

- Udvalget præsenteres for hovedresultaterne fra de analyser der er foretaget i forbindelse med udarbejdelsen af strategien.
- Udvalget orienteres om dialog og output fra borgermødet om kommunens trafikale udvikling d. 1. marts 2017
- Udvalget drøfter og anbefaler forslag til langsigtede mål for kommunens infrastruktur og mobilitet
- Udvalget drøfter og anbefaler forslag til temaer og principper til den 12-årige del af strategien på baggrund af planens formål
- At udvalget får mulighed for at udarbejde konkrete løsninger til de enkelte temaer, som kan indarbejdes i et løsningskatalog til politisk prioritering i september 2017.

Workshopen forventes afholdt med ca. 20 minutter til orientering om analyser og borgerinddragelse. De resterende 40 minutter anbefaler administrationen benyttet til debat om overordnede temaer og principper samt konkrete løsninger.

På mødet i Udvalget for Trafik og Infrastruktur den 18. maj vil udvalget få forelagt forslag til den 12-årige del af mobilitets- og infrastrukturstrategien med henblik på endelig godkendelse på Plan-, Miljø- og Klimaudvalgets møde ultimo maj, og indstilles efterfølgende til beslutning i Byrådet.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Udvalget for Infrastruktur og Trafik.

Indstilling

1. At udvalget tager resultater fra orientering om gennemførte analyser og borgerinddragelse til efterretning
2. At udvalget anbefaler de overordnede temaer til mobilitets- og infrastrukturstrategien 2017-2029
3. At udvalget anbefaler administrationens principper til mobilitets- og infrastrukturstrategien 2017-2029
4. At udvalget drøfter konkrete løsninger til de enkelte temaer

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

Orienteringen taget til efterretning. Udvalget anbefaler de overordnede temaer og principper med de på mødet fremførte ændringer herunder at strategien opdeles i tre hovedtemaer. Udvalget drøftede konkrete løsninger under de anbefalede temaer.

Udvalgets drøftelser indarbejdet i det videre arbejde.

Punkt 41: Fodgængerkrydsninger på Holmegårdsvej

17/6053

Beslutningstema

Beslutning af skitseforsalg 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 trafikikkerhed i 2017”. Udvalget besluttede at der anvendes 0,2 mio. kr. af anlægsmidlerne til trafikikkerhed fra 2016 og 0,4 mio. kr. af anlægsmidlerne til trafikikkerhed fra 2017 til trafikikkerhedsmæssig 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, som bliver præsenteret på udvalgsrådet.

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 skilte 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.

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

Punkt 42: Tilgængelighedsruter samt principper for tilgængelighed i Fredensborg kommune

16/16742

Beslutningstema

Godkendelse af tilgængelighedsrapport.

Sagsfremstilling og økonomi

Baggrund

Tilgængelighed i det offentlige rum, til information og digital kommunikation er nøglebegreber i Fredensborg Kommunes Handicappolitik.

Der skal arbejdes for at skabe bedre forhold, og øget ligebehandling for borgere med handicap, og Fredensborg Kommune arbejder aktivt med at fremme tilgængelighed i alle aspekter ved at:

- Sikre fysisk tilgængelighed til offentlige bygninger og arealer.
- Sikre tilgængelighed i forbindelse med nyetablering af anlæg i det offentlige rum.

Tilgængelighed er vigtigt for at borgere med handicap kan blive så selvhjulpne og selvstændige som muligt og deltage i samfundet på lige fod med andre borgere. Dette gælder i forhold til adgang til institutioner, indkøb, uddannelse, bolig og arbejdsmarkedet samt at kunne

Det har stor betydning for den enkelte borger at kunne færdes mellem egen bolig og vigtige rejsemål i bil, på cykel, til fods eller med kollektiv trafik, og Det stiller krav til udformning af færdselsarealer og sammenhæng i løsningerne, så målgruppen kan komme helt frem til rejsemålet.

Fredensborg Kommunes Handicapråd samarbejder med kommunens administration for at skabe fokus på tilgængelighed. Kommunen har siden 2014 haft en tilgængelighedskordinator, som i samarbejde med Handicaprådet har anbefalet en række konkrete indsatser for at forbedre Fredensborg Kommunes arbejde med tilgængelighed. En af disse indsatser er en kortlægning af tilgængelighedsruter i kommunen.

Kortlægning af tilgængelighedsruter

Tilgængelighedsruter er de ruter, som er oplagte at prioritere i forhold til forbedring af tilgængeligheden i kommunen.

Kortlægningen af tilgængelighedsruterne samlet i en rapport (se bilag), indeholdende udpegning af vigtige rejsemål, tilgængelighedsruter og -net, samt screening af ruterne for generelle problemer i forhold til tilgængelighed.

Rapporten indeholder desuden eksempler på, hvordan der i øvrigt arbejdes med tilgængelighed i kommunens offentlige rum, med inddragelse, formidling, design mm.

Indholdet i rapporten skal danne grundlag for Fredensborg Kommunes:

- Prioriteringer af tilgængelighed ved ny anlæg
- Generelle principper for tilgængelige løsninger
- Renovering og vedligeholdelse i forhold til tilgængelighed

Rapporten skal være med til at skabe sammenhæng i kommunens arbejde med tilgængelighed, samt ved prioritering i forbindelse med planlægning og udvikling af Fredensborg Kommune, herunder tiltag i Planstrategien - Fremtidens Fredensborg Kommune og den kommende Mobilitets- og Infrastrukturstrategien.

Desuden vil rapporten kunne bruges til at skabe fokus på tilgængelighed internt og eksternt, samt til oplysning og dialog om tilgængelighed med samarbejdspartnere og private aktører, som har færdselsarealer der ligger på eller grænser op til tilgængelighedsruterne.

Nogle af tiltagene i rapporten, kan gennemføres indenfor eksisterende drifts- og anlægsbudgetter. Andre vil med grundlag i de udpegede ruter kunne prioriteres i kommende budgetforhandling på vejområdet, hvis dette ønskes.

Arbejdet med udpegning af tilgængelighedsruterne er blandt andet støttet af Handicaprådets tilgængelighedspulje i 2016.

Rapporten har været forelagt Handicaprådet til den 26. januar 2017, hvor Handicaprådet har godkendt indstillingen og udtrykt ros for arbejdet og resultatet, idet Handicaprådet anser det for et meget brugbart redskab for prioritering. Rapporten er desuden forelagt for Seniorrådet.

Sagen drøftes i Udvalget for Infrastruktur og Trafik for så vidt angår de trafikfaglige forhold med henblik på indstilling til Plan-, Miljø og Klimaudvalget. Desuden kan Udvalget afgive bemærkninger til generelle principper og tilgængelighedsruter samt hvordan de kan indgå i prioriteringen for tilgængelighed ved forbedring, renovering, vedligeholdelse og nyanlæg af færdselsarealer.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Andre virkninger (handicap, integration, ligestilling, miljø, sundhed)

Tilgængelighed

Kompetence

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget.

Indstilling

1. At Tilgængelighedsrapporten godkendes.
2. At udpegede tilgængelighedsruter fremover kan indgå i grundlag for prioritering ved ny anlæg, generelle principper for tilgængelige løsninger, samt renovering og vedligeholdelse af færdselsarealer.

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

Anbefaler administrationens indstilling.

Bilag

Tilgængelighed Kortlægning og generelle principper i FK Januar 2017 V2.pdf

Punkt 43: Trafiksaneringsprojekt - Avderødvej - Skitseprojekt

17/819

Beslutningstema

Beslutning af skitseprojekt for trafiksanering på Avderødvej.

Sagsfremstilling og økonomi

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget besluttede på mødet den 5. april 2016 at ændre vejklassen for Avderødvej fra trafikvej til lokalvej.

Yderligere besluttede udvalget at der udarbejdes et skitseprojekt til forbedring af trafiksikkerheden på Avderødvej. Udvalget tilkendegav at skitseprojektet skulle tage udgangspunkt i principperne for 2 minus 1 veje kombineret med fartdæmpere. Desuden ønskede udvalget om muligt en vægtbegrænsning for den gennemkørende trafik. Projektet skulle have været udført i 2016, men blev på september mødet i Plan-, Miljø- og Klimaudvalget udsat til 2017 på grund af økonomiske udfordringer.

Skitseprojekt

Administrationen har nu fået udarbejdet et skitseprojekt på grundlag af de vedtagne principper. Skitseprojektet præsenteres på mødet.

Skitseprojektet indeholder afstrikning af vejen som 2 minus 1 vej udenfor byzonerne, såfremt oversigtsforholdene er tilstrækkelige. En gennemgang med politiet har vist, at der få steder på strækningen, hvor oversigtsforholdene ikke er tilstrækkelige. Disse steder afstribes vejen som normal 2-sporet vej.

Indenfor byzonerne etableres fartdæmpere. Der tilstræbes en ensartethed i udformningen af fartdæmpere. I relevant omfang genanvendes eller ombygges de nuværende fartdæmpere. Der arbejdes blandt andet med fartdæmpere i form af indsnævring til ét kørselsspor, kombineret med busstoppesteder. Dette vil give busserne bedre fremkommelighed på bekostning af de øvrige trafikanter.

Omstrikingen til 2 minus 1 vej, fartdæmpere og indsnævringerne ved busstoppestederne, vil forringe fremkommeligheden på strækningen og gøre den mindre attraktiv for gennemkørsel.

I Avderød reduceres antallet af busstoppesteder fra 2 til 1 efter Region Hovedstadens ønske. Dette vil forbedre fremkommeligheden for buslinje 375 R Rungsted Kyst – Hillerød Station.

Borgerinddragelse

Administrationen har afholdt et møde med bestyrelsen af Avderød Landsbylaug den 13. marts 2017. De gav udtryk for følgende:

- Er positive overfor tanken om 2 minus 1 vej, såfremt det reducerer mængden af gennemkørende trafik.
- Foretrækker indsnævring frem for forsætninger, da de mener at forsætninger er årsag til at lastbilerne kører rabatten op.
- Der er udfordringer med oversigten ved nogle af overkørslerne samt bekymring om sikkerheden for lette trafikanter i byområderne som forholdene er i dag. Derudover ønskes genindført hastighedsbegrænsningen på 40 km/t gennem Avderød, som blev erstattet af en anbefalet hastighed i 2002.
- Generelt utilfredshed med hastigheden udenfor byzonerne, især ved Lille Avderød. Hastighedsgrænsen på dette sted er i dag 60 km/t.
- Vil gerne have opsat skilte med lastbilkørsel forbudt, med undertavlen gælder kun gennemkørsel.

Landsbylaugets forslag er indarbejdet i det omfang, dette har været muligt.

Kirkeltevej fra Avderødvej til Isterødvejen foreslås medtaget i projektet, i det omfang det kan rummes inden for projektets økonomi. Strækningen kan også omdannes til en 2 minus 1 vej uden væsentlige omkostninger. Ændringen på Kirkeltevej vil give trafikanterne en bedre helhedsforståelse af strækningen.

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget har disponeret 600.000 kr. til projektet i 2017. Trafiksaneringen koordineres med udlægning af ny asfalt på dele af strækningen, der finansieres af bevilling til dette.

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

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

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 herunder at der gennemføres forsøg med skiltning med gennemkørsel forbudt for tung trafik (busser tilladt) ved Isterødvejen og Fredensborg Kongevej.

Udvalget anbefaler, at det undersøges om der kan benyttes indsnævringer i stedet for bump, dog således at der tages hensyn til landbrugsmaskiner. Desuden anbefales hastighedsdæmpning til 50 km/t fra Auderød til Fredensborg Kongevej.

Punkt 44: Principper for privat finansiering af hastighedsdæmpende foranstaltninger på offentlige veje i byzone

17/6207

Beslutningstema

Beslutning vedrørende principper for muligheden for at private finansierer fartdæmpende foranstaltninger på offentlige veje inden for byzone i Fredensborg kommune.

Sagsfremstilling og økonomi

Udvalget for Infrastruktur og Trafik (TIU) har på møde den 22. september 2016 besluttet at anbefale, at det under visse vilkår skal være muligt for private at betale for bump på offentlige veje. På mødet blev det besluttet, at administrationen udarbejder forslag til principper for denne private finansiering.

Principperne gælder alene for byzone. Administrationen vil fremlægge en særskilt sag om anvendelse af fartdæmpere på veje i det åbne land.

Administrationen anbefaler principperne nævnt nedenfor. Principperne formidles på Fredensborg Kommunes hjemmeside og på førstkommende årlige møde med grundejerforeningerne efter evt. vedtagelse. Principperne forventes indarbejdet i den kommende mobilitets- og infrastrukturstrategi.

Bump som hastighedsdæmpende foranstaltning

Der kan alene anlægges cirkelbump uden steler som hastighedsdæmpende foranstaltning svarende til den bumptype, som Fredensborg Kommune normalt anlægger på offentlige boligveje. Bump er en enkel, velkendt og prisvenlig hastighedsdæmpende foranstaltning.

Hvor kan private finansiere bump

Der kan alene etableres privatfinansierede bump i byzone på mindre lokale boligveje uden mulighed for gennemkørende trafik og uden buskørsel, hvor der ikke er trafiksikkerhedsproblemer. Fredensborg Kommune finansierer i overensstemmelse med vejloven trafiksaneringer på offentlige veje med trafiksikkerhedsproblemer, idet kommunen dog prioriterer trafiksaneringsprojekterne i forhold til tilgængelige midler.

Den vejstrækning der ønskes etableret privatfinansierede bump på, skal have karakter af en samlet vejstrækning og ikke blot være en mindre del af strækningen.

Krav til bump

Bumpene skal placeres og udformes i henhold til Vejdirektoratets vejregler. Regler for bump findes i Vejdirektoratets "Katalog over typegodkendte bump" og "Håndbog om fartdæmpere".

Hvem kan finansiere bump

Det alene grundejerforeninger eller lignende organisering af borgere eller naboer til en vej, der kan ansøge om privatfinansiering af bump. Der skal være flertal i den ansøgende organisering, i forhold til ønsket om etablering af bump. Kommunen forhandler med en kontaktperson.

Betaling for privatfinansierede bump

Grundejerforeningen har ansvar for at finansiere projektet. Efter accept af arbejdets igangsættelse sørger kontaktpersonen fra grundejerforeningen for indbetaling af det samlede beløb på bankkonto til Fredensborg Kommune før opstart af anlægsarbejderne, men efter godkendelse af projektet hos Fredensborg Kommune og politiet.

Hvem anlægger bump

Fredensborg Kommune bestiller anlægsarbejdet på vegne af beboerne. Når arbejdet er afsluttet, informerer Fredensborg Kommune Nordsjællands Park & Vej (NSPV) om, at den eller de aktuelle veje nu er indrettet med bump.

Drift af bump

NSPV varetager drift og vedligehold af de offentlige veje og dermed også af privatfinansierede bump på de offentlige veje.

Fredensborg Kommune vil som Vejmyndighed til enhver tid kunne ændre på den fysiske udformning og placering af bumpene eller fjerne bump f.eks. i forbindelse med ændrede lovkrav, trafiksikkerhed eller for at skabe en samlet helhed for et område. Kommunen er ikke forpligtet til at betale for nye bump, hvis bump fjernes.

Procedure for etablering af bump

Fredensborg Kommune tilbyder ikke projektrådgivning til privatfinansierede bump, men tilbyder en indledende samtale om mulighederne for etablering af bump på den aktuelle vej.

En ansøgning om privatfinansierede bump skal som minimum indeholde følgende:

- Dokumentation på at grundejerforeningen ønsker bumpene samt kontaktoplysninger på en kontaktperson
- En beskrivelse af typen af bump
- Tegninger der viser udformning og placering af bump. Tegningerne skal bl.a. dokumentere, at bumpene er tilstrækkeligt belyst, at vejen fortsat er afvandet, samt at der er fri adgang til overkørsler. Hvis den eksisterende belysning ikke er tilstrækkelig til at belyse bumpene, skal grundejerforeningen betale for etablering af belysning af bumpene.
- Skilte- og afmærkningsplan
- Ovenstående skal være udført i en så tilstrækkelig god kvalitet, at kommunens eksterne entreprenør kan prissætte arbejdet.
- Kommunen meddeler den samlede tilbudspris til kontaktpersonen, som på grundejernes vegne skriftligt accepterer arbejdets igangsættelse.

Fredensborg Kommune myndighedsbehandler indsendte ansøgninger om bump og sender i den forbindelse projekter til kommentering/godkendelse hos politiet. Ansøgningerne indgår i den løbende prioritering i forhold til administrationens øvrige opgaver.

Fredensborg Kommune kan til enhver tid afvise et projekt, hvis ovenstående principper ikke vurderes at være opfyldt af ansøger, eller projektet ikke vurderes at passe ind i kommunens planer for det aktuelle område.

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

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget.

Indstilling

1. At der træffes beslutning om principperne som beskrevet i sagen.

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

Anbefaler administrationens indstilling om principper som beskrevet i sagen.

Punkt 45: Orientering om knallertkørsel på stisystemet

17/5261

Beslutningstema

Orientering om regler for kørsel med knallert på stier i Fredensborg Kommune.

Sagsfremstilling og økonomi

Baggrund

Udvalget for Infrastruktur og Trafik har bedt om en orientering omkring regler for knallertkørsel på stier i Fredensborg Kommune.

Sagsfremstilling

Knallerter opdeles i "lille knallert" med en max hastighed på 30 km/t, og "stor knallert" med en maxhastighed på 45 km/t.

Ny lovgivning om kørekort trådte i kraft den 19. januar 2013. Efter de nye regler skal man være fyldt 15 for at få kørekort til lille knallert. Der kræves kørekort til knallert, hvis man er under 18 år eller er fyldt 18 år efter 19. januar 2013 og ikke har kørekort til bil, motorcykel eller stor knallert. Man skal være 18 år for at føre stor knallert. Der kræves kørekort til stor knallert, hvis man ikke allerede har kørekort til bil eller motorcykel.

Lille knallert føres som udgangspunkt som cykel. Det indebærer at man kan benytte cykelstier og lignende. Lille knallert må altså lovligt anvende cykelstier også i Fredensborg Kommune - hvis andet ikke er angivet. Stor knallert må kun køre på vejene, altså ikke på cykelstier.

På nogle stier i Kokkedal og Nivå er der "Knallertkørsel forbudt". Det er for eksempel tilfældet på stien syd for Kokkedal skole, hvor der er skiltet med "Knallertkørsel forbudt" fra de mindre stikstier fra boligvejene ind på Hovedstien. Dette har været praksis flere steder i den tidligere Karlebo kommune. Administrationen har ikke adgang til dokumentation for, med hvilken begrundelse forbuddet er etableret, men det er sandsynligvis begrundet i at undgå støjgener samt utrygge situationer på stinettet. Der er ikke angivet alternative ruter for knallerterne.

I den tidligere Fredensborg-Humblebæk kommune har der ikke været tilsvarende praksis med at skilte forbud mod knallertkørsel.

Administrationen har ikke kortlagt på hvilke stier der konkret er skiltet med forbud mod knallertkørsel. Det er dog alene konstateret på stier som løber i eget tracé.

Omfanget af knallertkørsel vurderes generelt ikke at være af væsentlig betydning i kommunen.

Det er uvist i hvilket omfang det skiltede forbud overholdes. Forbuddet mod knallertkørsel håndhæves af Nordsjællands Politi, og indgår i politiets løbende prioritering. I praksis vil der yderst sjældent blive ført systematisk kontrol med knallertkørsel på stierne.

Det er desuden uvist om skiltene fører til den ønskede adfærd. Nogle af de knallertførere, som kan udvise en uhensigtsmæssig adfærd på stinettet, er sandsynligvis ligeglade med forbuddet.

Det er tidligere observeret at nogle forbudstavler er blevet udsat for hærværk eller er stjålet. Når det observeres gøres NSPV opmærksomme herpå. Det er NSPV som vedligeholder skilte og opsætter nye, hvis de er beskadiget.

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 22-03-2017

Orienteringen taget til efterretning. Udvalget ønsker en sag der beskriver muligheder for ensretning af skiltning om knallertkørsel på stisystemet.

Punkt 46: Orientering om principper for placering af færdselstavler langs veje

17/6074

Beslutningstema

Orientering om principper for placering af færdselstavler langs veje.

Sagsfremstilling og økonomi

Baggrund

På baggrund af henvendelse fra Nordsjællands Landboforening til vikarierende Formand for Udvalget for Infrastruktur og Trafik Lars Søndergaard, har udvalget bedt om en orientering om principper for, hvorledes der opsættes færdselstavler langs vejene i det åbne land.

Henvendelsen fra Nordsjællands Landboforening omhandlede tavler langs mindre veje i det åbne land. Disse fartbegrænsningstavler var efter foreningens opfattelse opsat så tæt på kørebanen, at de af og til blev påkørt af førere af større landbrugskøretøjer.

Gældende regler

Færdselstavlers placering er beskrevet i Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning. Af bekendtgørelsens § 27 fremgår det at "Afstanden fra kant af kørebane til tavlekant eller stander skal være mindst 0,5 m. På midterheller, deleheller og midterrabatter skal afstand fra kantbane dog mindst være 0,3 m. Afstanden fra kanten af højre vognbane til en færdselstavles midtlinje må ikke overstige 4,5 m, hvis tavlen henvender sig til trafikanter på kørebanen."

Nye færdselstavler opsættes i udgangspunktet efter disse forskrifter. Der kan være lokaliteter, hvor det ikke er muligt at placere skilte efter forskrifterne. Det kan eksempelvis være steder hvor afstanden mellem kørebanekant og vejens matrikelskel ikke muliggør placering af en færdselstavle 0,5 m fra kørebanen. Hvis der er brug for et skilt på en sådan lokalitet kan det være nødvendigt at placere skiltet tættere på kørebanen end 0,5 m. Dette vil i givet fald ske ud fra en samlet vurdering af sikkerhed, alternativer, synlighed, nødvendighed, hastighed mm.

Der kan være færdselstavler som er opsat efter tidligere forskrifter eller i modstrid med gældende forskrifter. Administrationen vil gerne informeres om der er steder, hvor dette giver trafikale problemer, så skiltene kan flyttes. Arbejdet med dette prioriteres ud fra alvorlighed. Der foregår ikke et systematisk arbejde i forhold til at opsøge lokaliteter som ikke lever op til forskrifterne.

Ved konkrete henvendelser håndterer administrationen dette i samarbejde med NSPV. På baggrund af henvendelse fra Nordsjællands Landboforening, er placeringen af en række konkrete tavler blevet ændret.

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 22-03-2017

Orienteringen taget til efterretning.

Punkt 47: Orientering om trafikikkerhedsevenen Trafik8

17/6222

Beslutningstema

Orientering om det kommende trafikikkerhedsarrangement for udskolingen.

Sagsfremstilling og økonomi

Baggrund

Fredensborg Kommune arbejder aktivt med at reducere antallet af trafikulykker, og afholder årligt kampagner og indsatser for at forebygge og påvirke viden, holdning og adfærd i trafikken. Kommunen deltager i nationale kampagner i samarbejde med Rådet for Sikker Trafik, Trygfonden og Cyklistforbundet. Kommunen afholder også egne kampagner med mere lokale problemstillinger. Derudover er der nedsat et VSP-samarbejde (Vej-Skole-Politi) i Trafiknetværk Nordsjælland, hvor der koordineres kampagner og øvrige indsatser der kan bidrage til at øge trafikikkerheden blandt børn og skoleelever.

Da unge i alderen 15-25 år er overrepræsenteret i ulykkesstatistikkerne, og udgør den største gruppe i ulykker/tilskadekomne i trafikken på trods af, at de udgør en forholdsvis lille gruppe af den samlede befolkning. Fredensborg Kommunes trafikafdeling har derfor igangsat et initiativ for at sætte fokus på udfordringen, som oftest skyldes manglende færdigheder eller risikofyldt adfærd i trafikken. Kommunens trafikafdeling har planlagt en ny indsats målrettet kommunens 8.klasses elever. Indsatsen har til formål at forstærke risikoforståelsen hos kommunens unge, og derigennem sikre en målrettet ulykkesforebyggelse.

På mødet i Udvalget for Trafik og Infrastruktur d. 16. marts 2016 blev udvalget orienteret om nuværende og fremtidige trafikikkerhedskampagner i kommunen, herunder arrangementet Trafik8. Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Afholdelse af udskolingsevenen Trafik8

Indsatsen "Trafik8" afvikles for første gang d. 27. april 2017 kl. 8.45-15.00 på Kulturværftet i Helsingør. Arrangementet er udviklet i et samarbejde mellem Helsingør og Fredensborg Kommunes vejforvaltninger og ungdomsskoler samt Helsingør Brandvæsen, Nordsjællands Politi og SSP i Helsingør. SSP i Fredensborg Kommune har ikke ønsket at være en del af indsatsen.

Med Trafik8 vil Helsingør og Fredensborg Kommuner sikre et årligt kommunalt arrangement for udskolingen med fokus på at styrke risikoforståelse for, hvilke konsekvenser u hensigtsmæssig adfærd har i trafikken. Målet er igennem styrket forståelse at forebygge trafikulykker blandt 15-24 årige i kommunerne, og derigennem opnå større samfundsøkonomiske besparelse ift. uheldsomkostninger.

Trafik8s program er inspireret af et lignende event som Næstved Kommune har afholdt med stor succes flere år i træk. Programmet består af følgende:

8.45 Velkomst ved borgmestre fra Helsingør og Fredensborg Kommuner

9.00 Nordsjællands Politi, Helsingør Brandvæsen og Akutberedskabet Region Hovedstaden laver en rekonstruktion af en trafikulykke

9.15-14.45 Eleverne bevæger sig klassevis rundt til en blanding af oplæg og boder, herunder:

Oplæg:

1. Nordsjællands Politi fortæller om færdselsloven, nye regler for kørekort til unge
2. Trafikambassadører fra Rådet for Sikker Trafik beretter om egne oplevelser som offer for en trafikulykke
3. Bilinspektør beretter om arbejdet omkring trafikulykker

Boder

1. Helsingør Brandvæsen har en brandbil holdende, og går i dialog med eleverne omkring adfærd og trafikforståelse
2. Akutberedskabet har en tjenestevogn holdende, og går i dialog med eleverne omkring adfærd og trafikforståelse
3. Knalletbane: Ungdomsskolen i Helsingør stiller sammen med UngFredensborg en knallertbane, hvor de unge kan få mulighed for at afprøve knallert på lukket bane, og få en snak om knallertkørekort og Ungdomsskolernes tilbud.
4. Alkoholbane: SSP i Helsingør stiller med en alkoholbane, hvor eleverne kan prøve promillebriller, og mærke hvordan alkohol påvirker sanserne
5. UC Starts og Pede B: UngFredensborg stiller med et skriveværksted, hvor de unge skal formidle budskaber om trafikikkerhed til andre unge. Rapperen Pede B følger op på de unges input med en rap-up som afslutning på dagen.

6. Uopmærksomhed: UngFredensborg bidrager ligeledes med en stand om uopmærksomhed, hvor eleverne kan teste hvor stor en rolle uopmærksomhed har i forhold til risikoadfærd.
7. UngFredensborg stiller med en stand, hvor de unge kan teste, hvor stor en konsekvens det kan have at være involveret i en trafikulykke
8. Førstehjælp: Ungdomsskolerne i begge kommuner tester eleverne i førstehjælp

Der er i udarbejdelsen af programmet lagt vægt på at eleverne gennem en sjov og inspirerende dag, undervises i emnet trafiksikkerhed, herunder færdselsregler, trafikal adfærd, førstehjælp, ulykkesstatistik, uopmærksomhed og risikoforståelse.

Arrangementet er et ”gratis” tilbud til skolerne, således at undervisning i trafik bliver prioriteret, og det kan sikres at alle elever har fået et grundigt indblik i trafikal adfærd uanset økonomi, baggrund og kultur.

Tilmeldingsfristen til deltagelse i arrangementet var start januar 2017. Alle 8.klasser på Fredensborg Kommunes folkeskoler er tilmeldt arrangementet, ligesom programmet er godkendt i VSP-organisationen.

Økonomi

Der forventes en samlet udgift til afholdelse af eventen på ca. 70.000 for Fredensborg kommunes vedkommende, hertil har der i 2017 været en udgift på ca. 30.000 til udvikling af konceptet. Udgiften til Trafik8 finansieres af driftsbudgettet for kampagner og skolesamarbejde.

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 22-03-2017

Orienteringen taget til efterretning.

Punkt 48: Sager på vej per 22. marts 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

Følgende emner indgår i infrastrukturplanen:

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

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 22-03-2017

Orienteringen taget til efterretning. Der tilføres sag der beskriver muligheder for ensretning af skiltning om knallertkørsel på stisystemet.

Punkt 49: Orientering

Beslutningstema

Intet at bemærke.

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

Orienteringen taget til efterretning.