


UDVALGTE SIDER

Teknik- og Miljøudvalget den 22. februar 2017

Teknik- og Miljøudvalget den 22. februar 2017

Referat og bilag

 [Teknik- og Miljøudvalget 22-02-2017 - Referat og bilag \(30 MB\)](#)



Teknik- og Miljøudvalget

Referat

22. februar 2017 kl. 16:00

Udvalgsværelse 1

Indkaldelse

Bodil Kornbek
Mette Schmidt Olsen
Henriette Breum
Jakob Engel-Schmidt
Henrik Brade Johansen
Birgitte Hannibal
Aase Steffensen

Derudover deltog:

Bjarne Holm Markussen
Mads Henrik Lindbjerg Christiansen
Thomas Hansen
Inger Dreyer
Katrine Lindegaard (ref.)

Afbud fra:

Birgitte Hannibal
Jakob Engel-Schmidt





Indholdsfortegnelse

Pkt.Tekst	Side
1 Status for klimatilpasning af det centrale Lyngby og herunder åbning af Fæstningskanalen (Orientering)	3
2 Princip for kloakseparering af ejendomme i kloakopland til bassin ved Stades Krog - Klimatilpasning af det centrale Lyngby (Beslutning)	7
3 Princip for overfladisk vejafvanding på lokalveje - Klimatilpasning af det centrale Lyngby (Beslutning)	13
4 Principgodkendelse af byrummene omkring Fæstningskanalen (Beslutning)	16
5 Oplæg til proces og indhold af program for initiativer i Kgs. Lyngby (Beslutning)	19
6 Trafikløsninger i forbindelse med vejlukning af Ved Fortunen (Beslutning)	22
7 Trongårdsparken nordgående vejdel - opklassificering af vejen og princip for ombygning af vejen (Beslutning)	26
8 Endelig vedtagelse af Lokalplan 258 for Bondebyen (Beslutning)	29
9 Privat aftale om sti over Lottenborgvej 26 (Beslutning)	32
10 Salg af delikatesser fra parkeringsplads, Virum Torv (Beslutning)	35
11 Buddingevej 85 - Ansøgning om vejnavnsændring (Beslutning)	37
12 Frigivelse af anlægsmidler på vejområdet i 2017 (Beslutning)	40
13 Frigivelse af anlægsmidler på parkering- og trafikikkerhed (Beslutning)	42
14 Variable elektroniske hastighedstavler på Toftebæksvej (Beslutning)	43
15 Regulativ for anmeldelse af bygge- og anlægsarbejder (Beslutning)	45
16 Opbakning til fælles erklæring om beskyttelse af Øresund (Beslutning)	48
17 CO2-reduktionsplan 2017 (Beslutning)	50
18 Forlængelse af tændingstider på vejbelysninger i Lyngby Taarbæk Kommune (Orientering)	52
19 Anvendelse af kommunens arealer i forbindelse med arrangementer mm. (Orientering)	54
20 Handleplan for træstrategi (Orientering)	56
21 Energi på Tværs II - deltagelse i temagrupper (Orientering)	58
22 Status for implementering af sundhedsstrategien i 2016 (Orientering)	60
23 Kommende sager (Orientering)	63
24 Meddelelser	64





Punkt 6

Trafikløsninger i forbindelse med vejlukning af Ved Fortunen (Beslutning)

Resumé

Kommunalbestyrelsen har den 22. december 2016 godkendt etablering af signalanlæg i krydset Klampenborgvej/Hjortekærsvej, inkl. lukning af adgangsvejen til "Ved Fortunen" mod Hjortekærsvej.

Når der etableres et signalreguleret kryds, kan der af trafiksikkerhedsmæssige årsager ikke være en vejudmunding tæt på krydset. Derfor må "Ved Fortunen" lukkes.

Forudsætningen for lukning af "Ved Fortunen" er, at der findes en løsning for lokaltrafikken i området. Ligeledes har Kommunalbestyrelsen besluttet at nedklassificere "Ved Fortunen" til privat fællesvej, og at dette drøftes med grundejerforeningen. Trafikken i området er kortlagt og analyseret. Trafikløsninger og forslag til nedklassificering er drøftet med grundejerforeningen, og efterfølgende på et dialogmøde med grundejerforeningens medlemmer d. 31.1.2017. Det er især trafikløsningerne, som har haft fokus for borgere og grundejerforening.

Grundejerforeningens tilbagemelding foreligger på udvalgsrådet. Andre borgere har herudover gennemført en underskriftsindsamling imod lukning af "Ved Fortunen" og imod etablering af et signalreguleret kryds Hjortekærsvej/Klampenborgvej.

Til godkendelse forelægges trafikløsninger som følge af "Ved Fortunens" lukning og ved etablering af et signalreguleret kryds Hjortekærsvej/Klampenborgvej.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der ved lukning af "Ved Fortunen" overvejes etableret et indkørselsforbud i den modsatte ende af vejen fra Ermelundsvej
2. der nu og i de kommende år foretages trafiktællinger på Gustav Adolfs Vej og omkringliggende veje. Såfremt trafikken stiger væsentligt, istandsætter kommunen Gustav Adolfs Vej, hvor der er behov, etablerer fortovej i den ene side af vejen samt fartdæmper denne, så trafikken spredes på flere veje
3. der igangsættes en trafikvurdering af krydset Klampenborgvej/Ermelundsvej med henblik på at udarbejde forslag til trafikforbedringer
4. Kommunalbestyrelsen godkender at disponere 1 mio. kr. af reserve til Dyrehavegårdsprojekt og meddeler anlægbevilling hertil.

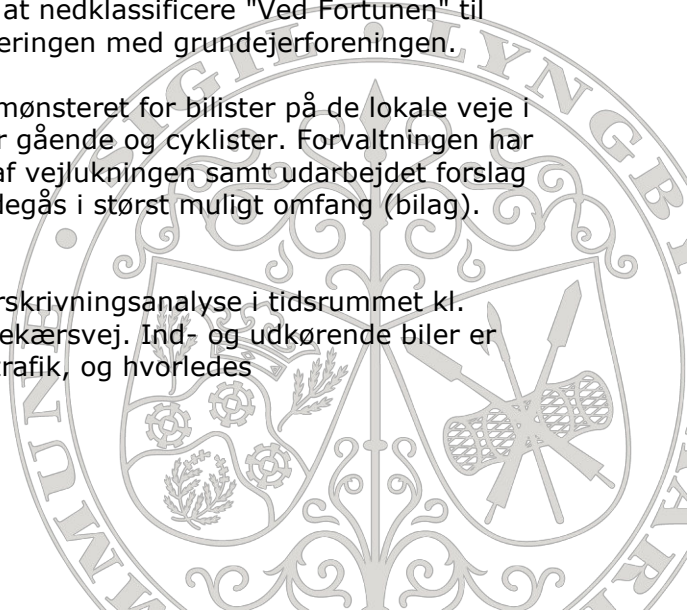
Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen har den 22.12.2016 godkendt trafikale skitseprojekter i forbindelse med byudvikling langs Helsingørmotorvejen, herunder etablering af signalanlæg i krydset Klampenborgvej/Hjortekærsvej, inkl. lukning af adgangsvejen til "Ved Fortunen" mod Hjortekærsvej. Forudsætningen for vejlukningen er, at der findes en løsning for lokaltrafikken i området. Ligeledes har Kommunalbestyrelsen besluttet at nedklassificere "Ved Fortunen" til privat fællesvej, og at forvaltningen drøfter nedklassificeringen med grundejerforeningen.

Når "Ved Fortunen" lukkes ved Hjortekærsvej, vil trafikmønsteret for bilister på de lokale veje i området ændres. Ved Fortunen vil fortsat være åben for gående og cyklister. Forvaltningen har kortlagt trafikken i området, vurderet konsekvenserne af vejlukningen samt udarbejdet forslag til, hvorledes u hensigtsmæssige trafikmønstre kan imødegås i størst muligt omfang (bilag).

Kortlægning af trafikken

Den 9. november 2016 har Via Trafik foretaget nummerskrivningsanalyse i tidsrummet kl. 6.45 - 9.15 og igen 15.00-17.30 i området øst for Hjortekærsvej. Ind- og udkørende biler er registreret for at undersøge både den gennemkørende trafik, og hvorledes





"myldretidstrafikken" fordeler sig i området på en hverdag. Der er ligeledes foretaget 3 trafiktællinger, hvor trafikken er talt på hverdage, lørdag og søndag. Analysen viser, at det er få biler, der bruger vejene til gennemkørsel. Der er således tale om kørsel med ærinde i området.

Konsekvenser ved vejlukning

Når "Ved Fortunen" lukkes, vil trafikken til og fra Dyrehavegårdsvej og "Ved Fortunen" flyttes til de resterende veje i området. Trafikken til og fra Dyrehaven/Fortunen ved Ermelundsvej flytter til Ermelundsvej.

Gustav Adolfs Vej er den vej, som umiddelbart ligger tættest på "Ved Fortunen", og alene ud fra den vurdering, vil det betyde, at trafikken på Gustav Adolfs Vej vil stige fra ca. 125 køretøjer pr. døgn til 550 køretøjer pr. døgn, og at trafikken på Ermelundsvej formentlig vil stige fra 735 køretøjer til 825 køretøjer pr. døgn. Imidlertid vil stigningen på Gustav Adolfs vej formentlig ikke blive så høj, da vejen ikke har samme indbydende karakter som "Ved Fortunen". Samme forhold gør sig i øvrigt gældende for Trongårdsvej.

Gustav Adolfs Vej er en privat fællesvej med en kørebane på ca. 5 m og ca. 2,5 m brede grusfortov i begge sider af vejen. Vejen har vedligeholdelseskontrakt med kommunen og der er senest i september 2015 udført en ny overfladebelægning. Vejen kan bære mertrafikken, men alt andet lige vil borgerne dog ikke finde, at mertrafik er hensigtsmæssigt.

Dialog med grundejerforeningen den 17.1.2017 og 31.1.2017

De trafikale udfordringer, løsningsforslag, nedklassificering af "Ved Fortunen" samt resultatet af analysen er drøftet med grundejerforeningen "Fortunen og nærmeste omegn" ved møde tirsdag 17.1.2017.

Grundejerforeningen er overordnet set positive for, at kommunen arbejder med de trafiksikkerhedsmæssige problemstillinger i området, men er samtidig bekymret for konsekvenserne for især Gustav Adolfs Vej, og for kørsel fra Ermelundsvej.

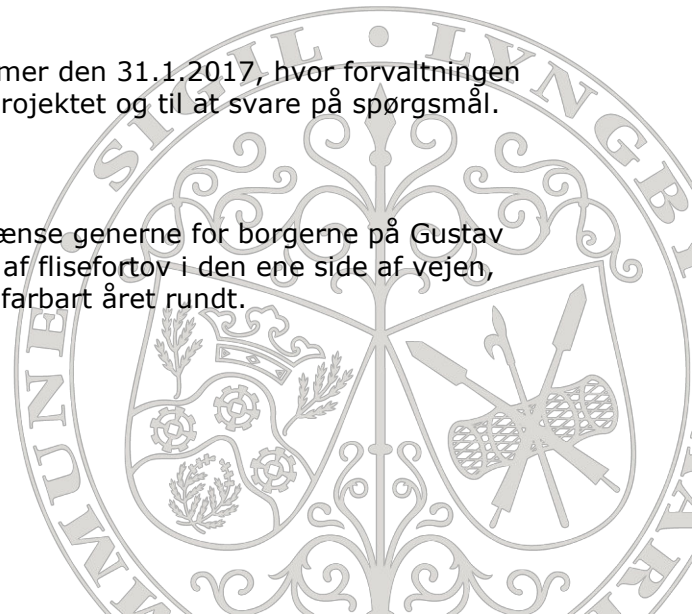
For så vidt angår gennemkørsel mellem Ermelundsvej og Klampenborgvej/Hjortekærvej, så viser kortlægningen, at det på nuværende tidspunkt kun er få biler, der er gennemkørende. Et indkørselsforbud på "Ved Fortunen" fra Ermelundsvej kan dog være en mulighed for at undgå, at flere udnytter området til gennemkørsel.

Det er endvidere foreslået, at også krydset Klampenborgvej/Ermelundsvej inddrages i projektet. Som konsekvens af lukningen af Ved Fortunen mod Hjortekærvej, vil Ermelundsvej, og dermed krydset få mertrafik. Krydset er i kommunens trafiksikkerhedsplan 2012 - 2015 vurderet at være uheldsbelastet. Der er i perioden 2011 - 2016 sket 4 uheld i krydset, heraf 1 med personskade. Forvaltningen foreslår, at der foretages en trafikvurdering i forhold til trafikuheld, den fremtidige trafik og med henblik på forslag til eventuelle forbedringer af krydset. Resultatet af undersøgelsen og eventuelle forslag til forbedringer vil blive forlagt i en senere sagsfremstilling.

Grundejerforeningen har holdt møde med sine medlemmer den 31.1.2017, hvor forvaltningen og kommunens rådgiver var inviteret til at gennemgå projektet og til at svare på spørgsmål. Grundejerforeningens tilbagemelding fra mødet (bilag).

Forvaltningens forslag til trafikløsninger

Der er forskellige muligheder for at imødekomme/begrænse generne for borgerne på Gustav Adolfs Vej, f.eks. fartdæmpning af vejen, anlæggelse af flisefortov i den ene side af vejen, således at der er et fortov, der kan sneryddes og være farbart året rundt.





Forvaltningens forslag er, at "Ved Fortunen" lukkes, vejen nedklassificeres, og det kan overvejes at etablere indkørselsforbud i den modsatte ende af vejen fra Ermelundsvej. Samtidig bør der nu og i de kommende år foretages løbende trafikmålinger på Gustav Adolfs Vej og andre veje i området. Såfremt det viser sig, at trafikken på Gustav Adolfs Vej stiger væsentligt, så bør kommunen fartdæmpe vejen for at gøre den mindre hensigtsmæssig at bruge som en smutvej. Herudover kan der etableres fortov i den ene side af vejen for at tilgodese fodgængerne. (bilag). Det er forvaltningens vurdering, at fartdæmpning vil begrænse trafikken på Gustav Adolfs Vej. Det vil samtidigt sprede trafikken mere jævnt til veje, hvor det er mere hensigtsmæssigt.

Underskriftsindsamling

Samtidig med, at forvaltningen har drøftet trafikale løsninger med grundejerforeningen, har andre borgere iværksat en underskriftsindsamling imod en lukning af "Ved Fortunen" og til fordel for en rundkørsel i krydset Hjortekærvej/Klampenborgvej.

Etablering af en rundkørsel er blevet undersøgt i forbindelse med udarbejdelse af skitseprojekt. Kapacitetsberegninger af de fremtidige forhold ved en evt. rundkørsel viser en stor belastning om morgenen og sammenbrud af trafikken om eftermiddagen. En udformning med en rundkørsel kan således ikke afvikle den fremtidige trafik, og løsningen anbefales ikke, hvilket fremgår af Via Trafiks rapporter fremlagt for Kommunalbestyrelsen den 22. december 2016.

På baggrund af grundejerforeningsmødet vil ViaTrafik undersøge muligheden for at etablere en større rundkørsel med signalregulering, hvilket måske kan hindre lukning af "Ved Fortunen". En sådan rundkørsel (bilag) vil formentligt ikke medføre forbedring af fremkommeligheden fra Hjortekærvej og for trafiksikkerheden (hvilket var formålet med projektet). Tilslutningen fra Hjortekærvej vil kun være med et tilfartsspor. Dette vil medføre risiko for længere kø og ventetid samt risiko for sivetrafik forbi Trongårdsskolen. Trafiksikkerhedsmæssigt vil en sådan rundkørsel være ringere end et signalreguleret kryds, specielt for cyklister. Cyklister får endvidere lange omveje, hvilket kan betyde, at de vælger at køre "modsat rundt". For venstresving på Klampenborgvej (fra vest) er der risiko for blokering af trafikken mod Gentofte, hvilket kan skabe kø. Endelig vil anlægsprisen være væsentligt større end et signalreguleret kryds. Der vil endvidere være behov for ekspropriation. Forvaltningen kan ikke anbefale denne løsning.

Procedure for lukning af Ved Fortunen vedlagt (bilag).

Der er endvidere modtaget et selvstændigt bidrag fra Camilla Alftan, der ikke er medlem af grundejerforeningen, men som deltog i dialogmødet den 31.1.2017 (bilag).

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje § 8 (lukning af offentlige veje og færdselsregulering), § 15 (op- og nedklassificering af veje) og § 124-125 (nedlæggelse af offentlig vej til privat fællesvej) samt lov om private fællesveje § 57, stk 2 (færdselsregulering på en privat fællesvejs betalt af kommunalbestyrelsen).

Økonomi

Løsningsforslag	Overslagspris (kr)
Vejlukning "Ved Fortunen" – er indeholdt i krydsombygningen	0
Etablering af indkørselsforbud på Ved Fortunen fra Ermelundsvej	50.000
Nedklassificering af Ved Fortunen – tilstandsrapport og berigtigelse af matrikler	100.000 -150.000



Trafiksikkerhedsmæssig vurdering af krydset Klampenborgvej/Ermelundsvej	50 – 100.000
I alt	200.000 – 300.000

Yderligere løsningsforslag	Overslagspris (kr)
Fartdæmpning af Gustav Adolfs Vej med bump	100.000
Flisefortov i den ene side af Gustav Adolfs Vej inkl. opretning af kantsten	400.000
Istandsættelse af Gustav Adolfs Vej indledningsvist, hvor der er behov. Der er udført overfladebelægning i 2015.	50 – 200.000
I alt	550.000 -700.000

Kommunalbestyrelsen har på mødet den 17.12.2015 frigivet anlægsmidler som er disponeret til godkendte skitseprojekter på mødet den 22. december 2016, pkt. 9. Kommunalbestyrelsen besluttede på mødet den 22. december 2016 at det foreløbige resterende beløb på 3.013.282 mio. kr. indgår som reserve for det samlede Dyrehavegårdsprojekt.

Det endelige løsningsforslag, udgifter i forbindelse med nedklassificering af vejen, trafiksikkerhedsmæssig vurdering af krydset Klampenborgvej/Ermelundsvej forslås finansieres af denne reserve. Det forslås derfor at Kommunalbestyrelsen meddeler anlægbevilling på 1 mio kr.

Nedklassificering af "Ved Fortunen" vil medføre driftsbesparelser om 4-6 år på ca. 250.000 kr./årligt (gennemsnitlig udgift for vedligeholdelse af offentlige veje).

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. februar 2017

Sagen udsættes med henblik på ved ekstraordinært møde den 9. marts 2017 at få belyst konsekvenserne ved først at åbne krydset Hvidegårdsparken/Trongårdsparken og afvente effekten for trafikafviklingen i krydset Hjortekærvej/Klampenborgvej.

Jakob Engel-Schmidt (V) og Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

Bilag

- Hjortekær - oversigtskort med løsningsforslag
- Procedure for nedklassificering af Ved Fortunen
- Kortlægning og vurdering af konsekvenser for trafikken ved vejlukning af Fortunen
- Underskriftindsamling fra Camilla Alfthan
- Tilbage melding fra dialogmøde med Grundejerforeningen for Fortunen og nærmeste Omegn 31012017
- Skitse af rundkørsel med signalregulering
- Selvstændigt bidrag fra Camilla Alfthan
- Tilbage melding fra dialogmøde - Mail af 20. februar 2017
- Klampenborgvej Rundkørsel 180217
- Dialogmøde





Punkt 7

Trongårdsparken nordgående vejdel - opklassificering af vejen og princip for ombygning af vejen (Beslutning)

Resumé

Kommunalbestyrelsen har den 22.12.2016 godkendt etablering af signalanlæg i krydset Klampenborgvej/Hvidegårdsparken/Trongårdsparken samt diverse trafikale tiltag i Trongårdsområdet. Ligeledes er det besluttet at opklassificere Trongårdsparkens nordgående vejdel til offentlig vej, og at forvaltningen indleder drøftelse med grundejerforeningen herom.

Krydsombygning og tiltag i Trongårdsområdet er afhængig af, hvordan Trongårdsparkens nordgående vejdel ombygges. Tværsnitsprincip for ombygning af vejen forelægges til godkendelse med henblik på planlægning af det videre arbejde. Endvidere orienteres om de drøftelser, der har været med grundejerforeningen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. det foreslåede tværsnitsprincip for ombygning af Trongårdsparken nordgående vejdel godkendes
2. opklassificering af den nordgående vejdel af Trongårdsparken sker i forbindelse med krydsombygning/øvrige tiltag i Trongårdsområdet.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen har den 22.12.2016 pkt. 9 godkendt etablering af signalanlæg i krydset Klampenborgvej/Hvidegårdsparken/Trongårdsparken samt diverse trafikale tiltag i Trongårdsområdet. Det er ligeledes besluttet at opklassificere Trongårdsparken nordgående vejdel til offentlig vej, og at der foretages en drøftelse med grundejerforeningen herom. Der er afholdt møde den 23.1.2017 med Trongårdsparkens grundejerforening.

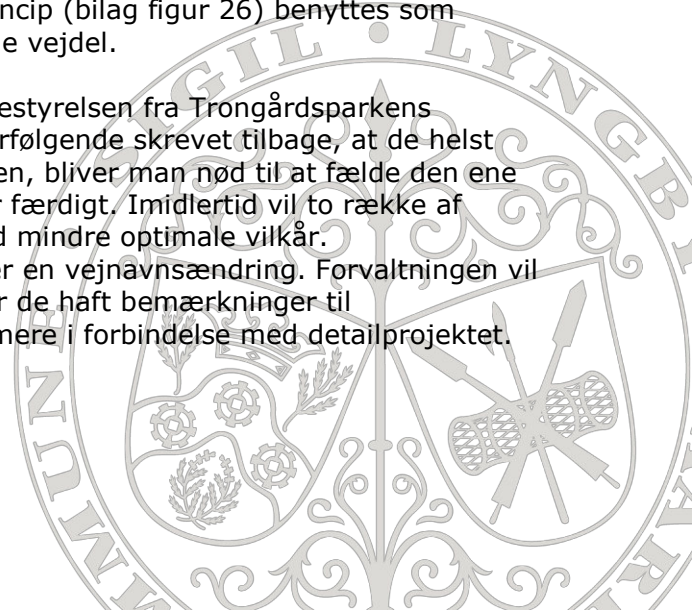
Tværsnitsprincip for ombygning af Trongårdsparken.

Trongårdsparkens nordgående vejdel bliver adgangsvej til Trongårdens byområde i forbindelse med ombygning af krydset Klampenborgvej/Hvidegårdsparken/Trongårdsparken. Trafikmønsteret ændres, og det er blandt andet anbefalet, at den dobbeltrettede cykelsti i den vestlige side af Trongårdsparken ændres til enkeltrettede cykelstier af hensyn til trafikikkerheden. Vejen skal derfor ombygges.

Trongårdsparken har Allé træer på begge sider. For at kunne ombygge vejen og etablere enkeltrettede cykelstier, må den ene side af vejens træer fjernes. Der er udarbejdet forslag til bevarelse af enten den østlige eller vestlige række lindetræer (bilag). Forvaltningen har besigtiget træerne, og det anbefales derfor at bevare den vestlige træække, da den østlige træække giver gener med skygge for de tætliggende ejendomme.

Ved ombygning af vejen, kan den vestlige træække komme til at indgå i en bred midterrabat på ca. 4,0 m (bilag figur 26). Forslaget giver bedre mulighed for fuldkronede veludviklede lindetræer. Forvaltningen foreslår derfor, at tværnitprincip (bilag figur 26) benyttes som grundlag for ombygning af Trongårdsparken nordgående vejdel.

Det foreslåede tværsnitsprincip har været drøftet med bestyrelsen fra Trongårdsparkens grundejerforening på møde den 23.1.2017. De har efterfølgende skrevet tilbage, at de helst ser to rækker træer. Når kommunen skal ombygge vejen, bliver man nød til at fælde den ene række træer. Der kan gentilplantes, når vejprojektet er færdigt. Imidlertid vil to række af træer få mindre areal til rådighed (2 meter), og dermed mindre optimale vilkår. Grundejerforeningen overvejer endvidere, om de ønsker en vejnavnsændring. Forvaltningen vil afvente foreningens henvendelse herom. Herudover har de haft bemærkninger til venderpladser mv. Disse forhold vil blive vurderet nærmere i forbindelse med detailprojektet.





For at forvaltningen kan arbejde videre med kryds og det nye byområde er der behov for en beslutning om vejens tværsnit.

Opklassificering af Trongårdsparken til offentlig vej

Trongårdsparken er en privat fællesvej. Som følge af anlæg af signalkryds Klampenborgvej/Hvidegårdsparken/Trongårdsparken, vil Trongårdsparken blive belastet med gennemkørende trafik. Det foreslås derfor, at vejen overtages som offentlig vej i forbindelse med anlæg af kryds og tiltag i trongårdsområdet.

Opklassificering af Trongårdsparken skal ske i henhold til reglerne i "Lov om offentlig vej". Kommunalbestyrelsens beslutning herom skal træffes på baggrund af en samlet trafikale vurdering. Kommunalbestyrelsens beslutning om, at de agter at optage Trongårdsparkens nordgående vejdel som offentlig vej skal i høring hos parterne (dvs. ejere af ejendomme, der grænser til vejen) inden Kommunalbestyrelsen træffer endelig beslutning. Der vil ikke være udgifter for borgerne forbundet med kommunes overtagelse af vejen.

Forslaget har været drøftet med Trongårdsparkens grundejerforening på møde den 23.1.2017 (bilag). Da forslaget om opklassificering af Trongårdsparkens nordgående vejdel er fremført af Trongårdsparkens grundejerforening, har de ikke bemærkninger til forslaget, bortset fra at forvaltningen skal udrede forhold om vedligeholdelseskontrakt, servicekontrakt for sugning af rendestensbrønde og betaling for vejbelysning.

Midlertidige foranstaltninger

I forbindelse med etablering af signalanlægget i 2018 anlægges den sydligste del af Trongårdsparken. Den nordligste del af Trongårdsparken anlægges i forbindelse med tiltag på Trongårdsvej, mens den midterste del ombygges i forbindelse med etablering af Trongårdens byområde. Der vil derfor være behov for en række midlertidige foranstaltninger til sammenbinding af vej- og cykelstiforløb.

Der vil løbende blive orienteret om sagen, bl.a. i forbindelse med den videre udvikling af Trongårdens byområde.

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje § 8 (kommunen bestemmer hvilke arbejder der udføres på offentlige veje), § 15 (op- og nedklassificering af veje) og Forvaltningslovens § 19 (høring af parter i sagen).

Økonomi

Kommunalbestyrelsen godkendte på mødet den 22. december 2016 pkt. 9, en række trafikale skitseprojekter. I samme sag blev der redegjort for, at kommunen overtager drift- og vedligeholdelsesforpligtigelser på vejen, og at kommunen finansierer etablering af signalreguleret kryds ved Klampenborgvej. De økonomiske konsekvenser fremgår af denne sag.

Der forventes en udgift på 25.000 kr. til berigtigelse af de ændrede ejendomsretlige forhold. Det forventes, at denne udgift kan afholdes inden for frigivet anlægsbevilling for projekterne krydsombygning Klampenborgvej/Hvidegårdsparken og tiltag i Trongårdsområdet.

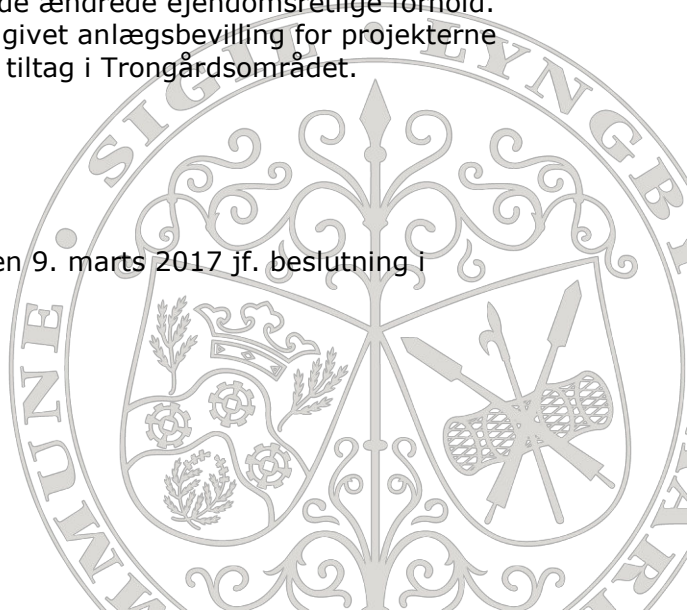
Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 22. februar 2017

Ad 1-2) Udsat til behandling på ekstraordinært møde den 9. marts 2017 jf. beslutning i dagsordenspunkt nr. 6.





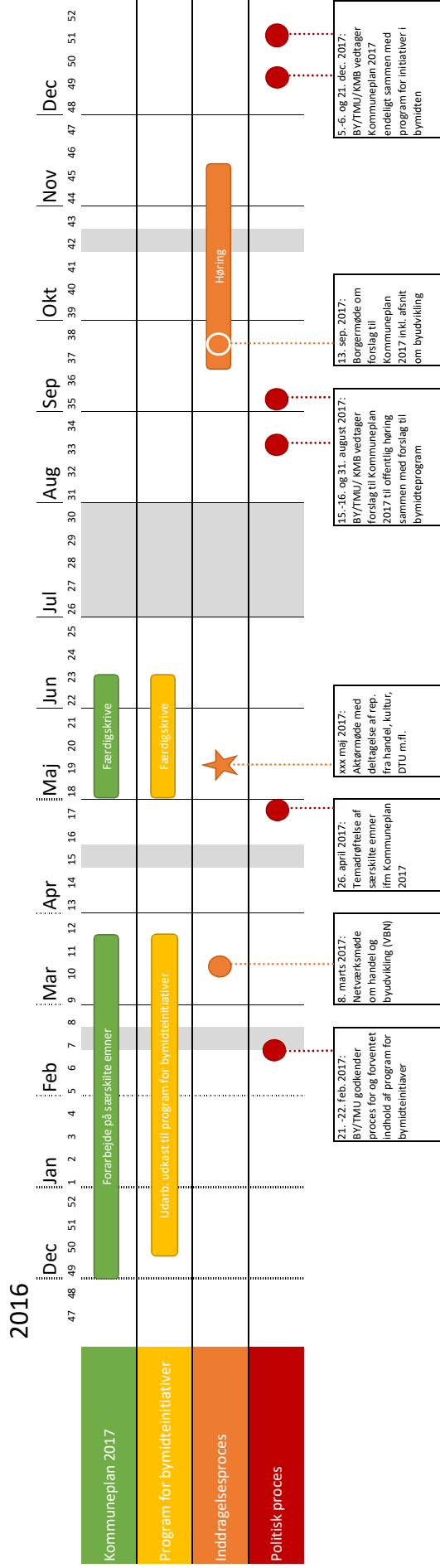
Jakob Engel-Schmidt (V) og Birgitte Hannibal (UP) var fraværende.

Bilag

- Tværsnitprincip for ombygning af Trongårdsparken (nord-syd del)
- Trongårdsparken ombygningetafer
- LTK; GF-svar på referat fra møde 23.01.2017.



Tids- og procesplan for Kommuneplan 2017 og program for bymidteinitiativer





Såfremt at etablering af indkørselsforbud ikke har den ønsket effekt foreslås istandsættelse, fartdæmpning og anlæg af fortov i den ene side af Gustav Adolfs Vej

Vejlukning af "Ved Fortunen" ved Hjørtekærvej for biltrafik.

Etablering af indkørselsforbud på "Ved Fortunen" ved Ermelundsvej.

Løsningsforslag for trafikken i området som følge af vejlukning af "Ved Fortunen" ved Hjørtekærvej. Forslaget er drøftet med Grundejerforeningen for Fortunen og nærmeste omegn

24.1.2017

Nedklassificering af Ved Fortunen, procedure

Da "Ved Fortunen" foreslås lukkes ved Hjortekærsvvej bliver den en blind vej og vil ikke længere have betydning for den almene trafik, og bør derfor nedklassificeres til privat fællesvej.

Nedklassificering af Ved Fortunen til privat fællesvej skal ske i henhold til reglerne i "Lov om offentlige veje".

Kommunalbestyrelsen kan tidligst træffe endelig beslutning om, hvorvidt "Ved Fortunen" skal overgå til privat fællesvej 4 år (og senest 6 år) efter at Kommunalbestyrelsen har offentliggjort sin plan herom.

Kommunalbestyrelsens planlagte beslutning om nedklassificering af "Ved Fortunen" til privat fællesvej skal offentliggøres og sendes til ejerne af de ejendomme, der bliver berørt af beslutningen.

Der skal endvidere udarbejdes en tilstandsrapport der dokumenterer, at vejen med udstyr er i god og forsvarlig stand i forhold til den fremtidige trafik på vejen. Tilstandsrapporten skal sendes i høring hos ejerne af de berørte ejendomme. Der forventes ikke udgifter til istandsættelse af vejen.

Efter endt høring kan der udarbejdes en endelig tilstandsrapport, som sendes til ejere af de berørte ejendomme sammen med kommunalbestyrelsens endelige beslutning, inkl. klagevejledning.

Kommunalbestyrelsen har endvidere ansvaret for matrikulær berigtigelse af de ændrede ejendomsretlige forhold.

Lyngby-Taarbæk Kommune

Arealudvikling langs Helsingørmotorvejen

Gennemkørende trafik i området øst for Hjortekærsvej

NOTAT
2. december 2016
SB/SSN

1 Baggrund

Som en del af arealudviklingen i området langs Helsingørmotorvejen ønsker Lyngby-Taarbæk Kommune en analyse af den gennemkørende trafik i området øst for Hjortekærsvej.

Dette som følge af at krydset Klampenborgvej/Hjortekærsvej planlægges signalreguleret og heri indgår en vejlukning af Ved Fortunen ud mod Hjortekærsvej.

Det ønskes, at få kortlagt trafikens ruter i området inden vejlukningen. Analysen kan samtidig også bruges som grundlag til den videre dialog med områdets beboere.

2 Indsamling af data

Med henblik på at få kortlagt trafikens ruter i området er der gennemført en nummerskrivningsanalyse.

Nummerskrivningsanalysen er gennemført i området øst for Hjortekærsvej, afgrænset af Klampenborgvej i syd, Ermelundsvej i syd/øst og Dyrehavegårdsvej i nord/øst jf. figur 1.

Nummerskrivningsanalysen er foretaget onsdag d. 9. november i tidsrummet kl. 6:45-9:15 og 15:00-17:30. Hermed afdækkes myldretidstrafikken på en hverdag.

Som kriterie til at vurdere om trafikken er gennemkørende, eller blot har et ærinde i området, er der taget udgangspunkt i at såfremt køreturen igennem området har taget over 7 minutter, har bilisten haft et ærinde i området og indgår derfor ikke som gennemkørende. Det bemærkes at det kun er få biler som er sorteret væk på dette kriterium. Med et kriterium på 7 minutter kan gennemkørende trafik også have foretaget en kort afsætning/optagning. Dette kan analysen ikke afdække.

Som supplement til at vurdere døgntrafikken på vejene i området er der foretaget tre slangetællinger, som har talt trafikken på hverdage, lørdag og søndag. Slangetællingerne er foretaget på Ermelundsvej, Ved Fortunen og Dyrehavegårdsvej.



Figur 1: Placering af tællere ved nummerskrivning og placering af slangetællinger.

3 Resultater af analyse

3.1 Snittællinger

Der er foretaget tre slangetællinger på vejnettet i uge 45 og 46, 2016. Trafikken er opgjort i følgende tabel.

Vej	Hverdag	Lørdag	Søndag	ÅDT
Ermelundsvej	600	1072	1072	735
Ved Fortunen	449	667	590	500
Dyrehavegårdsvej	415	347	309	390

Tabel 1: Talt trafik over en uge, opregnet til et gennemsnit for et år [antal køretøjer].

De fem talte timer i nummerskrivningsanalysen svarer overordnet set til omkring 30-40 % af døgntrafikken på en hverdag. Det bemærkes at trafikken er betydelig større i weekender på særligt Ermelundsvej og til dels også Ved Fortunen. Dette formodes at kunne forklares med et større antal gæster til Dyrehaven i weekenden.

3.2 Nummerskrivning

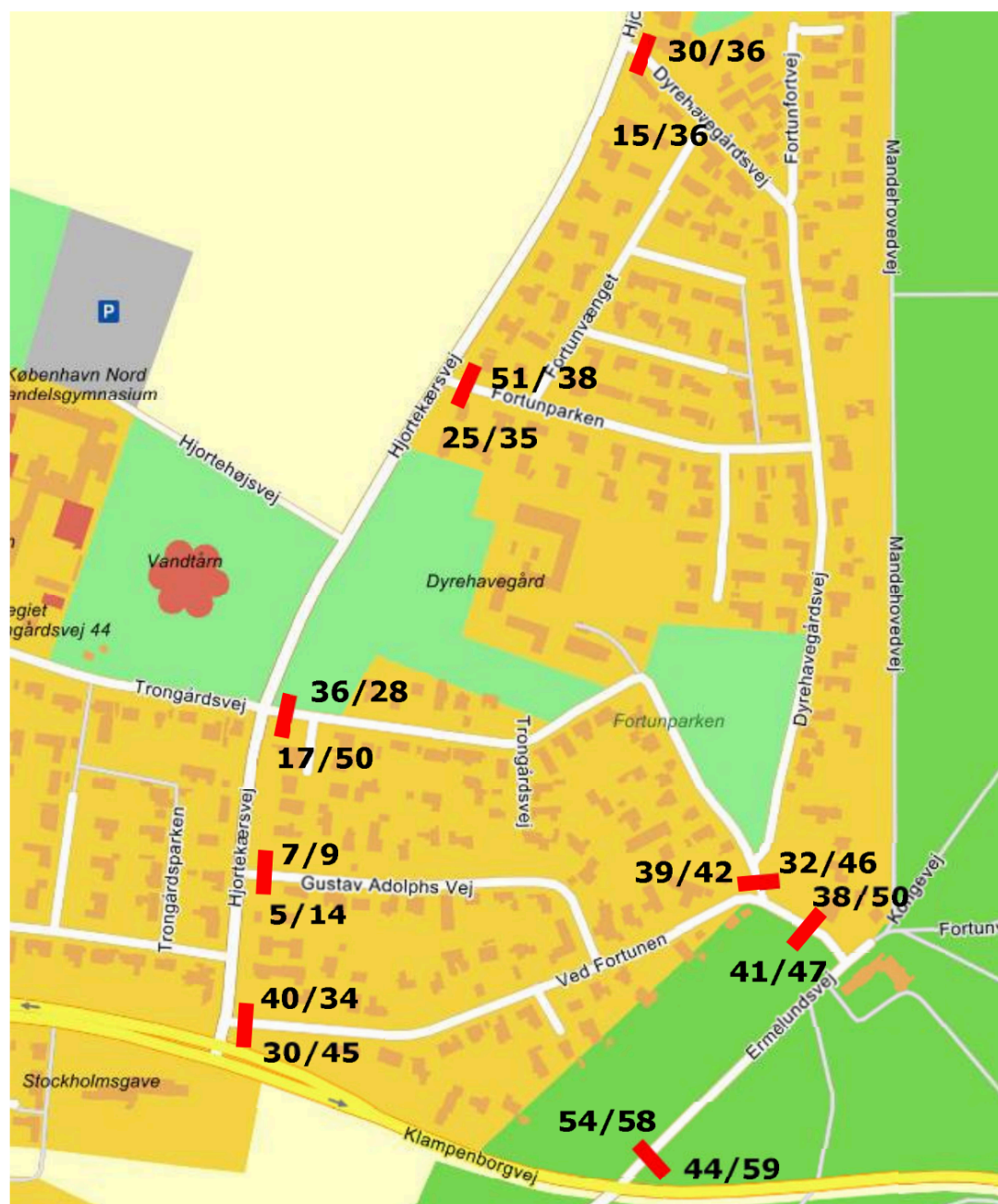
Ved resultatbehandlingen af nummerskrivningsanalysen har der været fokus på at kortlægge den gennemkørende trafik og vurdere konsekvenserne ved en vejlukning. Fokus har derfor særligt været på:

- Den gennemkørende trafik mellem Ermelundsvej og Hjortekærvej.
- Konsekvenser ved vejlukning, herunder trafik mellem Hjortekærvej-Ved Fortunen og Ermelundsvej/Dyrehavegårdsvej og til sammenligning på Gustav Adolphs Vej-Dyrehavegårdsvej.

På Figur 2 vises den totale registrerede trafik i nummerskrivningsanalyseperioden i de otte poster.

Af figuren kan det f.eks. aflæses, at på Ved Fortunen er der registreret:

- 30 motorkøretøjer som indkørende i perioden kl. 6:45-9:15.
- 40 motorkøretøjer som udkørende i perioden kl. 6:45-9:15.
- 45 motorkøretøjer som indkørende i perioden kl. 15:00-17:30.
- 34 motorkøretøjer som udkørende i perioden kl. 15:00-17:30.



Figur 2: Registreret totaltrafik i antal biler morgen/eftermiddag i perioder á 2½ time.

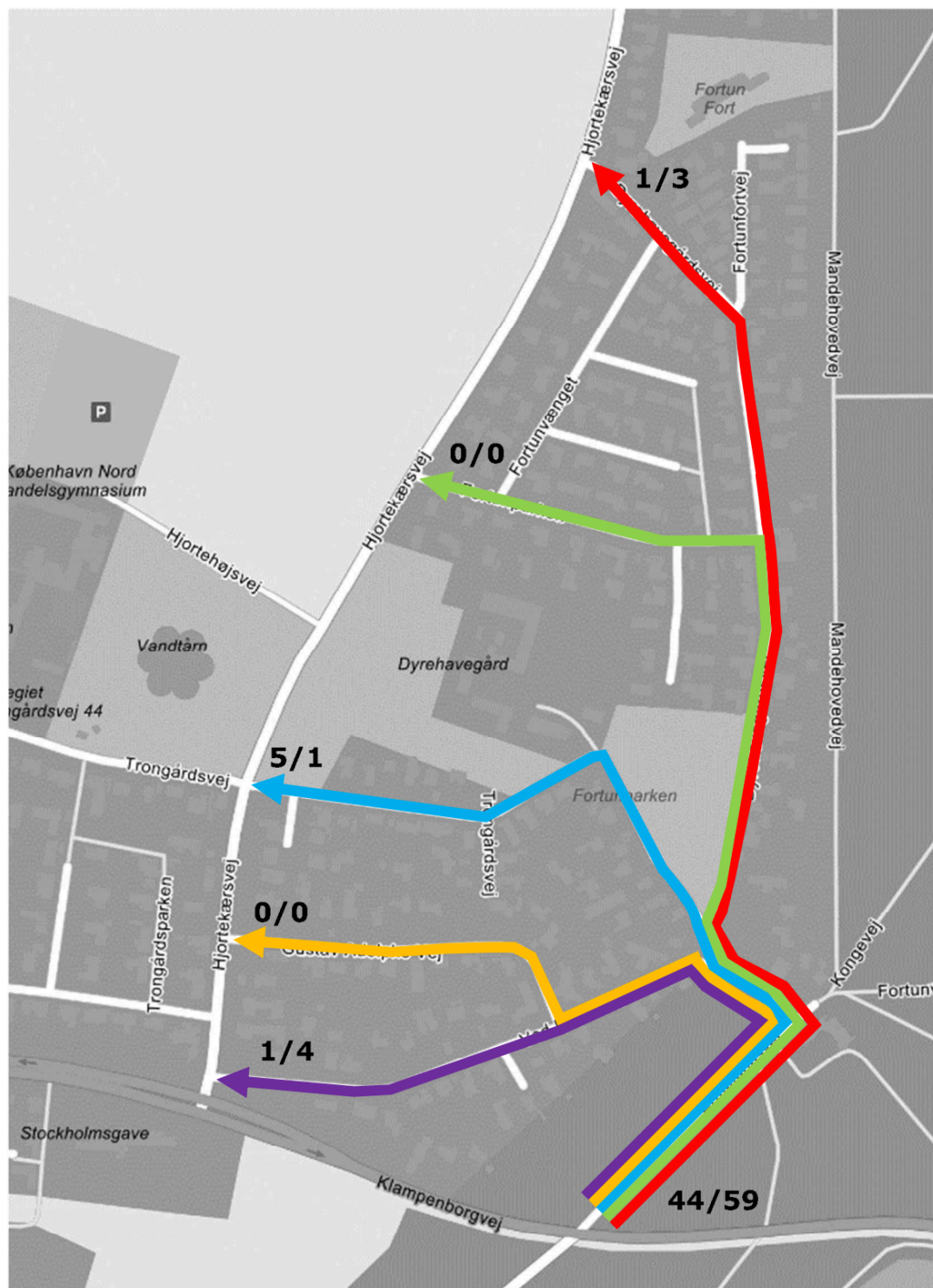
3.2.1

Gennemkørende trafik

Der er stort set ingen biler som bruger vejene i området til gennemkørsel mellem Klampenborgvej og Hjortekærvej, f.eks. for at undgå en evt. kø i krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej.

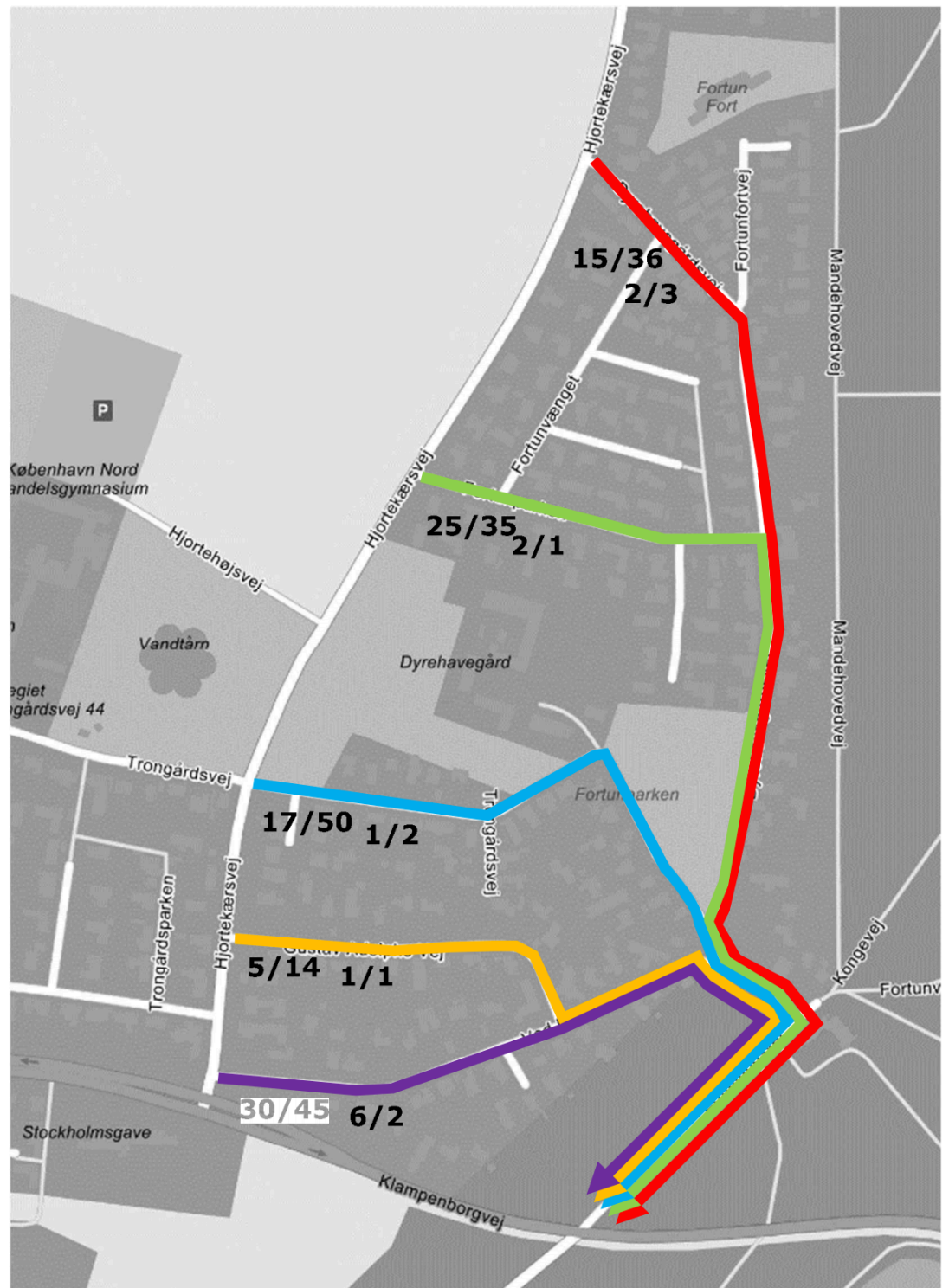
Resultatet af analysen fremgår af Figur 3 og Figur 4.

For trafikanter fra syd/øst mod nord kunne området potentielt benyttes som genvej mellem Klampenborgvej og Hjortekærvej for at undgå en evt. kø på Klampenborgvej om morgenen. Analysen viser, at der om morgenen i løbet af 2½ time samlet set er registreret 7 biler, af de 44 biler som kører ind ved Ermelundsvej, der kører igennem området og ud ved Hjortekærvej. Tilsvarende er der om eftermiddagen i løbet af 2½ time registreret 8 biler, ud af de 59 biler som kører ind ved Ermelundsvej, som kører ud ved Hjortekærvej.



Figur 3: Gennemkørende trafik og deres ruter fra Ermelundsvej til Hjortekærvej [antal biler morgen/eftermiddag i perioder á 2½ time]. De sorte tal viser den samlede indkørende trafik fra Ermelundsvej om morgenen/eftermiddagen i perioder á 2½ time.

For trafikanter fra nord kunne der være nogle som potentielt benytter området til gennemkørsel mod syd/øst. Dette for at undgå kø på Hjortekærvej i krydset med Klampenborgvej. Analysen viser derimod at for trafikanter mod syd og Ermelundsvejen, er den gennemkørende trafik også lille. Om morgenen er der i løbet af 2½ time registreret 12 biler som kører ind fra Hjortekærvej, og kører igennem området, og ud ved Ermelundsvej. Tilsvarende er der om eftermiddagen i løbet af 2½ time registreret 9 biler mod syd/øst.



Figur 4: Gennemkørende trafik og deres ruter fra Hjortekærvej til Ermelundsvej [antal biler morgen/eftermiddag i perioder á 2½ time]. De sorte tal viser den samlede indkørende trafik fra Ermelundsvej om morgenen/eftermiddagen i perioder á 2½ time.

3.3 Konsekvenser ved vejlukning

I forbindelse med signalreguleringen af krydset Klampenborgvej/Hjortekærsvej, indgår der også en vejlukning af Ved Fortunen ud mod Hjortekærsvej.

Derfor er det undersøgt, hvor mange biler der bliver påvirket af denne vejlukning.

Overordnet set er det primært følgende fire forskellige trafikanter som påvirkes af vejlukningen:

1. Beboere på Ved Fortunen.
2. Beboere på Dyrehavegårdsvej som benytter Ved Fortunen til gennemkørsel.
3. Trafikanter som skal til Dyrehaven/Fortunen som benytter Ved Fortunen til gennemkørsel.
4. Trafikanter som kører mellem Hjortekærsvej og Klampenborgvej og benytter Ved Fortunen til gennemkørsel.

Trafikken på Ved Fortunen er analyseret i forbindelse med nummerskrivningsanalysen. Resultatet af nummerskrivningsanalysen i forhold til den trafik som påvirkes af en vejlukning er illustreret på Figur 5 og Figur 6.

Ved Fortunen har en ÅDT (årsdøgntrafik) på omkring 500 køretøjer og 449 køretøjer på en gennemsnitlig hverdag på strækningen ud mod Hjortekærsvej. Tællingen viser, at trafikken er ligeligt fordelt på de to retninger.

Opgørelsen fra nummerskrivningsanalysen er opregnet til ÅDT-niveau og trafikken er opgjort i Tabel 2.

	Fortunen ved Ermelundsvej	Dyrehavegårdsvej	Internt trafik/beboere	Total
Indkørende	50	67	133	250
Udkørende	30	81	139	250
Samlet	80	148	272	500

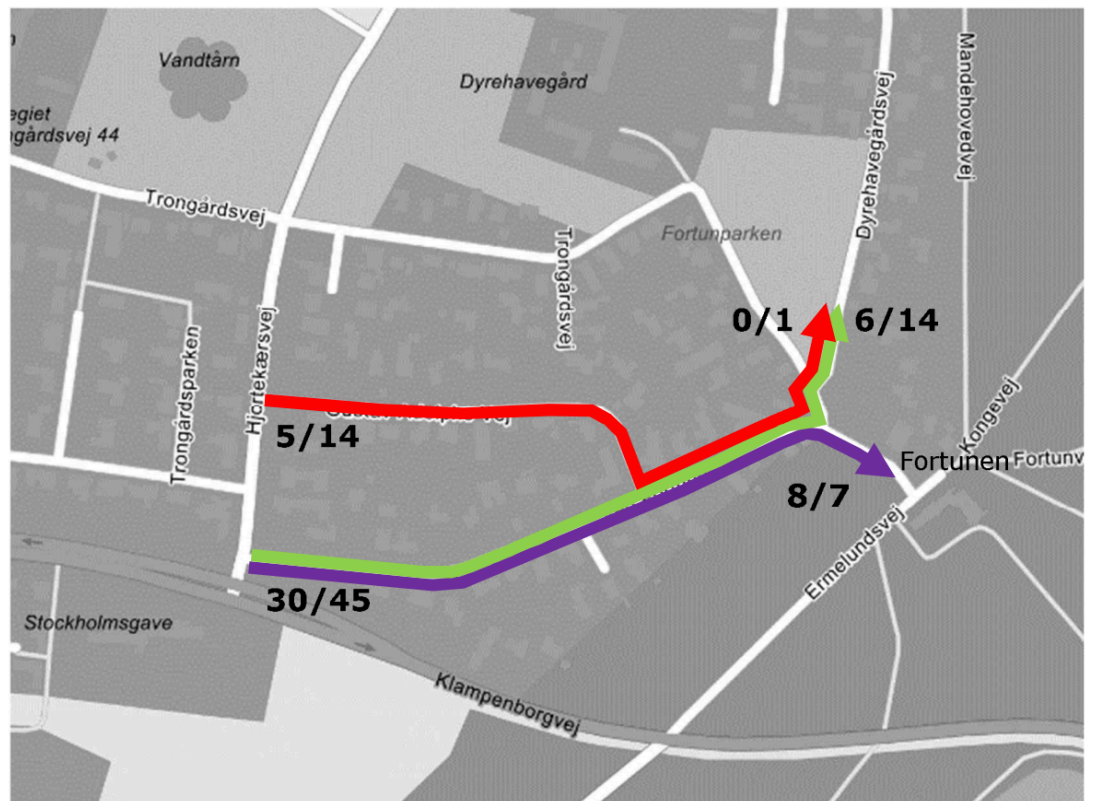
Tabel 2: Trafik på Ved Fortunen – omregnet til ÅDT og anført i antal køretøjer.

Ved en vejlukning af Ved Fortunen vurderes det, at trafikken i fremtiden vil fordele sig på følgende andre veje:

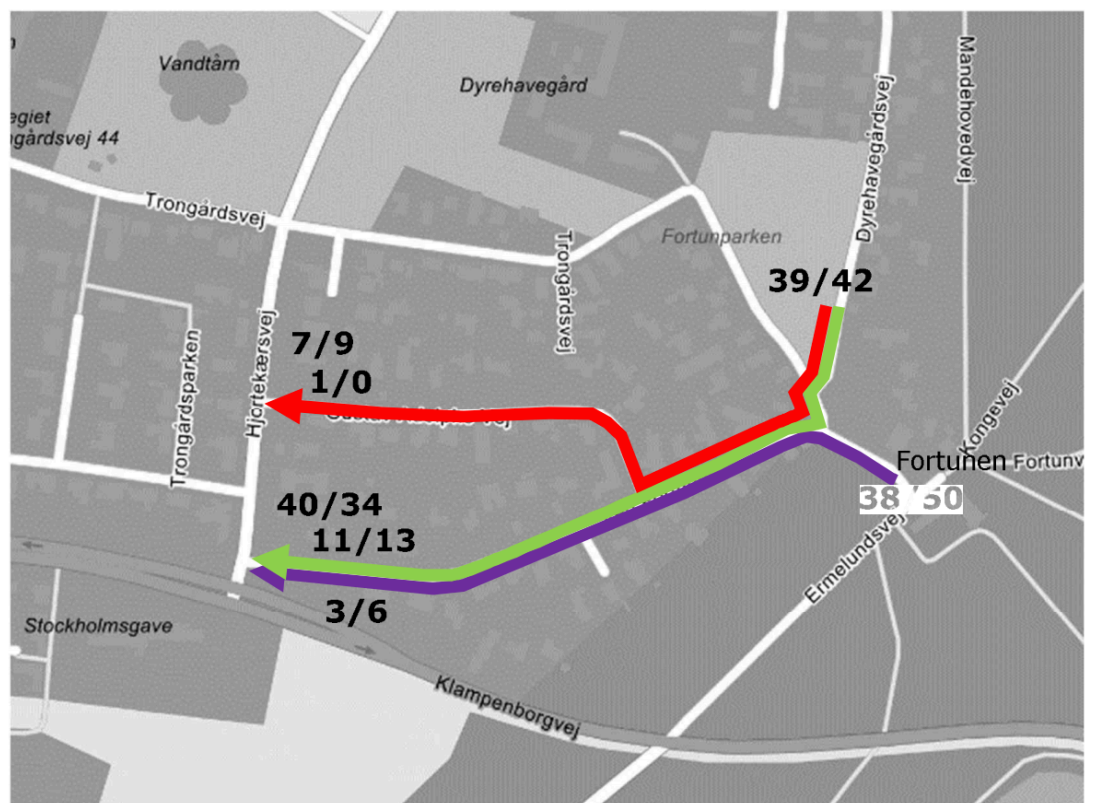
- Trafikken til/fra Fortunen ved Ermelundsvej flytter til Ermelundsvej.
- Trafikken til/fra Dyrehavegårdsvej flytter til Gustav Adolfs Vej.
- Trafikken til/fra Ved Fortunen flytter til Gustav Adolfs Vej.

Med ovenstående antagelser og opgørelser over trafikmængder, kan det forventes at medføre følgende ændringer i ÅDT. Trafikken er benævnt på vejene ved deres tilslutning til Hjortekærsvej/Klampenborgvej:

- Ermelundsvej (syd) er beregnet til at stige fra 735 ktj. til 825 ktj.
- Ved Fortunen (vest) falder trafikken fra 500 ktj. til 0 ktj.
- Gustav Adolfs Vej (vest) er beregnet til at stige fra ca. 125 ktj. til ca. 550 ktj. (ÅDT på Gustav Adolfs Vej er ikke talt – derfor cirkatal).



Figur 5: Påvirkning af vejlukning, indkørende [antal biler morgen/eftermiddag].
 De sorte tal viser den samlede indkørende trafik om morgenen/eftermiddagen.



Figur 6: Påvirkning af vejlukning, udkørende [antal biler morgen/eftermiddag].
 De sorte tal viser den samlede udkørende trafik om

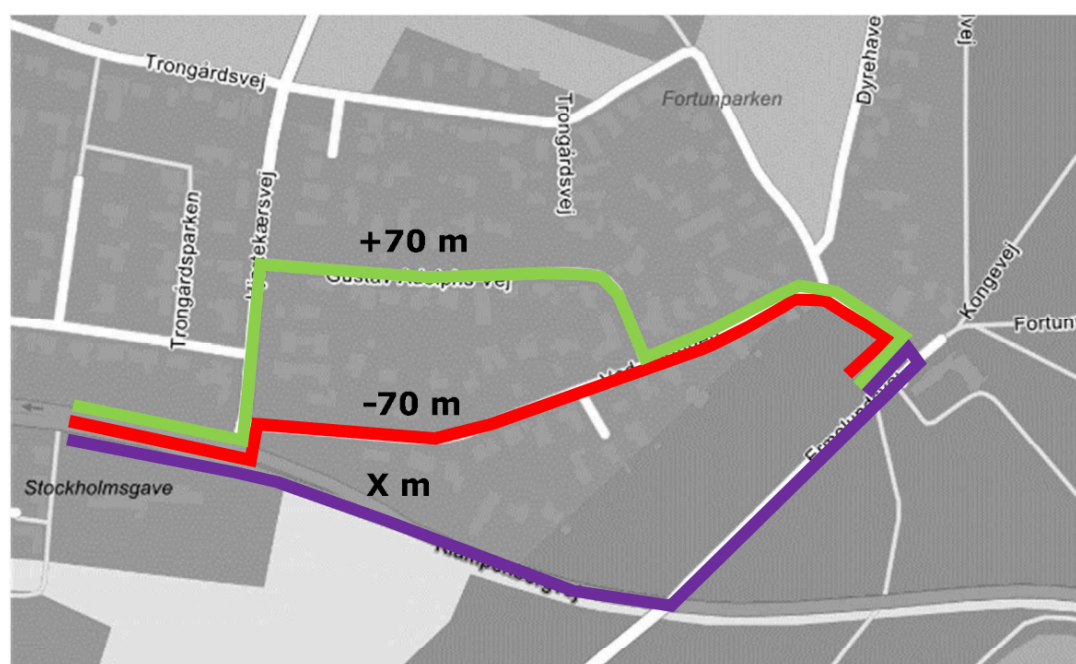
3.4

Tiltag til at mindske den gennemkørende trafik

Omfanget af den gennemkørende trafik i området vurderes at være meget lille. Her tænkes særligt på den gennemkørende trafik mellem Klampenborgvej og Hjortekærvej.

Det har tidligere været på tale at ensrette trafikken på Ved Fortunen mod øst, på strækningen mellem Trongårdsvej og Ermelundsvej. Med den begrænsede gennemkørende trafik vurderes dette ikke relevant.

I dag kan der i weekender være en vis gennemkørende trafik på Ved Fortunen. Dette fra besøgende til Dyrehaven, der kommer fra Klampenborgvej vest og parkerer på parkeringspladsen Ved Fortunen. Disse trafikanter har en ca. 70 m kortere rute ved at køre ad Ved Fortunen i forhold til ad Klampenborgvej. Med vejlukningen af Ved Fortunen vil den alternative rute ad Gustav Adolfs Vej derimod være ca. 70 m længere end Klampenborgvej – og vurderes derfor ikke attraktiv.



Figur 7: Længde af ruter mellem Klampenborgvej vest og Fortunen.

Gustav Adolfs Vej får i fremtiden en relativ stor mertrafik som følge af at beboere på Ved Fortunen og Dyrehavegårdsvej forventes at køre ad denne vej.

En yderligere ny gennemkørende trafik på en boligvej kan virke generende for beboerne. Selvom vejen er smal er den forholdsvis lige og den gennemkørende trafik kan derfor blive hurtigkørende.

Det anbefales at afsætte midler til at anlægge fortov og to bump på Gustav Adolfs Vej – men ellers afvente konsekvenserne af vejlukningen og vurdere behovet med før- og eftermålinger.

Til sammenligning kan nævnes at Fortunsparken også har gennemkørende trafik til Dyrehavegårdsvej. Her er der ikke bump men fortov.

Til Borgmester Sofia Osmani

Vi ønsker ikke at Ved Fortunen lukkes og bliver til en blind vej, da det vil besværliggøre trafikken for beboerne.

BANG GUSTAV ADOLPHSVEJ 3
Thulstrup Gustav Adolfs vej 6
Fm Dalk - 11 - 5
~~KASPER BUSCH LUND, GUSTAV ADOLPHS VEJ 8~~
ANE RENNØ, Gustav Adolfs vej 8,
Peter Grandt, Gustav Adolfs vej 10,
Charlotte Døyer, Gustav Adolfsvej 7
Jesper Eriksen, Gustav Adolfsvej 9
Mette Fin, Trængsvej 28
JOHAN LARSEN GUSTAV ADOLPHSVEJ 21
Kjeldgaardvej 24
Birthe Bruhn, ved fortunen 23,
Georg Christensen, Ved Fortunen 5, Lyngby
Ved Fortunen 3, 2800
Simon Hvid Ved Fortunen 4,
Mj. Ant Fischer - 11 -
BOLL VED FORTUNEN 6
HAURUM, Ved Fortunen 10B, Indsnævring,
vejklamp eller andet. Ved Fortunen er
hårdt belastet som gennemfartsvej, alløvede.
HIBMAJKSELDSEN VED FORTUNEN 12A, Indsnævring,
vejklamp på VED FORTUNEN, RINDKØBEL PÅ KLAMPEN.
BERGVEJ
Thomas Christensen, ved Fortunen 14b
L. B. Ved Fortunen MB

99109919
Sofia

Til Borgmester Sofia Osmani

Vi ønsker ikke at Ved Fortunen lukkes og bliver til en blind vej, da det vil besværliggøre trafikken for beboerne.

- H. & H. Jermiin, Ved Fortunen 16, 2800 Lyngby
- Kirte Bang, ved Fortunen 29, 2800 Lyngby
- Svend Sølv-Jensen ved FORTUNEN 18A
- Bugtte Tøttrup, VED FORTUNEN 20, 2800 Lyngby
- PETER MØLLER, DYPREHVEGÅRDSVEJ 10, 2800 LYNGBY
- Mogens Jørgensen, Ved Fortunen 22, 2800 Lyngby
- Heller rundkørsel og/eller kryds ved Hvidegårdsparken og åbning til Trængårdsparken.
- Ved fortunen 2A Mour Nourzvi
- Ved Fortunen 17 ~~Carsten~~ ANNE KRISTENSEN
+ 2 RUNDKØRSLER (ERMELUNDOS VED/KL.)
- Ved Fortunen 17 ~~Jesper~~ (Klangens / Hvidegårdsparken)
- Ninna Bech Knudsen, Gustav Adolfs Vej 14, 2800
- Grete Jensen GUSTAV ADOLFSVEJ 18, 2800
- ~~Ved~~ Søren Frank, Gustav Adolfsvej 13
- ~~Edly~~ ~~GA 11~~
- ~~GA 11~~ ~~GA 11~~
- Trine Anderssen, Gustav Adolfsvej 12 ~~Trine~~
- Solvejg Carlsson Hørdteknavej 12 Lyngby
- Gunnar Hørdteknavej 26, 2800 Lyngby
- Ch. Schütte VED FORTUNEN 1 2800 Lyngby

Til Borgmester Sofia Osmani

Vi ønsker ikke at Ved Fortunen lukkes og bliver til en blind vej, da det vil besværliggøre trafikken for beboerne.

AROSE NIELSEN	DYREHAVEGÅRDSVEJ 18	AROSE
Fam Aythan	Dyrehavegårdsvej 19	Fam Aythan
JENS-PETER VITAA JENSEN	DYREHAVEGÅRDSVEJ 36	JENS-PETER VITAA JENSEN
Lilke + Janner	Dyrehavegårdsvej 27	Lilke + Janner
Mads B. L.	Dyrehavegårdsvej 23	Mads B. L.
Delalieux	Dyrehavegårdsvej 25	Delalieux
Fam Klein-Iksen	Dyrehavegårdsvej 38	Fam Klein-Iksen
Fam Klein-Iksen	Dyrehavegårdsvej 40A	Fam Klein-Iksen
Stine Kanning	Dyrehavegårdsvej 37	Stine Kanning
Søren Jendryk	Dyrehavegårdsvej 50	Søren Jendryk
Søren Jendryk	" 56	Søren Jendryk
Stine Kanning	Dyrehavegårdsvej 24	Stine Kanning
Lone Hertli	Fortunenvej 37	Lone Hertli
Ubele S Christensen	Fortunparken 44	Ubele S Christensen
Hans Maasbol	Fortunparken 40	Hans Maasbol
Mille Maasbol	Fortunparken 40	Mille Maasbol
Nina Lundager	Fortunparken 22	Nina Lundager
Jørgen Lundager	Fortunparken 22	Jørgen Lundager
B. O. Jørgensen	TRONGÅRDSVEJ 11	B. O. Jørgensen
Vesa Vatrén	Fortunparken 13	Vesa Vatrén
An Brinken	Dyrehavegårdsvej 24B	An Brinken
Inge Brinken	- " -	Inge Brinken
Caroline Altham	Gustav Adolfs Vej 16	Caroline Altham
Kalle Jakobson	Dyrehavegårdsvej 15	Kalle Jakobson
B. Rosenbary	Dyrehavegårdsvej 24A	B. Rosenbary

Til Borgmester Sofia Osmani

Vi ønsker ikke at Ved Fortunen lukkes og bliver til en blind vej, da det vil besværliggøre trafikken for beboerne.

Michael Moesgaard, Dyrehavegårdsvej 11	flu
Sida Bakke, Dyrehavegårdsvej 16A	
Helene Petersen, Dyrehavegårdsvej 14	
Carl Olof, Dyrehavegårdsvej 12	
Pim Grønbjerg, Dyrehavegårdsvej 12	
Troels Jensen, Dyrehavegårdsvej 8,	
gæster, Christyansvej 6	
Ulrik, Trøngårdsvej 3	
Alice Faurer, Trøngårdsvej 23, 2100	
Wilhelm, Trøngårdsvej 23	
JONATHAN FAURER, TRØNGÅRDSVEJ 5A	
Bente Sackson	
Christina Hessel, Trøngårdsvej 9A,	CJL
Lisebeth Dam, Trøngårdsvej 9B	
Anne Cathrine Lührmann, Trøngårdsvej 17A, 2800 LYNGBY	
Shahzad Anwar - Trøngårdsvej 17B, 2800 Lyngby	
RUDY MEISER - " - " - " - " - " - "	
Anders Mikkelsen, Trøngårdsvej 19, 2800 Lyngby	
Torben Busk, Trøngårdsvej 23B, 2800 Lyngby	
Paul Erik Simonsen, Trøngårdsvej 27B, 2800 Lyngby	
Rikke Mie Andersen, Trøngårdsvej 20, 2800 Kgs. Lyngby	
Steffen, TRØNGÅRDSVEJ 20, 2800 Kgs. Lyngby	
Ulrik, Trøngårdsvej 29A, 2800 Lyngby	
Bettina Christensen, Gustav Adolphsvej 2, 2800 Lyngby	
Anne Kempberg, Skovhøjvej 4B, 2800 Lyngby	

Grundejerforeningen for Fortunen og nærmeste Omegn

v/ Steen Wenske Pedersen, Trongårdsvej 13A, 2800 Kgs. Lyngby, tlf. 40 21 22 94

9. februar 2017

Grundejerforeningen for Fortunen og nærmeste Omegns tilbagemelding vedr. Trafikplan for området ved Dyrehavegårds jorder - efter dialogmøde mellem forvaltning, bestyrelse og foreningens medlemmer den 31. januar 2017.

På mødet deltog fra forvaltnings- og rådgiversiden

- Afdelingschef for vejafdelingen: Mads H. Lindberg Christiansen
- Akademiingeniør i team "Vej": Jytte Olander
- Trafikplanlægger, Via Trafik: Steffan Schiermer Nielsen,

Fra Grundejerforeningen

- Ca. 55-65 medlemmer af foreningen (i alt ca. 30 husstande ud af 150)
- Fem Bestyrelsesmedlemmer (Steen Wenske Pedersen, Helge Torgius Toettrup, Caroline Alfthan Skouenborg, Louise Ry, Tine Brockhuus)
- Ca. 1-2 medlemmer fra naboforeningen Fortunvængets Grundejerforening

Baggrund for dialogmøde og bemærkninger

Grundejerforeningens medlemmer udtrykte ultimo januar varierende holdninger til kommunens trafikplan for området, alt efter hvor i området medlemmerne boede. Nogle beboere uden for Grundejerforeningens bestyrelse tog initiativ til en underskriftsindsamling mod lukning af Ved Fortunen, andre har senere fremført synspunkter i mindre grupper, og nogle har skrevet til bestyrelsen individuelt.

Da Grundejerforeningens fornemste opgave er at være *i synk* med medlemmerne, tog bestyrelsen initiativ til et dialogmøde med deltagelse af forvaltningen og dens rådgiver fra Via Trafik. Afdelingschef Mads Christiansen, forvaltningen, fik mulighed for at uddybe kommunens vejundersøgelser, og beboerne fik mulighed for at stille spørgsmål til såvel undersøgelse som fremtidige planer.

Det var særdeles vanskeligt på mødet og efterfølgende at drage en endelig konklusion omkring kommunens trafikplan, herunder lukning af én eller flere veje i området samt placering af trafiklys/rundkørsel. Opfattelserne var for forskellige, og bestyrelsen måtte efterfølgende konkludere, at vores høringssvar af 10. oktober 2016 ikke længere er gældende.

Bestyrelsen opfordrede derfor Grundejerforeningens medlemmer til at fremsende deres bemærkninger til bestyrelsen, som i denne tilbagemelding vedlægger samtlige af de 16 modtagne bemærkninger og forslag. I stedet for et konkret og nyt høringssvar fremhæver bestyrelsen de punkter, hvor vi oplever størst konsensus.

Vigtige forhold for grundejerne

Da det på trods af kommunens matematiske beregninger er svært at vurdere fremtidens trafik i området, er det vigtigt for grundejerne, at de kan regne med, at de politikere, der vedtager *trafikplanen*, forpligter sig til at bekoste de anlægsomkostninger, der vedrører nødvendige trafikdæmpende og sikkerhedsmæssige foranstaltninger på områdets veje nu og 10 år frem, da trafikmønstre vil udvikle sig over længere tid.

Fælles holdninger

- Kommunen bør i samarbejde med grundejerne følge den trafikmæssige udvikling og handle på baggrund heraf, uden at grundejerne pludselig står med regningen. Det er vigtigt for grundejerne, at få bekræftet, at politikerne er villige til dette.
- Sikkerhed, herunder hastighedssænkende foranstaltninger bør etableres på de små veje og på Dyrehavegårdsvej, når det er nødvendigt, derfor billiger grundejerne også kommunens forslag til fartdæmpende tiltag på Hjortekærvej og i krydset Hjortekærvej/Hvidegårdsparken, som allerede er svært belastede veje.

Ønsker fra dialogmødet

- Analyse af behov for lysregulering i krydset Ermelundsvej/Klampenborgsvej
- Analyse af lysreguleret rundkørsel i krydset Hjortekærvej/Klampenborgvej
- Løbende trafiktælling af i området

Eventuelle spørgsmål eller kommentarer kan rettes til undertegnede på tlf. 40 21 22 94 eller på mail steen@wenske.dk.

Med venlig hilsen

Grundejerforeningen for Fortunen og nærmeste Omegn
v/ Steen Wenske Pedersen

Bilag til Grundejerforeningen for Fortunen og nærmeste omegns tilbagemelding til kommunen om trafikale ændringer i vores område.

Bilaget indeholder medlemmernes uredigerede kommentarer til trafikforslaget som præsenteret på dialogmødet den 31/1 2017. De enkelte kommentarer er adskilt med en vandret linje.

Tak for et udemærket dialogmøde.

Det var glædeligt at få afklaret at Grundejerforeningen arbejder for en trafiksikker løsning og dermed ikke står bag en underskrift indsamling mod den mest trafiksikre løsning.

Jeg forholder mig til at fagfolk har undersøgt de trafiksikkerhedsmæssige forhold og konkluderet at Ved Fortunen skal lukkes. Hvilket også stemmer overens med min observation som beboer, som også inkluderer en række "nær ved" situationer der ikke registreres nogen steder.

Det var med stor stor undren, at jeg erfarede at nogle i forsamlingen ønskede en undersøgelse af en kæmpe lysreguleret rundkørsel.

Der kræver inddragelse af fredet jord.

En lang række borger, inklusiv mig selv, har løbende agiteret for bevarelse af naturen og Dyrehavegårds jorde.

At plædere for inddragelse af fredet jord for, at bygge en skæmmende kæmpe rundkørsel virker hyklerisk og jeg forventer at Grundejer foreningen ikke stiller det som forslag.

Mit forslag er, at planen fra ViaTrafik gennemføres og at man samtidig benytter lejligheden til, at få fjernet al gennemkørende trafik i området og gerne med yderligere vejlukninger (udover Ved Fortunen), således at Ermelundsvej bliver tilkørselsvej.

Mvh
Søren Tauon
Ved Fortunen 7
2800 Lyngby

Trafikoplægning – Klampenborgvej og Hjortekærvej

Med henvisning til grundejerforeningsmøde den 31. januar 2017 giver jeg nedenstående (på opfordring ved mødets afslutning) mine kommentarer og forslag til den foreslåede trafikoplægning:

Emner:

- 1) Kommunen ønsker en omlægning på grund af voldsomt stigende trafik på Klampenborgvej og Hjortekærvej i de kommende år.
- 2) Bl.a. foreslår Via Trafik et trafiklys på krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej, hvilket efter det oplyste vil medføre lukning af Ved Fortunen fra Hjortekærvej. Trafikken som p.t. kører gennem Ved Fortunen fra Hjortekærvej planlægges omdirigere til Gustav Adolfsvej

Via Trafik understreger, at der ikke er tale om øget trafik indenfor "vores område" .

De fleste indlæg på mødet drejede sig om generne ved lukning af Ved Fortunen, og om skadelige følgevirkninger for øvrige veje i området.

Via Trafik nævnte, at deres forslag var baseret på trafiktællinger i området alle foretaget i dagene mandag til torsdag (fredag)

DET KAN UNDRERES, AT VIA TRAFIK IKKE HAR BESKÆFTIGET SIG MED TRAFIKKEN I WEEK-ENDS, HVOR DEN ER MANGEDOBLET PÅ GRUND AF BESØG I DYREHAVEN. OG FØLGELIG BETYDER TRÆNGSEL AF BILER I OMLIGGENDE VEJE. ISÆR VED FORTUNEN OG DYREHAVEGÅRDSVEJ.

F O R S L A G:

- a) for trafiklys at lave en rundkørsel hvorfra der vil være direkte adgang til Ved Fortunen. Denne løsning forstod vi var mulig såfremt man kan inddrage en del af det fredede areal ved krydset mellem Klampenborgvej og Ved Fortunen.
- b) Den voldsomme stigning i bil trafik p.g.a. besøgende i Dyrehaven kunne afhjælpes ved at anlægge parkeringspladser på strækning fra Klampenborgvej til Fortunens port. På den vestlige side kunne man forlænge parkerings arealet (p.t. overfor rideskolen) ned til Klampenborgvej.
På den østlige side kunne også inddrages arealer fra Fredskoven.
Det bør anbefales, at Via Trafik laver trafiktællinger også i week-ends for adgangsveje til Dyrehaven. Efter min mening nødvendig for dokumentation af parkeringsbehov.

Dyrehavegårdsvej er meget smal og parkering på begge sider af vejen skaber ofte store gener for gennemgående trafik. Kommunen har tidligere antydnet, at man planlagde, at gøre parkering forbudt på østsiden (lige numre). Også Ved Fortunen og Trongårdsvej er meget belastet især i week-ends.

Med venlig hilsen

Ejler Buchwald Christjansen

Dyrehavegårdsvej 6

2800 Kgs.Lyngby

tel: 44979110 – email: ebuchwald@adslhome.dk

Kære bestyrelse,

Mange tak for, at I arrangerede mødet i går. Jeg er glad for, at vi var så mange, der mødte frem. Det er tydeligt, at der er varierende holdninger og ønsker, alt efter præcist hvor i området man bor. Sammenhængende tror jeg, at de fleste er interesseret i, at vi i videst mulig omfang sikrer, at vi ikke får en øget kørsel gennem området, men primært kun kørsel til og fra vores beboelsesområder.

Bomme ved Gustav Adolfsvej eller Trongårdsvej.

Ved lyskryds (eller rundkørsel med lysregulering) ved Klampenborgvej/Hjortekærvej og lyskryds/rundkørsel ved Klampenborgvej/Ermelundsvej tror jeg ikke, at folk vil køre til og fra Fortunen via Gustav Adolfsvej eller Trongårdsvej. De er begge for snævre. Jeg tror, at folk der vil besøge/gå/løbe i Dyrehaven, i stedet vil køre ind ad Ermelundsvej, når Ved Fortunen lukkes i den vestlige ende. Hvis beboerne på Gustav Adolfsvej og Trongårdsvej alligevel ønsker afspærring, så vil jeg foreslå en bom. Fordelen med en bom er, at den kan åbnes og lukkes. I hele min barndom var der en bom på Hellerupgårdvej (i Hellerup). Den var for det meste lukket og endte med at blive fjernet, da man til sidst lavede en permanent afspærring i den anden ende af vejen. I stedet for at lægge sig fast på en bestemt afspærring og en dyr anlæggelse, så er en bom meget enkel at etablere.

Forsat fri adgang til Dyrehavegårdsvej.

Jeg er kraftig modstander af forslag om, at Dyrehavegårdsvej spærres i den sydlige ende. Vi fik af kommunen og dens rådgiver tydeligt bekræftet, at der i dag ikke er nogen form for væsentlig gennemkørende trafik. Hvis dette skulle ændre sig med øget trafik mængde, må vi i så fald til den tid tage stilling til om vejbump eller lignende fartdæmpende tiltag bør anlægges. Kun ved beviselig kraftig øget trafikmængde, bør vi overveje om det giver mening at spærre Dyrehavegårdsvej af mod Fortunen. De fleste jeg kender på Dyrehavegårdsvej vil være godt og grundigt kede af det, hvis den sydlige ind-/udgang spærres. Vi bør kunne komme til og fra Dyrehavegårdsvej i vejens sydlige ende ved fra Ermelundsvej og Ved Fortunen. Der er ingen oplysninger fra vejteallingerne, der kan retfærdiggøre at Dyrehavegårdsvej spærres.

Ensretning af Ved Fortunens østlige del giver ikke mening.

Den foreslåede ensretning af Ved Fortunen (lige før Ermelundsvej) giver heller ikke mening. Ved Skovgårdsskolen er der ensrettet i perioden omkring kl. 8 om morgenen, for at øge sikkerheden for børn på vej til skolen. På den østlige del af Ved Fortunen er der ikke samme trængselsproblem. Ved en bom ved Gustav Adolfsvej og Trongårdsvej kan beboerne på disse veje, selvfølgelig

stoppe adgang. I så fald, er der endnu en grund til ikke at lave ensretning ved den østlige del af Ved Fortunen.

Mulighed for tiltag på et senere tidspunkt.

Kommunen og deres rådgiver understregede at deres teoretiske trafikmodel på ingen måde er skudsikker. Der er mange usikkerhedsfaktorer. Det er derfor næsten er umuligt at forudsige, hvorledes det nye trafikmønster præcist vil blive. Det er således væsentligt at opnå lovning på, at efterfølgende relevante foranstaltninger som f.eks. trafik- og fartdæmpende tiltag, bomme og/eller permanente vejlukninger betales af kommunen. Denne garanti bør gælde mange år frem, da trafikmønstrene først vil udvikle sig over længere tid.

Sammenfatning.

Den meget følelsesladede stemning om at flere veje straks lukkes permanent, virker til at være en overreaktion. Bomme er derfor en bedre og mere fleksibel løsning ved Gustav Adolfsvej og Trongårdsvej. Dyrehavegårdsvej skal stadig kunne køres til og fra i den sydlige ende. Tiltag i området bør betales af kommunen, hvis fremtidigt trafikmønster gør, at det bliver relevant.

Tak for at sørge for, at vi alle får mulighed for indflydelse.

Med venlig hilsen

Claus Klein-Ipsen

Dyrehavegårdsvej 38

Efter min mening vil det kunne hjælpe på trafikken i morgen-og eftermiddagstimerne, hvis man inddrog en del af de meget brede fortov, cykelstier og parkeringsareal på Klampenborgvej. Ved at etablere lyskryds ved Ermelundsvej og samstyre det med vejens andre lyssignaler, burde det

kører så sjældent – i week-enden og uden for arbejdstid ofte kun en gang i timen.

Jeg vil foreslå, at de indkomne kommentarer, når de er sammenskrevet af bestyrelsen, ikke kun sendes til teknik-og miljøudvalget, men også til de politikere, der sidder som repræsentanter i udvalget samt til borgmesteren. Af erfaring fra Bygningskulturforeningen ved jeg, at det administrative personale ikke automatisk videresender det til udvalgets formand. Politikerne er mere villige til at lytte til borgerne (der skal jo snart være valg) end de fastansatte i administrationen.

Med venlig hilsen – og tak for et forhåbentligt nyttigt møde.

Mirjam Gelfer

Mirjam Gelfer-Jørgensen, dr. phil.

Trongaardsvej 25a,

2800 Kgs. Lyngby.

+ 45 40108727

I det store spil er der nok ikke meget som bliver ændret i forhold til teknikernes plan, og jeg forestiller mig heller ikke at det kan gå anderledes end at "Ved Fortunen" lukkes ved Hjortekærvej.

Teknikerne på mødet oplyste, at der naturligt i sammenhæng hermed vil komme øget trafikbelastning på de nærliggende veje. Men samtidig kunne de ikke fortælle noget om hvordan den forventede øgede belastning ville fordele sig. Den teoretiske trafikmodel oplyste at den nærmeste vej dvs. Gustav Adolfsvej vil belastes mest, men modellen tog ikke højde for bl.a. den nedsatte fremkommelighed på vejen i forhold til f.eks. "Fortunparken". Alt i alt er det således svært at forudse hvordan den nye trafikfordeling vil blive. I den forbindelse synes jeg, at det er vigtigt at efterfølgende nødvendige tiltag som f.eks. fartdæpende/trafikdæpende foranstaltninger og vejlukninger betales af kommunen. Kommunen bør forpligte sig til indenfor en rimelig årrække at betale anlægsomkostningerne ved sådanne tiltag.

At kræve at flere veje lukkes straks er efter min mening at overreagere. For mit eget vedkommende (og også andre naboers som jeg har talt med) synes jeg, at det vil være meget trist, hvis man ikke kan køre fra Dyrehavegårdsvej til Ermelundsvej tur-retur. Her mener jeg, at man bør afvente situationen og eventuelt senere etablere bump eller andet, hvis behovet er der. Den store parkeringsbelastning i weekender bør løses ved udvidelse af kapaciteten på Ermelundsvej eller andre tiltag.

Venlige hilsner

Henrik Jørgensen
Fortunfortvej 2B
mob 2043 7300

Nu åbnes der for indkørsel til Trongårdsvej fra Klampenborgvej over for Hvidegårdsparken. Denne vej burde føres videre langs motorvejen forbi Novozymes og op til Rævehøjvej. Den vej kan servicere skolerne og Novozymes, og så undgår vi da den trafik!

Tine Brockhus

risiko for trafikanterne, specielt opstår der ofte farlige situationer, når bilister skal svinge til
jet fra af Klampenborgvej. Det skaber
pludselige blokering af trafikken bagud, samt en stresset situation, hvor cyklister ofte bliver

Hjortekærvej. Endvidere kan det være van
dreje til venstre af Hjortekærvej, idet der ofte holder biler, der venter på at komme ud på
Klampenborgvej

Yderligere har vi erfaret, at en betydelig del af morgen trafikens bilister vælger, at køre fra
Klampenborgvej i krydset ved Ermelundsvej, med det formål at overhale køen på

skaber det yderligere pres på krydset ved Hjortekærsvvej / Klampenborgvej / Ved Fortunen

længde, samt de markerede fartstriber, som indirekte giver associationer til en større hovedvej. Dette er bestemt ikke hensigtsmæssigt i forhold til de mere bløde trafikanter og øger ligeledes risikoen for uheld ved udkørslen til Hjortekærsvvej betragteligt.

Vi håber I vil bringe vores erfaringen frem på mødet den 31. januar

På vegne af beboerne

Ved Fortunen 15
Bodil Wiberg Larsson
Henrik Larsson

Ved Fortunen 8
Lise Skovsted Wennicke
Martin Skovsted Wennicke

Ved Fortunen 13
Tine Nyholm Bertramsen
Thomas Nyholm Bertramsen

Respons fra beboerne på Gustav Adolfs Vej på de planer til ændringer af trafik-forholdene i nærområdet - herunder ombygning af krydset Klampenborgvej/Hjortekærsvvej og heraf følgende lukning af Ved Fortunen - som blev fremlagt af kommunens forvaltning ved Mads H. Lindberg Christiansen og repræsentant fra Via Trafik på dialogmøde med Grundejerforeningen 31. Januar 2017.

- Fortunen i forbindelse med anlæg af lysregulering i krydset Klampenborgvej/Hjortekærsvvej.
- Vi var dybt rystede over at erfare, at man som konsekvens af denne lukning planlægger at gøre den lille og aldeles uegnede Gustav Adolfs Vej til gennemkørselsvej for hele området, med en – jfr. Kommunens egne fremlagte beregninger – 3-dobling af trafikken til følge. Hertil kommer morgentrafik-spidsbelastningen, samt ikke mindst den massive trafik der vil blive presset igennem i weekender i form af de mange besøgende til Dyrehaven.
- Endnu mere er vi rystede over at erfare, at hverken kommunen eller rådgiveren Via Trafik har vurderet den store risiko for ulykker, det vil medføre på Gustav Adolfs Vej, ikke mindst for de mange børn der bor på vejen og går/cykler til og fra skole netop i tidsrummet, hvor myldretidstrafik skal presses gennem en meget lille, bugtet og smal vej uden udsyn, og hvor modkørende ikke kan passere hinanden for parkerede biler.

Anke

- ***Vi finder det aldeles uacceptabelt – og trafiksikkerhedsmæssigt aldeles uforsvarligt - at kommunen planlægger en løsning, som gør den lille Gustav Adolphs Vej til en gennemkørselsvej.***
- ***Gustav Adolphs Vej er aldeles uegnet til gennemkørselsvej:***

– det er en meget smal vej, hvor børn, fodgængere og cyklister er på kørebanen, hvor modkørende biler ikke kan passere hinanden pga. parkerede biler, og hvor bugtninger, højdeforskel og et skarpt sving/knæk helt uden udsyn kræver stor agtpågivenhed og hastighed på max 20 km/t.

- Det vil være forbundet med stor fare for trafikulykker, ikke mindst for vejens mange børn, hvis vejen benyttes til gennemkørende trafik.

- ***Borgernes respons er derfor, at det må gøres til en præmis i kommunens trafikplan, at Gustav Adolphs Vej IKKE gøres til gennemkørselsvej.***

Hvis kommunen som en del af trafikplanen lukker Ved Fortunen, ønsker beboerne:

- at Gustav Adolphs Vej ligeledes lukkes, hvor den i dag støder op til Ved Fortunen, og dermed gøres til en blind vej med ind-/ud kørsel fra Hjortekærvej.

Anken uddybet

Gustav Adolphs Vej er ALDELES UEGNET til nogen form for gennemgående trafik – og det er umuligt at forbedre den til gennemkørselsvej.

Derfor er det i beboernes optik aldeles uansvarligt af kommunen at fremlægge en trafik-plan, der gør Gustav Adolphs Vej til ny primær vej for gennemgående trafik – både for nær-områdets beboere (som ifølge kommunens beregninger alene vil 3-doble trafikken), for de massive mængder af gæster til Dyrehaven i weekender/til arrangementer, og for andre, som dagligt vil passere gennem området til og fra skole og arbejde – ikke mindst i fremtiden med masser af ny erhvervs bebyggelse i området.

a) Dels fordi det er urealistisk (hvilket kommunen selv indikerede), at vejen kan bære en tredobling af trafikken:

- børn, fodgængere og cyklister bevæger sig på kørebanen på den lille smalle vej.

- Vejen er så smal, at to modkørende biler ikke kan passere hinanden, når der samtidig holder biler parkeret i vejsiden.

- Vejen er bugtet og har et 90-graders knæk, hvor trafikanter er helt uden udsyn pga. husene tæt op til vejen, og hvor kørsel med mere en 20 km/t. er uansvarligt og forbundet med fare, selv på tidspunkter uden trafik, af hensyn til børn, fodgængere eller cyklister.

- Både den smalle vej, det manglende udsyn og behovet for meget lav fart vil uværgeligt skabe kaotiske situationer og blokeret trafik, både i morgen-trafikken og når Dyrehavens weekend-rush sætter ind.

b) Endnu vigtigere er dog risikoen for ulykker med vores børn som ofre, som skabes med gennemkørende trafik:

- børn, fodgængere og cyklister bevæger sig direkte på kørebanen på den lille smalle vej, og vil være voldsomt udsatte og i fare for at blive ramt af gennemkørende bilister. Parkerede biler, som hæmmer udsynet, vil forøge denne risiko.

- Den lille vejs 90-graders knæk uden nogen form for udsyn rundt i svinget – uanset hvilken side man kommer fra – kræver meget lav hastighed og udgør en stor risiko for ulykker og kollisioner, både med vejens børn, modkørende biler, cykler og fodgængere, da trafikanterne ikke kan se hinanden. Risikoen forøges voldsomt med gennemkørende biler, som modsat vejens egne børnefamilie-beboere ikke har et

- Alle beboere, herunder de mange børne-familier, er meget skræmte ved risikoen for, at vores børn bliver kørt ned af gennemkørende bilister, ikke mindst i forbindelse med dette knæk.

Borgernes krav til en præmis for kommunens trafikplan

Kommunen må gøre det til en ufravigelig betingelse i trafikplanen, at Gustav Adolfs Vej IKKE gøres til gennemkørselsvej.

Det kan lade sig gøre at udtænke en løsning, som lever op til denne betingelse.

Vi vil som læg-folk ikke foregive at kunne pege på en fuldstændig og samlet løsning, men vi har følgende 2 forslag til løsninger, som kan sikre ovennævnte betingelse UDEN at forringe den samlede plan.

Løsning 1: Ved Fortunen lukkes ikke

Der etableres en rundkørsel med intelligent lys-regulering i krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej, og Ved Fortunen får direkte tilkørsel ind i denne rundkørsel (i modsætning til nu, hvor Ved Fortunen er en sidevej til Hjortekærvej). Således får rundkørslen 4 afkørsler: Klampenborgvej i begge retninger, Hjortekærvej og Ved Fortunen.

Herved undgås det, at gennemkørende trafik ledes ad Gustav Adolfs Vej, og at den brede, trafiksikrede Ved Fortunen med cykelsti og fortov udnyttes som nu.

Kommunen har ikke analyseret på en sådan løsning, men forsikrede på dialogmødet 31. Januar, at man ville analysere og seriøst vurdere denne løsning – som jo skal ses i sammenhæng med, at der samtidig etableres lysreguleringer i krydset Klampenborgvej/Ermelundvej samt i det kommende kryds hvor Hvidegårdsparken og Trongårdsparken føres ud til Klampenborgvej.

Løsning 2: Ved Fortunen lukkes som planlagt. Gustav Adolfs Vej spærres/lukkes ved Ved Fortunen, dvs. gøres til blind vej.

- Det lysregulerede kryds Klampenborgvej/Hjortekærvej etableres som planlagt, inklusive lukning af Ved Fortunen.

- Gustav Adolfs Vej gøres til en blind vej, som har indkørsel fra Hjortekærvej, og som stopper der, hvor Gustav Adolfs Vej støder op til Ved Fortunen.

Trafikken til og fra selve Dyrehaven og Ved Fortunen sker fra Klampenborgvej via Ermelundsvej, da dette kryds jo under alle omstændigheder planlægges opgraderet med en lysregulering, således at denne til- og frakørsels trafik sker både sikkert og logistisk reguleret.

Løsning 2 – yderligere udfoldet.

Samtidig med, at Gustav Adolfs Vej gøres blind (dvs. lukkes der hvor vejen støder op til Ved Fortunen), kan samme princip benyttes for Trongårdsvej:

Dvs. Trongårdsvej lukkes også der, hvor den i dag støder op til Dyrehavegårdsvej/Ved Fortunen.

Det vil medføre, at:

- trafikanter til selve Dyrehaven og beboere på Ved Fortunen kører til og fra via Ermelundsvej (da krydset Ermelundsvej/Klampenborgvej får en lysregulering).
- Beboere på hhv. Gustav Adolfs Vej og Trongårdsvej (den del af Trongårdsvej, som er på samme side af Hjortekærsvej som Gustav Adolfs Vej) kører til og fra deres hjem via Hjortekærsvej. Ingen af vejene benyttes til gennemkørsel, da de gøres blinde.
- Beboerne på Dyrehavegårdsvej kører til og fra enten via Ermelundsvej (hurtigt og sikkert, da krydset Ermelundsvej/Klampenborgvej får lysregulering) – eller via Fortunparken.
- ALLE, inklusive kommunens trafikplanlæggere, får glæde af, at krydset Klampenborgvej/Ermelundsvej (som jo er langt farligere end krydset Klampenborgvej/Hjortekærsvej) sikres med lysregulering – og at trafikken til Dyrehaven ledes direkte via Ermelundsvej i stedet for at blive presset ind gennem nærområdets små, uegnede veje.

Løsningen kan yderligere udfoldes ved at også Dyrehavegårdsvej spærres der hvor den støder op til Ved Fortunen, således at også Dyrehavegårdsvej helt sikres mod gennemkørende trafik.

Løsning 2 – udfoldet - Konklusion

Alle områdets beboere vil vinde ved denne udfoldede løsning med blinde/spærrede veje, ligesom kommunen vil opnå et trafik-flow, hvor gennemkørende trafik benytter hovedfærdselsårenerne (som bliver lysregulerede), og hvor de små veje, som er uegnede til gennemkørende trafik, udelukkende benyttes af vejenes beboere.

Næste skridt

Vi ser som borgere i kommunen og som medlemmer af Grundejerforeningen for Fortunen & nærmeste Omegn frem til, at vi får lejlighed til at drøfte ovenstående både med kommunens politiske beslutningstagere og teknisk ansvarlige for trafikplanerne – INDEN en endelig beslutning træffes om den endelige form på det foreliggende skitseprojekt relateret til trafikken i vores nærområde.

Vi forventer således en respons og en indkaldelse til et møde på baggrund af nærværende skrivelse.

En afrundende kommentar:

Politikernes beslutningsgrundlag er ufuldstændigt

Trafikplanen for 2032 er lagt med en forventet væsentlig mertrafik for øje. Man har i den forbindelse af

-Taarbæk kommune – arealudvikling langs Helsingørmotorvejen – teknisk

primært ad Gustav Adolfs Vej og til dels Ermelundsvej. Konsekvenserne for disse veje og deres

Denne såkaldte "lille møde" jfr. Kommunens egen matematiske model prognosticeret til at være en 3-dobling af den nuværende trafik (endda uden hensyntagen til den massive weekend trafik især i sommermånederne til Dyrehaven).

vildledende på dette område. Samtidig betragter vi det faktum, at konsekvenser af den øgede trafik på Gustav Adolfs Vej ikke er medtaget i notatet (og dermed i Via Trafiks og kommunens analyser) – som en alvorlig mangel ved notatet.

Samlet mener vi derfor, at notatet er uegnet som beslutningsgrundlag for så vidt angår den del af planen, som medfører at Gustav Adolfs Vej – med centersouschefens egne ord – bliver "den primære vej for

Nærværende dokument er tiltrådt af beboerne på Gustav Adolfs Vej, fredag den 3. Februar 2017.

Hej

Tak for et spændende møde i sidste uge... her med følger nogle kommentarer fra os i VF25B.

Trafik-datagrundlaget:

Trafikmålingen er lavet på et tidspunkt, hvor man kun kan spørge sig selv om det er fremme en bevidst politisk dagsorden eller et spørgsmål om faglig inkompetence.

1) Perioden i november udmærker sig ved at være den absolut mest stille på året, og havde man målet mens bakken holdt åben - f.eks. i forbindelse med Cirkus revyens forestillinger eller som i år, hvor mange folk har valgfart til det kongelige teaters forestilling i Dyrehaven og i høj grad benyttet fortunporten - og specielt den første del af Ved Fortunen til parkering. Ligeledes gælder, at man fra december og cirka tre måneder frem også har et meget anderledes trafikmønster i det rullski-klubben - såvel som ny udsprungne løbere - fylder meget stort set hver eneste formiddag.

2) På mødet oplyste Mads, at der fandtes oplysninger om deres "trafikmodel" på Kommunes hjemmeside. Jeg har forsøgt at finde noget om denne, da det kunne være meget interessant at hvilke præmisser og forudsætninger denne bygger på.

...

Indsatsområder:

Det kan kun undre at det er krydset ved Hjortekærvej/Klampenborgvej man vil starte med, givet specielt 2 to forhold:

1) At der har været flere dødsulykker i krydset mellem Ermelundsvej og Klampenborgvej. Der er dårligt udsyn og det er typisk kombineret med at folk typisk kommer med meget høj fart ad Klampenborgvej i begge retninger.

2) At et kryds ved Hvidegårdsparken/Klampenborgvej - og en åbning af Trongårdsparken i samme kryds, må i væsentlig grad forventes at ændre trafikken i området.

Selvom herren fra kommunen havde fuld tillid til sin trafikmodel for hjortekærvej/klampenborgvej - men dog ikke tillagde den meget værdi for hvad angår forøget trafik på Gustav Adolfsvej, så ville det - givet der ikke har været registeret alvorlige hul, nok være en glimrende ide at se tiden an i krydset hjortekærvej/klampenborgvej og gøre end indsats de to andre steder - det må trods alt have en signifikant trafik påvirkning.

Givet men vil ændre krydset hjortekærsvej/klampenborg vej, så...

1) Jeg tror ikke på, at det ville kunne lade sig gøre, at lave en rundkørsel eventuelt kombineret med lysregulering. Det vil fylde rigtigt meget og være enormt dominerende for området, men den viste løsning var et meget klassisk T-kryds. Der findes i Hellerup et glimrende eksempel på noget, der ligger udfordringen omkring Hjortekærskrydset (se vedsendte kort).

Hvor Tuborgvej, Niels Andersens Vej, Rebekkavej og Rymarksvej findes en lignende kryds-udfordring i spejlvendt form (blot er hjortekærsvej krydset simplere idet Rymarksvej-benet ikke findes. Forløbet og vinkler mellem Ved Fortunen og Tuborgvej er det rimeligt sammenlignelige - og specielt med en moderne lysregulering baseret på trafikmåling/sensorer, så ville en sådan konstruktion muligvis være et farbart alternativ til lukning af Ved Fortunen til indkørsel.

2) Der ligger i dag på Klampenborgsvej et busstop kaldet "Ved Fortunen". Hvis dette kunne flyttes - så det enten ligger på hjortekærsvej eller så det ligger overfor det andet på Klampenborgsvejs (nærmere klampenborg), så ville der fra hjortekærsvej til højresvingende ud på klampenborgvej kunne etableres en "indfletningsbane, så biler kunne køre helt om hjørnet og bruge 10-20 meter på indfletning med øvrig trafik.

Dette burde kunne løse problemet med at højresvingende kommende fra Hjortekærsvej, der ikke kan se ned af Klampenborgvej mod Klampenborg.

3) Der blev på mødet snakket en del om ikke kun at lukke "Ved Fortunen", men så også lukke Gustav Adolfsvej og Trongårdsvej mod "Ved Fortunen", så denne i praksis bliver en blind tarm på Ermelundsvej.

Dette lyder som en rigtig dårlig ide for os på "Ved Fortunen". Givet der allerede hver weekend og enkelte aftner er mange aktiviteter omkring Fortunen i form af løbere, mountainbikere og mange andre, der i dag ikke generer væsenligt - når blot man kan lade dem være i fred og søge ud den anden vej.

Det virker meget rimeligt at forestille sig, at en lukning af de tre "små veje", i praksis vil konvertere til en parkeringsplads, og at de ringe vendeforhold vil skabe mange gener for beboere - antageligvis fra ende til anden af vejen.

Skulle dette scenarie komme til udfald, så må vejen vil i øvrigt også konverteres helt til privatvej med indkørsel forbudt, og ikke en privat fællesvej, da ingen retteligt har noget at gøre, med mindre de er beboere eller gæster til beboerne på vejen.

I øvrigt...

- Skiltning, der oplyste om parkering på ermelundsvej i nærheden af hjortekærsvej/klampenborgsvej . såvel som ved Ermelundsvej) ville sikkert uden yderligere foranstaltninger kunne lede en del trafik væk fra området og til parkeringen ved Fortunen.

- En tværparkering eller anden mere kompakt parkering af Ermelundsvej nord på fra Klampenborgsvej ville absolut være et kærkomment alternativ.

- Ville det eventuelt være rart, hvis man kunne få optegnede parkeringsbåse på "Ved Fortunen". Hvis disse blev placeret skiftende i hver sin retning, så ville de sandsynligvis have en fart dæmpende foranstaltning.

Venligst,
Flemming Mahler
Ved Fortunen 25b

--
Flemming Mahler,
flemming@mahler.io - <http://mahler.io/>

Ved Grundejermødet den 31 januar med deltagelse af Viatrafik gav grundejerne følgende løsningsforslag vedr. trafikændringerne omkring Ved Fortunen :

- * En lysreguleret rundkørsel i Hjortekær/Klampenborgkrydset som Ved Fortunen tilstøder og indsnævring/bump på VF der sænker farten på gennemkørende trafik. Viatrafik udtrykte at de er åbne for denne løsning, som de ikke havde tænkt på.
- * En rundkørsel el. lysregulering i det farlige Ermelundskryds, hvor der igennem årenes løb har været flere dødsulykker og overkørte heste. Her passerer daglig tusindevis af biler og udsynet er meget dårligt - desuden krydses vejen af cyklister og ryttere.
- * De dobbelte vejbaner mod motorvejen genåbnes til bilisterne - Viatrafik ønsker at indføre busbaner, hvilket dog er en ineffektiv løsning, når bussen kun kører få gange i timen.



Ifølge Vejdirektoratet er en korrekt udført rundkørsel mere trafikssikker end lysregulerede kryds, hvor folk fx. kører over for rødt.



En lukning af Ved Fortunen er uønsket, da den øger trafikpresset på de øvrige veje, bla. trafik fra besøgende til Dyrehaven, der inkluderer store motionsforeninger.

Såfremt kommunen fastholder en lukning af Ved Fortunen, der trafikmæssigt har dobbelt kapacitet i form af to vejbaner og cykelstier, fremtvinger det et behov for tilsvarende lukninger af G. Adolfsvej, Trongårdsvej og Dyrehavegårdsvej mod al trafik til/fra Ved Fortunen.

Under grundejermødet fremgik det endvidere, at der på Trongårdsvejen findes over 200 opstaldede heste, dels fra Dyrehavegaard, dels fra Isacssons galopstald. Da ryttere og heste færdes på samtlige villaveje, bla. Dyrehavegårdsvej, hvor der også findes hestestalde, tåler vejene af sikkerhedsmæssige hensyn, ikke yderligere trafik.

Passagen på Trongårdsvej og Dyrehavegårdsvej, der vender ud mod Ved Fortunen er således nær ufremkommelig i weekenderne og på hverdage efter

kl 15. hvor gæster til Dyrehaven parkerer deres biler i præcis det tidsrum hvor der er mest hestetrafik. Derfor blev der foreslået at man laver parkeringspladser på den brede Ermelundsvej for at løse dette tiltagende problem - uagtet om villavejene lukkes eller ej.



Kasper Busch Lund m.fl
Gusatv Adolfsvej

tak for godt orienteringsmøde i aften om vejoplægninger

-jeg nåede ikke at komme til orde, men tillader mig her at give udtryk for mine synspunkter:

(a) af sikkerhedsmæssige grunde bør der primært etableres lysregulering ved kryds Ermelundsvej-Klampenborgvej

(b) med (a) og lysregulering ved udkørsel fra Hvidegårdsparken burde forslaget om lysreguleret (stor) rundkørsel ved Hjortekærvej-Klampenborgvej (evt. uden lukning af Ved Fortunen) undersøges som en lovende mulighed

(c) hvis Ved Fortunen lukkes, bør Gustav Adolfsvej ikke lukkes men forsynes med bump. Og den bør ikke forbedres, tværtimod, idet erfaring viser, at få vil benytte den hvis dårlig fremkommelig. Få fremmødte ved mødet forstod den iterative proces, der består i at afvente og måle trafikant-adfærd efter at større ændringer er indført, før de mindre ændringer (som yderligere vejlukning) etableres

Med venlig hilsen

Kære bestyrelse i grundejerforeningen

Jeg henviser til mødet i går aftes vedrørende trafikreguleringen i vores område.

Indledningsvis så er mit udgangspunkt at det er absurd at beboerne i et område på mindre end 500 m² skal løse et trafikalt problem, som udspringer af en kommunal beslutning om at gøre styrke erhvervslivet i Lyngby. Den forøgede trafik på hverdage vil formentlig skyldes byggeriet på Dyrehavegårds jorde og Lundtoftegårdsvejs området. Dette problem skal selvsagt løses men der må være alternativer til at starte en dominoeffekt ind i vores område ved at regulere krydset ved Hjortekærvej/Klampenborgvej.

Efter min mening kan problemet løses meget bedre ved at parallelforskyde Klampenborgvej ind mod Hvidegårdsmarkerne og forlænge Hjortekærvej således at krydset flyttes væk fra Ved Fortunen. Det er muligt at Klampenborgvej så må slå et lille sving og at man om fornødent må nedlægge eller flytte Skovbørnehaven på Klampenborgvej (der alligevel ikke betjener familier i vores kommune).

Det er forståeligt at beboerne på Gustav Adolfsvej og Trongårdsvej ikke ønsker at deres små villaveje bliver omdannet til hovedfærdssårer. Jeg er enig i at det er vejene slet ikke egnede til, og man må regne med uheld der desværre kommer til at ramme børn. Imidlertid synes jeg ikke at det er noget godt alternativ integreret del af; herunder med inddragelse af det lille bitte stykke græsplæne ved begyndelsen af vejen. Det er bekymrende hvor let man tilsyneladende synes det er at lade skaderne ramme andre end en selv fremfor at tænke i andre baner.

Temaet på dialogmødet var hvilken af de dårlige løsninger der er den mindst smertefulde, og holdningen

lyskryds er til at leve med hvis det bliver placeret 50 meter mod Hvidegårdsmarkerne. Selvom dette er en dyrere løsning er det samlede værditab mindre end hvis man forsøger at gøre vores beboelsesområde til et trafikknudepunkt.

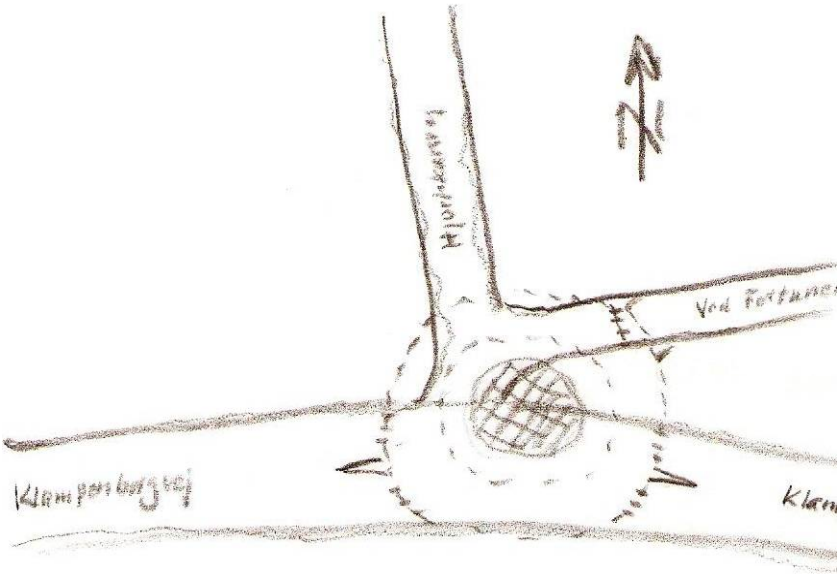
Eftersom der er langt fra Rådhuset til Fortunen så tvivler jeg på at mit forslag har nogen gang på jorden men jeg vil alligevel gerne have det bragt frem.

Hvis alternativet er en rundkørsel i min forhave vil jeg hellere have at Ved Fortunen blive spærret ved nr. 5 således at man kan undgå at lukke hele vejen af mod Hjortekærvej (det er vel ikke nødvendigt hvis der er minimal trafik).

Mht Dyrehaven og weekend trafikken så mener jeg at det er indlysende at der bør etableres endnu en indgang mellem Fortunen og Studenterkilden således Fortunporten kan blive aflastet. Det er meningsløst beboerne i vores område skal løse en public service opgave som for ganske små midler kunne blive tilgodeset på en meget bedre måde.

Med venlig hilsen / Best regards
HAFNIA LAW FIRM

Lars Rosenber Overby
Advokat (H) / Attorney



Forslag til revision af vejkrydset Hjortekjærsvej – Klampenborgvej

Til Fortunens grundejerforening

Fra Ove Boll

Ved Fortunen 6

Tlf. 45 88 80 32

E-mail oeboll@pc.dk

Vedlagt en skitse af mit forslag.

Opmåling ved afskridtning af området, hvorfor der kan være mindre fejl i målsætningen.

Skitsen er baseret på det totale friareal og indebærer udnyttelse af den græsklædte trekant, som er indtegnet med punkteret linie.

~~Rundkørslen er delt i to øer, idet den vestlige ø skal forhindre trafikken fra Lyngby i at køre forkert ind i rundkørslen~~

For at forhindre at trafikken fra Hjortekjærsvej og Ved Fortunen blokeres af trafikken fra Klampenborgvej vil et "intelligent" system af trafiklys kunne skabe fri afkørsel fra Hjortekjærsvej og Ved Fortunen.

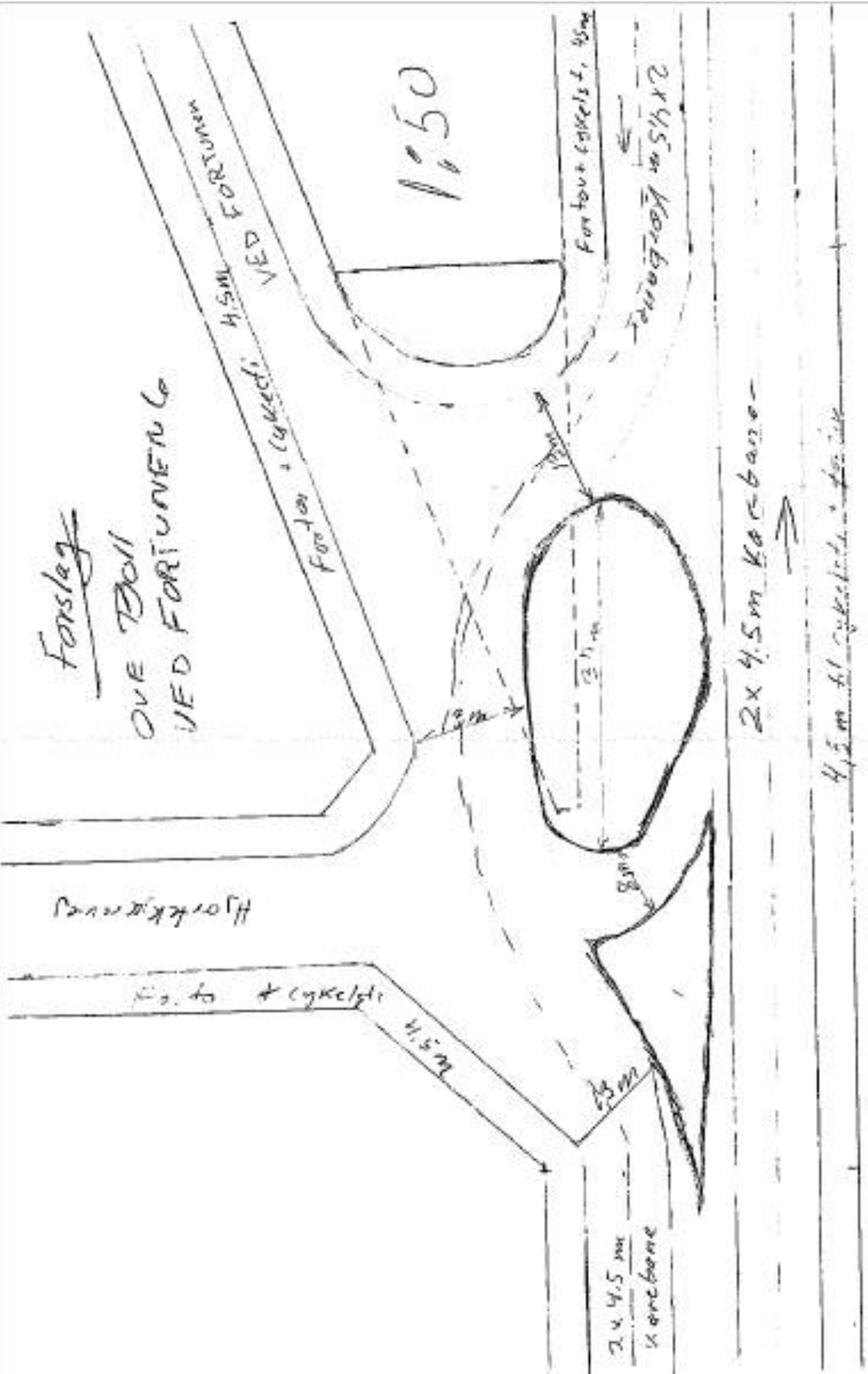
Med venlig hilsen

Ove Boll



Forslag

OVE BOLL
VED FORTUNEN C



Kære bestyrelse i grundejerforeningen

Jeg henviser til mødet i går aftes vedrørende trafikreguleringen i vores område.

Mit input til vores "høringssvar" er flg.

Indledningsvis så er mit udgangspunkt at det er absurd at beboerne i et område på mindre end 500 m² skal løse et trafikalt problem, som udspringer af en kommunal beslutning om at gøre styrke erhvervslivet i Lyngby. Den forøgede trafik på hverdage vil formentlig skyldes byggeriet på Dyrehavegårds jorde og Lundtoftegårdsvejs området. Dette problem skal selvsagt løses men der må være alternativer til at starte en dominoeffekt ind i vores område ved at regulere krydset ved Hjortekærvej/ Klampenborgvej.

Efter min mening kan problemet løses meget bedre ved at parallelforskyde Klampenborgvej ind mod Hvidegårdsmarkerne og forlænge Hjortekærvej således at krydset flyttes væk fra Ved Fortunen. Det er muligt at Klampenborgvej så må slå et lille sving og at man om fornødent må nedlægge eller flytte Skovbørnehaven på Klampenborgvej (der alligevel ikke betjener familier i vores kommune).

Det er forståeligt at beboerne på Gustav Adolphsvej og Trongårdsvej ikke ønsker at deres små villaveje bliver omdannet til hovedfærdsårer. Jeg er enig i at det er vejene slet ikke egnede til, og man må regne med uheld der desværre kommer til at ramme børn. Imidlertid synes jeg ikke at det er noget godt alternativ integreret del af; herunder med inddragelse af det lille bitte stykke græsplæne ved begyndelsen af vejen. Det er bekymrende hvor let man tilsyneladende synes det er at lade skaderne ramme andre end en selv fremfor at tænke i andre baner.

Temaet på dialogmødet var hvilken af de dårlige løsninger der er den mindst smertefulde, og holdningen

lyskryds er til at leve med hvis det bliver placeret 50 meter mod Hvidegårdsmarkerne. Selvom dette er en dyrere løsning er det samlede værditab mindre end hvis man forsøger at gøre vores beboelsesområde til et trafikknudepunkt.

Eftersom der er langt fra Rådhuset til Fortunen så tvivler jeg på at mit forslag har nogen gang på jorden men jeg vil alligevel gerne have det bragt frem.

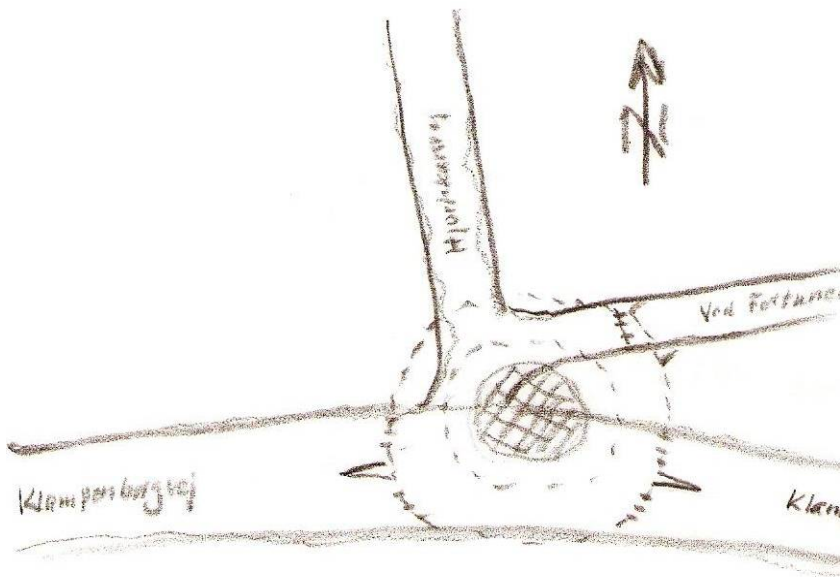
Hvis alternativet er en rundkørsel i min forhave vil jeg hellere have at Ved Fortunen blive spærret ved nr. 5 således at man kan undgå at lukke hele vejen af mod Hjortekærvej (det er vel ikke nødvendigt hvis der er minimal trafik).

Mht Dyrehaven og weekend trafikken så mener jeg at det er indlysende at der bør etableres endnu en indgang mellem Fortunen og Studenterkilden således Fortunporten kan blive aflastet. Det er meningsløst beboerne i vores område skal løse en public service opgave som for ganske små midler kunne blive tilgodeset på en meget bedre måde.

Med venlig hilsen / Best regards
HAFNIA LAW FIRM

Lars Røsenberg Overby

Advokat (H) / Attorney



21.01.2017

VEOD. TRAFIKREGULERING

HEJ STEEN!

TRAF FOR SIDST, 2005-1800

HERLIG SOM AFTALT ET
TRAF AF MIN SKITSE,
SÅLT DET OI RUNDKØRSLER

JEG HAR IKKE OMTALT
OM TRAF 1700-1800, I DET
JEG IKKE KAN SE EN
TRAFIKFORHOLD VED DENNE
LEGNING.

VENLIG HILSEN

TOFF NILSSON

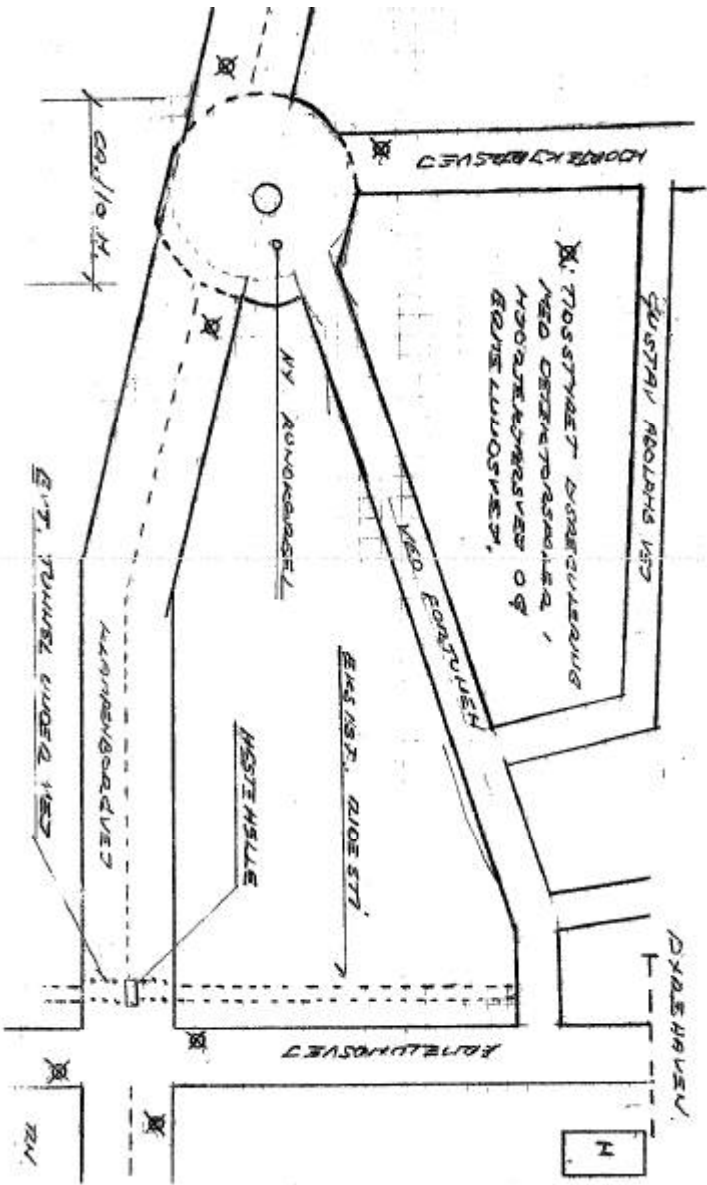
VED FORTUNEN 12 B

TEL: 51362301

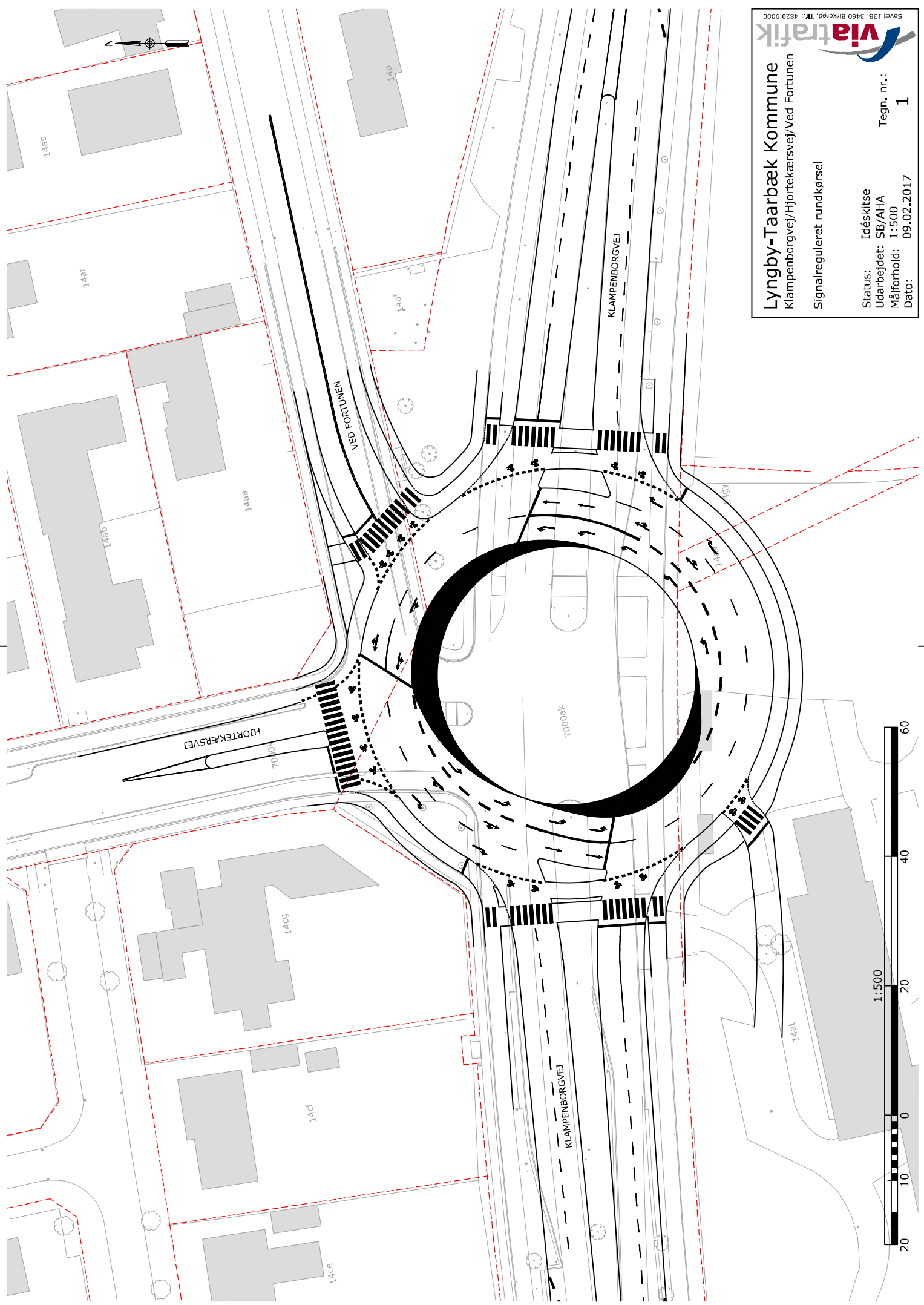
MAIL: BETONI @ OS. DK.


RUNDKØRSLER GENERELT,

1. RUNDKØRSLER REDDER LIV, FORDI DER IKKE ER VEJSTREKING.
2. ULYKKER VED ALVORLIG SÆDE FALDER VED BRUG AF RUNDKØRSLER.
3. TRAFIKFORSIKKELSER ER MINDRE END VED BRUG AF TRAFIKSKEJERBRINK.
4. RUNDKØRSLER SPARER BRUKSTOF ERRE STOP OG START.
5. VEDLIGEHOLDSELS UDGIFTER ER MINDRE END VED TRAFIKKES.



FOOTING THE W/ E FRONTED H/ W CA. 11,200



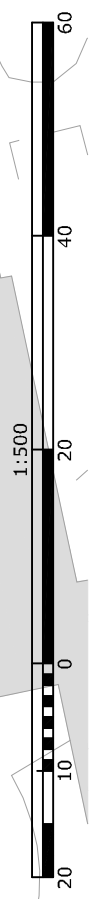


 Svej 138, 3460 Birkerød, Tlf.: 4820 9000

Lyngby-Taarbæk Kommune
 Klampenborgvej/Horteekærsvvej/Ved Fortunen
 Signalreguleret rundkørsel

Status: Idéskitse
 Udarbejdet: SB/AHA
 Målforshold: 1:500
 Dato: 09.02.2017

Tegn. nr.: 1

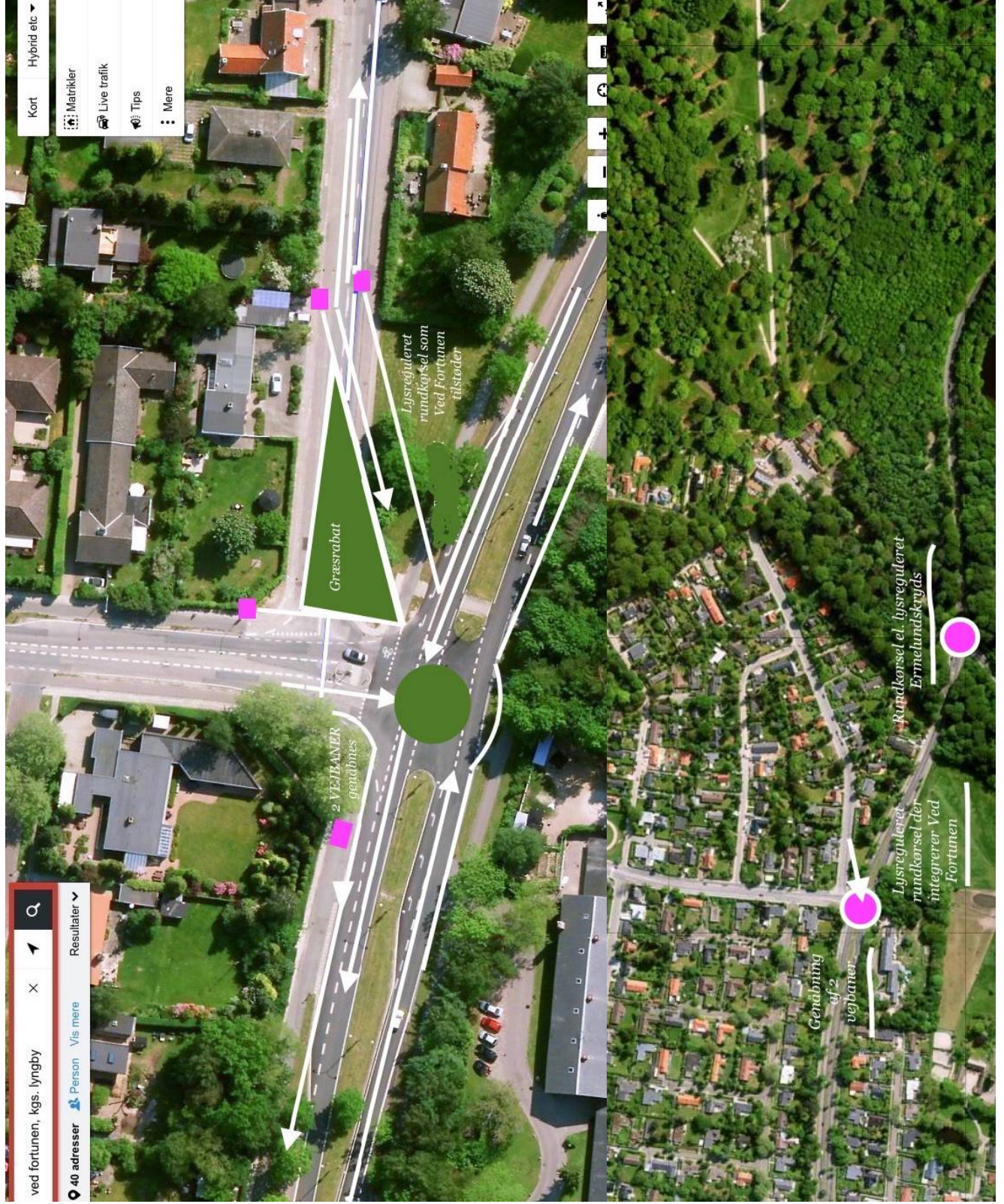


Ved Grundejermødet den 31 januar med deltagelse af Viatrafik gav grundejerne følgende løsningsforslag vedr. trafikændringerne omkring Ved Fortunen :

- * En lysreguleret rundkørsel i Hjortekær/Klampenborgkrydset som Ved Fortunen tilstøder og indsnævringer/bump på VF der sænker farten på gennemkørende trafik. Viatrafik udtrykte at de er åbne for denne løsning, som de ikke havde tænkt på.
- * En rundkørsel el. lysregulering i det farlige Ermelundskryds, hvor der igennem årenes løb har været flere dødsulykker og overkørte heste. Her passerer dagligt tusindevis af biler og udsynet er meget dårligt - desuden krydses vejen af cyklister og ryttere.
- * De dobbelte vejbaner mod motorvejen genåbnes til bilisterne - Viatrafik ønsker at indføre busbaner, hvilket dog er en ineffektiv løsning, når bussen kun kører få gange i timen.



Ifølge Vejdirektoratet er en korrekt udført rundkørsel mere trafikikker end lysregulerede kryds, hvor folk fx. kører over for rødt.



En lukning af Ved Fortunen er uønsket, da den øger trafikpresset på de øvrige veje, bla. trafik fra besøgende til Dyrehaven, der inkluderer store motionsforeninger.

Såfremt kommunen fastholder en lukning af Ved Fortunen, der trafikmæssigt har dobbelt kapacitet i form af to vejbaner og cykelstier, fremtvinger det et behov for tilsvarende lukninger af G. Adolphsvej, Trongårdsvej og Dyrehavegårdsvej mod al trafik til/fra Ved Fortunen.

Under grundejermødet fremgik det endvidere, at der på Trongårdsvejen findes over 200 opstaldede heste, dels fra Dyrehavegaard, dels fra Isacssons galopstald. Da ryttere og heste færdes på samtlige villaveje, bla. Dyrehavegårdsvej, hvor der også findes hestestalde, tåler vejene af sikkerhedsmæssige hensyn, ikke yderligere trafik.

Passagen på Trongårdsvej og Dyrehavegårdsvej, der vender ud mod Ved Fortunen er således nær uforekommelig i weekenderne og på hverdage efter kl 15. hvor gæster til Dyrehaven parkerer deres biler i præcis det tidsrum hvor der er mest hestetrafik. Derfor blev der foreslået at man laver parkeringspladser på den brede Ermelundsvej for at løse dette tiltagende problem - uagtet om villavejene lukkes eller ej.



Fra: Steen Wenske Pedersen [mailto:Steen@Wenske.dk]

Sendt: 20. februar 2017 09:07

Til: Jytte Olander <Jyt@tk.dk>; Mads Henrik Lindberg Christiansen <MHLC@tk.dk>

Cc: Mette Gro von Halling Lajer & Jens Stavshøj <jens_stavshoj@yahoo.com>; Caroline Alftan Skouenborg <caroline.alftan@hotmail.com>

Emne: Tilbagemelding fra dialogmøde

Hej Mads og Jytte,

I vores tilbagemelding fra dialogmødet den 31. var Jens Stavshøjs indlæg desværre faldet ud. Det lyder:

Tak for Jeres indsats og for et godt møde i tirsdags. Det har ikke været nemt at styre med den uforholdsmæssige store fokus fra salen på Gustav Adolfsvej, så som beboer på Hjortekærvej, som jo også står til at blive belastet af en stærkt stigende trafik, er jeg glad for at få denne mulighed for at komme til orde. Jeg vil begrænse mig til disse 2 punkter:

1) Ekstrabusser til skolerne bør benytte den nye vej fra Klampenborgvej/Hvidegårdsparken til Trongsårsskolen og videre op til NovoZymes fremfor den nuværende kørsel ad Hjortekærvej

2) Forældre kører deres børn til Trongsårsskolen, da de af trafikikkerhedsmæssige årsager ikke tør lade dem cykle eller gå. Dermed er der en selvforstærkende effekt, som fører til øget biltrafik, når skolerne starter om morgenen. Denne selvforstærkende effekt burde vendes ved at lukke tilgængene fra Hjortekærvej (evt. klokkebestemt) til Trongsårsparken, Trongsårdsvej og Hjortehøjsvej. Når farre forældre kører deres børn i skole, vil det også medføre, at biltrafikken spredes tidsmæssigt, hvilket vil være til gavn for både trafikken i krydset Hjortekærvej/Klampenborgvej og til motorvejen. Alternativt kunne en vej etableres nord om skolerne ved NovoZymes helt frem til den østlige side af motorvejen og derefter dreje mod syd mod Klampenborgvej med mulighed for afsætning af børn ved Trongsårsskolen; derved ville biltrafikken og cyklende/gående blive adskilt og trafikken ved krydset Hjortekærvej/Klampenborgvej alligevel blive mindsket. Kommunens eget oplæg var at lukke den østlige ende af Trongsårsparken, da det vil give den korteste vej for beboerne i Trongsårsparken til motorvejen, men af visse årsager har Trongsårdens Grundejerforening fået det vendt til at Trongsårsparken skal lukkes mod vest. En vej nord om skolerne ved NovoZymes kunne også føres videre i vestlig retning under motorvejen til Lundtoftegårdsvej og dermed aflaste trafikken på Klampenborgvej

Med venlig hilsen,

Jens Stavshøj

Hjortekærvej 6A

2800 Lyngby

Fastnet 4588 7240

Mobil 6038 0749

Med venlig hilsen

Steen Wenske Pedersen

Trongsårdsvej 13 A

2800 Kgs. Lyngby

Tlf. 40 21 22 94

Lyngby-Taarbæk Kommune

Arealudvikling langs Helsingørmotorvejen

Signalreguleret rundkørsel ved Klampenborgvej/Hjortekærvej

NOTAT
18. februar 2017
CMO/SB/MM

1 Baggrund

Som en del af arealudviklingen i området langs Helsingørmotorvejen forbedres trafikafviklingen på Klampenborgvej.

Lyngby-Taarbæk Kommune planlægger at signalregulere krydsene Klampenborgvej/Hjortekærvej og Klampenborgvej/Hvidegårdsparken/Trongårdsparken. Etableringen af et signalreguleret T-kryds ved Klampenborgvej/Hjortekærvej forudsætter, at Ved Fortunen lukkes.

Hvis Ved Fortunen ikke skal lukkes, kan krydset udformes som en tosporet signalreguleret rundkørsel. Lyngby-Taarbæk Kommune har ønsket, at undersøge konsekvenserne af denne løsning.

I dette notat er redegjort for, hvordan en udformning med en signalreguleret rundkørsel ved Klampenborgvej/Hjortekærvej påvirker trafiksikkerhed, trafikafvikling, projektøkonomi og tidsplan i forhold til etableringen af et signalreguleret T-kryds.

2 Sammenfatning

Konsekvenserne af at etablere en tosporet signalreguleret rundkørsel i stedet for et signalreguleret T-kryds ved krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej er resumeret i det følgende.

2.1 Vejgeometri og arealbehov

Det er principielt muligt at etablere en rundkørsel med et to-tresporet cirkulationsareal og fem ben. Til- og frafarterne på Klampenborgvej udformes med to spor, mens de øvrige tilslutninger er udformet med ét spor som illustreret på figur 2, side 4.

Løsningen forudsætter, at der erhverves et betydeligt areal umiddelbart syd for Klampenborgvej ved hhv. Stockholms Gave og nabomatriklen (dog kan man formentlig undgå at berøre fredede arealer). Herudover vil løsningen inddrage en del af det grønne areal mellem Ved Fortunen og Klampenborgvej. En sådan udformning betyder, at Ved Fortunen ikke lukkes, som er tilfældet i løsningen med signalreguleret T-kryds, men i stedet tilsluttes rundkørslen som separat signalreguleret tilfart.

Ligeledes kan udkørsel fra parkeringspladsen for ejendommen sydvest for rundkørslen (Stockholms Gave) tilsluttes rundkørslen, som en signalreguleret overkørsel, der indkobles ved anmeldelse.

En signalreguleret rundkørsel medfører således færre ændringer/lukninger af vejtilslutninger fra sideveje og overkørsler end løsningen med signalreguleret T-kryds. Løsningen forudsætter imidlertid betydelig arealerhvervelse.

2.2 Trafiksikkerhed

Trafiksikkerhedsmæssigt kan en signalreguleret rundkørsel medføre nogle problematikker, især for de bløde trafikanter. Cyklisterne pålægges lange omveje i en stor rundkørsel – både i afstand og ventetid. Dette kan betyde, at nogle cyklister vælger at køre "modsat rundt" i nogle bevægelser, hvilket erfaringsmæssigt kan øge uheldsrisikoen.

Trafiksikkerhedsmæssigt har man blandede erfaringer fra lignende flersporede signalregulerede rundkørsler (i bl.a. Buddinge, Tårnby, Høje Taastrup og Helsingør). Ofte virker kombinationen af signal og rundkørsel uvant for bilister samtidig med at flersporede tilfarts- og cirkulationsarealer kan øge hastigheden.

2.3 Trafikafvikling

Kapacitetsberegninger viser, at der både om morgenen og eftermiddagen generelt opnås større gennemsnitlig forsinkelse og længere kødannelser ved anlæg af for en signalreguleret rundkørsel i forhold til løsningen med signalreguleret T-kryds.

Det samlede serviceniveau i krydset falder og bliver dårligere både om morgenen og om eftermiddagen. Særligt fra Hjortekærvej forværres forsinkelser og kødannelser markant (til et uacceptabelt højt niveau), hvilket virker i modstrid med intentionerne om at forbedre trafikafviklingen fra Hjortekærvej til Klampenborgvej.

I krydset Klampenborgvej/Hvidegårdsparken/Trongårdsparken bliver trafikafviklingen på Klampenborgvej i vestlig kørselsretning også påvirket af rundkørslen i krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej. Beregningerne viser, at trafikafviklingen i vestlig kørselsretning forbedres om eftermiddagen og forværres om morgenen. Dette skyldes et anderledes ankomstmønster fra øst, som følge af rundkørslen.

I forhold til den gennemkørende trafik på Klampenborgvej viser beregningerne, at der generelt kan forventes en betydelig rejsetidsforøgelse i vestlig retning både om morgenen og om eftermiddagen ved rundkørselsløsningen.

I østlig retning opnår nogle af bilisterne en gevinst om morgenen, mens andre opnår en rejsetidsforøgelse. Om eftermiddagen viser beregningen en betydelig længere rejsetid ved etablering af rundkørslen.

2.4 Projektidsplan og økonomi

En ændring af projektet fra signalreguleret T-kryds til en signalreguleret rundkørsel vil medføre en betydelig forsinkelse af processen. Bl.a. fordi løsningen forudsætter arealerhvervelse, der ikke er nødvendig i det nuværende projekt for signalreguleret T-kryds. Herudover skal der foretages fornyet høring hos Vejdirektoratet og naboer.

Dette medfører, at dette kryds ikke kan udbydes og anlægges samtidig med de øvrige 5 anlægsprogrammer, som forudsat i den nuværende tidsplan.

Derudover bliver anlægsprisen for rundkørslen (ca. 10-12 mio. kr. ex. Moms og arealerhvervelse) væsentlig større end løsningen med det signalregulerede T-kryds (ca. 2 mio. kr. ex. moms).

2.5

Konklusion

Etableringen af rundkørslen medfører en større gennemsnitlig forsinkelse og længere kødannelser i krydset Klampenborgvej/Hjortekærsvej. Bilisterne på Klampenborgvej, især i vestlig kørselsretning, opnår også generelt en dårligere trafikafvikling. På Hjortekærsvej forringes trafikafviklingen markant i forhold til en løsning med signalreguleret T-kryds.

Trafiksikkerhedsmæssigt vil rundkørslen, specielt for cyklister, være dårligere end det signalregulerede T-kryds. Tosporede rundkørsler er ikke så udbredte, hvilket kan øge uheldsrisikoen, fordi bilister ikke er vant til at færdes i dem.

Samtidig vil rundkørsel medføre arealerhvervelse, væsentlig større anlægsomkostninger og en forsinkelse i tidsplanen i forhold til det signalregulerede T-kryds.

De nævnte ulemper samtidig med en generelt dårlig trafikal effekt betyder, at Via Trafik fortsat anbefaler at krydset udformes som et signalregulerede T-kryds, hvor Ved Fortunens adgang til Hjortekærsvej lukkes. Dette som foreslået i skitseprojektet for delprojekt 1 (Hjortekærsvej/Klampenborgvej).

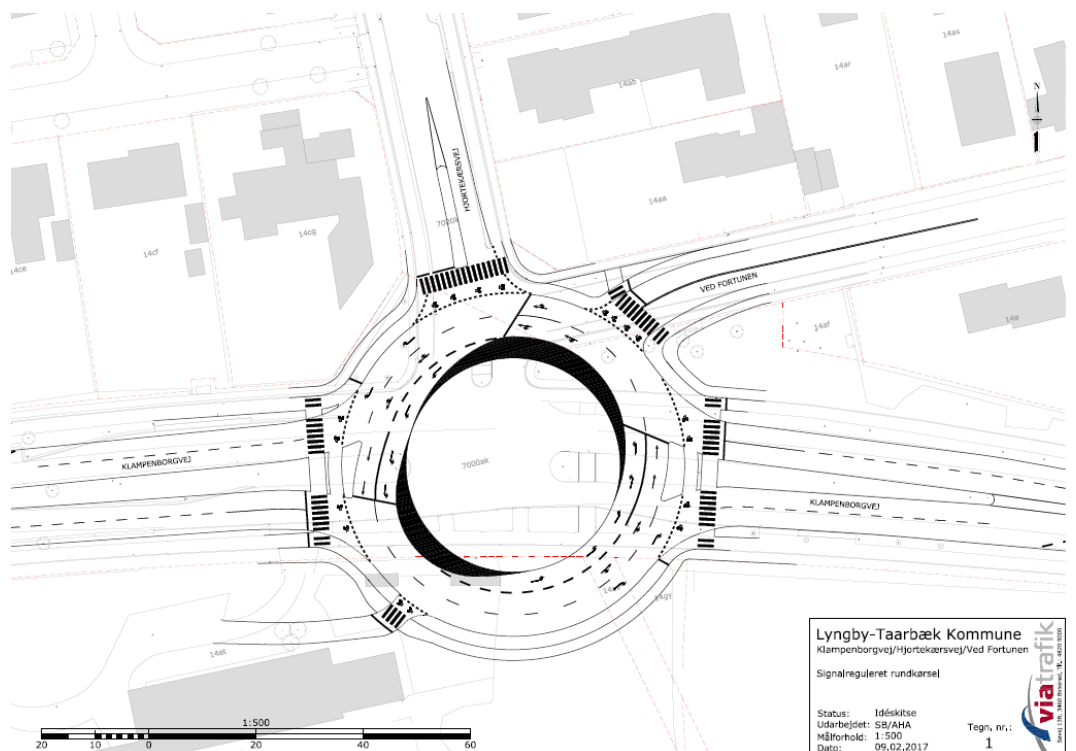
3

Udformning af rundkørslen

I det alternative forslag (benævnt "rundkørsel" i det følgende), som undersøges i nærværende analyse, anlægges en tosporet signalreguleret rundkørsel i stedet for et signalreguleret T-kryds ved krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej. Udformningen af krydset som en rundkørsel betyder, at Ved Fortunen ikke lukkes, men kobles direkte på rundkørslen.



Figur 1: Krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej i dag.



Figur 2: Forslag til udformning af rundkørslen.

Rundkørslen foreslås udformet med et to-tresporet cirkulationsareal. Til- og frafarterne på Klampenborgvej er udformet med to spor, mens tilslutningen fra Hjortekærvej og Ved Fortunen er udformet med kun et til- og et frafartspor.

I rundkørslen er der også et femte ben fra syd, der muliggør udkørsel fra parkeringspladsen for ejendommen sydvest for rundkørslen.

I beregningerne er der arbejdet med et signalprogram med 5 faser, hvor det sydlige ben kun er indkoblet ved anmeldelse. Omløbstiden er variabel mellem 80 og 96 sek., afhængigt af om det sydlige ben er anmeldt eller ej.

Det anvendte signalprogram er et forslag og skal eventuelt detaljeres og optimeres i en senere fase, hvis løsningen med rundkørslen bliver valgt.

Det skal understreges, at en tosporet rundkørsel medfører nogle særlige problematikker, blandt andet hvad angår de bløde trafikanter trafiksikkerhed.

Trafiksikkerhedsmæssigt vil rundkørslen, specielt for cyklister, være dårligere end det signalregulerede T-kryds. Cyklisterne får endvidere nogle lange omveje – både i afstand og ventetid, hvilket kan betyde, at de vælger at køre "modsat rundt" i nogle bevægelser.

Derudover kan en tosporet rundkørsel være vanskelig for bilister at køre igennem, fordi de ikke er vant til tosporede rundkørsler.

Vejreglerne anbefaler derfor generelt, at rundkørslerne i byområder udformes med kun én bane i tilfarer, frafarter og cirkulationsareal.

I forbindelse med denne analyse blev en løsning med en enkeltsporet ikke signalreguleret rundkørsel også undersøgt ved hjælp af DanKap. Ved Fortunen blev tilsluttet direkte til rundkørslen. Beregningerne viste, at en enkeltsporet rundkørsel ikke kunne afvikle trafikken tilfredsstillende. Derfor blev denne løsning ikke undersøgt nærmere ved hjælp af trafiksimulering.

4 Resultater af analyse

Trafikafviklingen er vurderet ved hjælp af trafiksimuleringer i simuleringssprogrammet PTV Vissim. Der er dels foretaget simuleringer af en situation med et signalreguleret T-kryds ved Klampenborgvej/Hjortekærvej (benævnes "T-kryds") – og en situation med en tosporet signalreguleret rundkørsel (benævnes "Rundkørsel"). Det trafikale grundlag er den fremtidige trafik for 2032.

4.1 Forsinkelse og kø i kryds

Generelt er der ikke betydelige forskelle i trafikafvikling og kølængder på analysevejnettet langs Klampenborgvej fra Lundtoftegårdsvej til Hvidegårdsparken.

I følgende tabeller er vist forsinkelser og kølængder i de kryds på Klampenborgvej, der påvirkes i størst omfang af, at der etableres en rundkørsel. De drejer sig om krydsene:

- Klampenborgvej/Hjortekærvej
- Klampenborgvej/Hvidegårdsparken/Trongårdsparken

Krydset Klampenborgvej/Hvidegårdsparken/Trongårdsparken er simuleret som et signalreguleret firbenet-kryds i begge scenarier.

I de følgende afsnit er vist de detaljerede beregningsresultater af de gennemførte trafiksimuleringer.

Forsinkelse

Forsinkelsen er angivet som en gennemsnitsforsinkelse for alle bilister der foretager en given svingbevægelse.

Forsinkelsen i et kryds er det tab en bilist oplever ved ikke, at kunne færdes frit gennem et kryds med den tilladte hastighed. Dvs. at forsinkelsen er den tid en bilist holder for rødt, trængsel samt vigepligter, og andre restriktioner de har i forhold til andre trafikanter, dette kan være hastighedsnedsættelser der foretages fordi der fx er en skarp kurve.

Forsinkelserne er opgjort i et serviceniveau som er defineret ud fra følgende tabel. I forslag til vejregel for signalanlæg anføres en forsinkelse på max 100 sek. i signalregulerede kryds som et acceptabelt niveau. Hvor stor en forsinkelse man vil acceptere, kan afhænge af mange forhold og være forskellig fra sted til sted. Når der etableres nye anlæg, bør der stræbes efter at opnå et serviceniveau på minimum et "D" niveau.

Serviceniveau (signalreguleret kryds)	
LOS	Gennemsnitlig forsinkelse
A	≤ 10
B	11-20
C	21-35
D	36-60
E	61-100
F	>100

Figur 3: Definition af serviceniveau for signalreguleret ud fra gennemsnitlig forsinkelse (sekunder).

Kø længde

Kø længder er både angivet som en gennemsnitskø og en maksimal kø længde (i dette tilfælde en 95 % fraktil). Kø længderne måles fra stopstregen i et signalreguleret kryds, og fra et vigepligtspunkt i vigepligtsregulerede kryds. Modellen tager højde for at trafikken skal nå en vis hastighed før en kø kan siges at være opløst, og tager samtidig højde for afstanden mellem bilerne. Det betyder, at det er muligt at en kø godt kan være i bevægelse.

Gennemsnitskøen er den gennemsnitlige kø der opleves over alle 25 kørsler af modellen i et givent punkt. Da det ikke normalt er gennemsnitskøen der projekteres efter når et kryds skal ombygges, skal denne værdi tolkes som et pejlemærke for, hvor ofte den maksimale kø længde optræder. Hvis en gennemsnitskø ligger tæt på den maksimale kø længde er der større sandsynlighed for at den maksimale kø længde optræder flere gange og ikke bare i enkelte spidsbelastninger.

Den maksimale kø længde for et punkt, er en beregnet værdi, som er 95 % fraktilen af den maksimale kø længde af hver af de 25 kørsler. Værdien fortæller ikke om denne maksimale kø længde optræder en eller flere gange. Det er muligt at undersøge dette nærmere, men dette er yderst ressourcekrævende.

Når der til venstre i tabellen står "XXXvej, højre", betyder det bilister, der kommer fra XXXvej og drejer til højre.

Når der til venstre i tabellen står "XXXvej -> YYYvej", betyder det bilister, der kommer fra XXXvej og kører mod YYYvej.

4.1.1

Klampenborgvej/Hjortekærvej

Resultaterne viser, at der både om morgenen og eftermiddagen generelt forventes en større gennemsnitlig forsinkelse og længere kødannelser ved anlæg af en rundkørsel i forhold til ved et signalreguleret T-kryds.

Forsinkelsen for hele krydset stiger fra 19 til 40 sek. om morgenen og fra 12 til 39 sek. om eftermiddagen. Serviceniveauerne forværres i hele krydset og især på Hjortekærvej, hvor serviceniveauet med en rundkørsel bliver uacceptabel (E) idet den gennemsnitlige forsinkelse øges fra ca. 30 sek. til ca. 70 sek. Det samlede serviceniveau i krydset falder fra B til D både om morgenen og om eftermiddagen.

Trafikken igennem rundkørslen fra Klampenborgvej øst til Klampenborgvej vest er beregnet til at stige fra gennemsnitligt 23 sek. om morgenen ved løsningen med det signalregulerede T-kryds til 52 sek. til løsningen med signalreguleret rundkørsel. Om eftermiddagen stiger den gennemsnitlige forsinkelse for samme bevægelse fra 17 sek. til 46 sek. Venstresvinget fra Klampenborgvej vest til Hjortekærvej giver som eneste bevægelse mindre forsinkelse ved rundkørselsløsningen. Dette kan forklares med at der er tale om et bundet venstresving, som dermed giver en naturlig stor forsinkelse.

Kødannelserne stiger også generelt på alle tilfarter både om morgenen og om eftermiddagen. Selvom den maksimale kø på Klampenborgvej fra vest om morgenen falder, forventes en stigning i den gennemsnitlige kø, hvilket betyder, at trafikafviklingen faktisk forværres. Kølængden på Hjortekærvej stiger markant i forhold til løsningen med T-krydset.

Klampenborgvej - Hjortekærvej Forsinkelse	Morgen 2032				Eftermiddag 2032			
	T-kryds		Rundkørsel		T-kryds		Rundkørsel	
	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS
Hjortekærvej N -> Klampenborgvej V	23	C	53	D	26	C	56	D
Hjortekærvej N -> Klampenborgvej Ø	27	C	70	E	31	C	67	E
Klampenborgvej V -> Hjortekærvej N	47	D	27	C	37	D	29	C
Klampenborgvej V -> Klampenborgvej Ø	11	B	24	C	2	A	28	C
Klampenborgvej V -> Ved Fortunen	-	-	27	C	-	-	22	C
Klampenborgvej Ø -> Hjortekærvej N	23	C	52	D	18	B	49	D
Klampenborgvej Ø -> Klampenborgvej V	23	C	52	D	17	B	46	D
Klampenborgvej Ø -> Ved Fortunen	-	-	51	D	-	-	48	D
Ved Fortunen -> Klampenborgvej V	-	-	31	C	-	-	32	C
Ved Fortunen -> Klampenborgvej Ø	-	-	34	C	-	-	34	C
Hele krydset	19	B	40	D	12	B	39	D

Tabel 1: Gennemsnitlig forsinkelse i sekunder for krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej.

Klampenborgvej - Hjortekærvej Kølængde	Morgen 2032				Eftermiddag 2032			
	T-kryds		Rundkørsel		T-kryds		Rundkørsel	
	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns
Hjortekærvej N, højre	65	5	108	17	98	4	205	29
Hjortekærvej N, venstre	37	3			110	9		
Klampenborgvej Ø, ligeud+højre	260	20	326	44	185	10	226	28
Klampenborgvej V, ligeud	192	7	80	15	26	1	151	11
Klampenborgvej V, venstre	27	3			27	1		
Ved Fortunen	-	-	25	1	-	-	20	1

Tabel 2: Maksimal og gennemsnitlig kølængde i meter for krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej.

4.1.2

Klampenborgvej/Hvidegårdsparken/Trongårdsparken

Der er også udtrukket resultater for krydset – der i begge scenarier er simuleret som et firbenet signalreguleret kryds.

Resultaterne viser, at der om eftermiddagen i scenariet med rundkørslen (i krydset ved Hjortekærvej) opnås en mindre gevinst i form af en bedre trafikafvikling, særligt for trafikken fra Klampenborgvej øst. Den gennemsnitlige forsinkelse for de ligeudkørende på Klampenborgvej fra øst mod vest reduceres fra 19 til 6 sek. Kølængderne reduceres ligeledes, især på Klampenborgvej fra øst, hvor den maksimale kø reduceres fra 155 til 46 m og den gennemsnitlige kø fra 17 til 2 m.

Om morgenen viser simuleringen, at forsinkelserne med rundkørslen er lidt større, især på Klampenborgvej øst. Den gennemsnitlige forsinkelse for de ligeudkørende på Klampenborgvej fra øst mod vest stiger fra 15 til 26 sek. Kølængderne er næsten uændret, bortset fra Klampenborgvej øst, hvor den maksimale kø falder fra 203 til 135 m, mens den gennemsnitlige kø stiger fra 13 til 29 m.

Forskellene i resultaterne skyldes sandsynligvis et ændret samspil mellem krydset og nabokrydset Klampenborgvej/Hjortekærvej. Den ændrede udformning i krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej medfører en ændring i signalprogrammeringen, hvilket giver et ændret ankomstmønster fra øst.

Resultaterne indikerer at der ikke er en betydelig forskel i den østlige kørselsretning på Klampenborgvej. Den gennemsnitlige forsinkelse for de ligeudkørende på Klampenborgvej er således uændret både om morgenen og om eftermiddagen.

Klampenborgvej - Hvidegårdsparken - Trongårdsparken Forsinkelse	Morgen 2032				Eftermiddag 2032			
	T-kryds		Rundkørsel		T-kryds		Rundkørsel	
	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS
Hvidegårdsparken S, højre	31	C	31	C	27	C	27	C
Hvidegårdsparken S, ligeud	0	A	0	A	0	A	0	A
Hvidegårdsparken S, venstre	30	C	29	C	26	C	27	C
Klampenborgvej V, højre	6	A	5	A	6	A	5	A
Klampenborgvej V, ligeud	7	A	7	A	5	A	5	A
Klampenborgvej V, venstre	28	C	27	C	21	C	22	C
Klampenborgvej Ø, højre	12	B	28	C	21	C	4	A
Klampenborgvej Ø, ligeud	15	B	26	C	19	B	6	A
Klampenborgvej Ø, venstre	26	C	45	D	44	D	19	B
Trongårdsparken N, højre	28	C	29	C	25	C	29	C
Trongårdsparken N, ligeud	0	A	0	A	0	A	0	A
Trongårdsparken N, venstre	34	C	31	C	30	C	28	C
Hele krydset	14	B	19	B	12	B	8	A

Tabel 3: Gennemsnitlig forsinkelse i sekunder for det signalregulerede firbenede kryds Klampenborgvej/Hvidegårdsparken/Trongårdsparken.

Klampenborgvej - Hvidegårdsparken - Trongårdsparken Kølængde	Morgen 2032				Eftermiddag 2032			
	T-kryds		Rundkørsel		T-kryds		Rundkørsel	
	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns
Hvidegårdsparken S, ligeud+højre+venstre	80	8	78	8	59	4	52	4
Klampenborgvej Ø, ligeud+højre+venstre	203	13	135	29	155	17	46	2
Trongårdsparken N, ligeud+højre+venstre	24	1	20	1	24	1	20	1
Klampenborgvej V, højre	0	0	0	0	12	0	7	0
Klampenborgvej V, ligeud	125	6	128	6	122	4	131	4
Klampenborgvej V, venstre	24	0	23	0	20	0	23	0

Tabel 4: Maksimal og gennemsnitlig kølængde i meter for det signalregulerede firbenede kryds Klampenborgvej/Hvidegårdsparken/Trongårdsparken.

4.2 Rejsetider på strækninger

Der er foretaget udtræk af de gennemsnitlige rejsetider mellem udvalgte punkter for nogle store trafikstrømme på Klampenborgvej.

Rejsetider	Morgen 2032		Eftermiddag 2032	
	T-kryds	Rundkørsel	T-kryds	Rundkørsel
Fra Klampenborgvej øst til Klampenborgvej vest	201	249	196	218
Fra Klampenborgvej øst til motorvejen mod syd	197	244	178	198
Fra Hjortekærvej til motorvejen mod syd	206	237	186	200
Fra Hjortekærvej til Klampenborgvej vest	221	256	205	213
Fra Klampenborgvej vest til Klampenborgvej øst	237	271	290	316
Fra Klampenborgvej vest til Hjortekærvej	265	290	320	320
Fra motorvejen fra syd til Klampenborgvej øst	143	142	122	152
Fra motorvejen fra syd til Hjortekærvej	181	151	156	166

Tabel 5: Gennemsnitlig rejsetid i sekunder for udvalgte ruter.

Resultaterne viser, at rundkørslen medfører en samlet forøgelse af rejsetiden i vestlig kørselsretning på:

- 15-24 % om morgenen (31-48 sek.)
- 4-11 % om eftermiddagen (8-22 sek.)

Det kan således forventes betydelige længere rejsetider i begge spidstimer.

For bilister på Klampenborgvej i østlig kørselsretning medfører rundkørslen en samlet ændring i rejsetiden på:

- -17-+14 % om morgenen (-30-+34 sek.)
- 0-25 % om eftermiddagen (0-30 sek.)

For nogle af bilisterne i østlig kørselsretning på Klampenborgvej opnås således en gevinst om morgenen, mens andre opnår en rejsetidsforøgelse. Om eftermiddagen viser beregningen en længere rejsetid på op til 30 sekunder ved etablering af rundkørslen.

Rejsetidsforøgelserne skyldes sandsynligvis en dårligere samordning på strækningen som følge af etableringen af rundkørslen. En optimering af samordningen kunne forbedre rejsetiderne. Dette forudsætter dog en fast omløbstid på 80 sek. ved rundkørslen, hvilket kan være vanskeligt at opnå med rundkørselens geometri.

5

Tidsplan og anlægsoverslag

En ændring af projektet fra signal til rundkørsel vil medføre en forsinkelse af processen. Projektet skal igen til høring hos Vejdirektoratet og hos borgerne. Desuden må der påregnes ekstra tid til forberedelse og gennemførelse af arealerhvervelser. Dette betyder, at tidsplanen forrykkes og udbuddet af dette kryds ikke kan afholdes som planlagt.

Derudover bliver anlægsprisen for rundkørslen (ekskl. udgifter til arealerhvervelse) væsentlig større end løsningen med det signalregulerede T-kryds, som blev beregnet i forbindelse med skitseprojektet. Anlægsoverslagene er vist i følgende tabel.

Løsning	Anlægsoverslag
Signalregulerede rundkørsel	ca. 10-12 mio. kr. ex. moms.
Signalregulerede T-kryds	ca. 2.275.000 kr. ex. moms.

Tabel 6: Anlægsoverslag.

Anlægsoverslagene er udarbejdet på baggrund af følgende generelle forudsætninger, hvor det forudsættes, at:

- Projektafgrænsning: Der er medtaget de nye belægninger mv., som for det signalregulerede kryds fremgår af skitseprojekt af 18. oktober 2016, og for signalreguleret rundkørsel fremgår af skitseprojekt af 9. februar 2017.
- Overskudsjord bortskaffes til godkendt modtagestation inkl. modtage- og deponeringsafgift. Overskudsjord formodes at være i forureningsklasse 2-3. På lokaliteter hvor der er foretaget analyser af jordens forureningsgrad er dette indarbejdet. Jordmængderne er skønnet.
- Der er ikke medregnet udgifter til udskiftning af blødbund eller bortskaffelse af kraftig forurenede jord i større omfang.
- Der er ikke medregnet at udføre ledningsomlægninger (el, data, tele, fjernvarme og kloak) som bygherre skal hæfte for. Såfremt dette i det videre arbejde skulle vise sig at være nødvendigt, opdateres og udvides anlægsoverslaget.
- Opbygning for nye kørebanelægninger er erfaringsmæssigt skønnet.
- Eksisterende kørebanelægninger genanvendes i nødvendigt omfang. Der er ikke medregnet udgifter til nyt slidlag på eksisterende vejarealer.
- Overskydende asfalt- og betonmaterialer bortskaffes til kontrolleret modtagestation.
- Eksisterende granitbelægningssten kan genanvendes.
- Supplerende og ændret afvanding kan tilsluttes eksisterende regnvandsledning-/kloakledning. Omfang af afvanding er skønnet.
- Omkostninger til byggeplads er forudsat anvendelse af nærliggende arealer på offentlige arealer.
- Der er indregnet udgifter til etablering, flytning og vedligehold af midlertidig afspærring og afmærkning, således at trafikken kan opretholdes med et acceptabelt serviceniveau under udførselsfasen.
- Der er medregnet udgifter til enkelte træer og almindelig græssåning i muldarealerne.
- Der er ikke medregnet udgifter til arealerhvervelse. Dele af arealet forventes udlagt som offentlig vej.
- Der er ikke medregnet udgifter til vinterforanstaltninger, afhængig af valg af udførselsperiode.
- I projektet er der regnet med standardmaterialer.

- På de fleste lokaliteter forudsættes eksisterende belysning at kunne genanvendes, og at give tilstrækkeligt lys efter ombygning. For rundkørslen er skønnet behov for supplerende belysning pga. større udvidelser og nyanlæg.
- Der er medregnet ca. 20% til uforudseelige udgifter under udførselsfasen.
- Der er medregnet rådgivning ifm. projektering, fagtilsyn og byggeledelse.

Grundejerforeningen for Fortunen og nærmeste Omegn

v/ Steen Wenske Pedersen, Trongårdsvej 13A, 2800 Kgs. Lyngby, tlf. 40 21 22 94

19. februar 2017

Grundejerforeningen for Fortunen og nærmeste Omegns tilbagemelding vedr. Trafikplan for området ved Dyrehavegårds jorder - efter dialogmøde mellem forvaltning, bestyrelse og foreningens medlemmer den 31. januar 2017.

Grundejerforeningen har den 9. februar fremsendt tilbagemelding fra dialogmødet vedr. trafikforholdene i den østlige del af grundejerforeningens område. På mødet blev forholdene for medlemmerne på Trongårdsvej nr. 43-53 (vest for Hjortekærvej) ikke berørt. Nærværende tilbagemelding skal betragtes som et selvstændigt supplement til grundejerforeningens oprindelige tilbagemelding, der tager højde for dette forhold.

Bestyrelsen ønsker, at følgende bemærkninger, som er fremsendt af Erik Møller (der er medlem af vores forening og bor på Trongårdsvej), medtages i den videre behandling af trafiksaneringen i vores område:

- 1) Det skal sikres, at evt. hastighedsbegrænsende "bump" på den vestlige del af Trongårdsvej ikke bliver lavet så voldsomme som dem, der er etableret ved Lindegårdsskolen. Det er ikke bare begrænsende for hastigheden - det er også ødelæggende for bilernes hjulophæng.
- 2) Der skal etableres ensretning i retning fra Hjortekærvej mod Trongårdsparken. Ensretningen skal ved skiltning gælde fra kl. 07:00-09:00 og fra kl. 15:00-17:00 alle hverdage. Tilsvarende eksempel ses ved Virum Skole. Hvis ensretningen ikke kan gennemføres på hele vejstrækningen, ønskes den som minimum at gælde for strækningen fra Hjortekærvej og frem til Trongårdsskolen.

I tillæg til ovennævnte bemærkninger ønsker bestyrelsen, at også denne vestlige del af Trongårdsvej på linje med vejene i foreningens øvrige område medtages i den løbende trafikovervågning (trafiktællinger og analyser).

Eventuelle spørgsmål eller kommentarer kan rettes til undertegnede på tlf. 40 21 22 94 eller på mail steen@wenske.dk.

Med venlig hilsen

Grundejerforeningen for Fortunen og nærmeste Omegn
v/ Steen Wenske Pedersen

Trongårdssvej for at minimere risikoen for unødige gennemkørsler. En ombygning af krydset Hjortekærvej/Klampenborgvej betyder dog, at den nuværende ventetid i krydset i fremtiden vil blive lille, hvilket gør den alternative rute mindre attraktiv.

Den nye adgang fra Klampenborgvej kan betyde at det bliver attraktivt for forældre at køre ind ad Trongårdsparken for at foretage afsætning så tæt på skolen som muligt. Som en del af udformningen etableres en afsætningsplads til skolebørn.

Lette trafikanter vil fortsat have adgang, som de har i dag.

Det kan overvejes om en vejlukning er nødvendig. Med det nye kryds på Klampenborgvej/Hvidegårdsparken/Trongårdsparken vurderes det, at den nuværende gennemkørende skoletrafik på Trongårdsparken i fremtiden primært vil køre direkte ud på Klampenborgvej. Evt. gennemkørende trafik mellem Klampenborgvej og Hjortekærvej via Trongårdsparken vurderes ligeledes ikke specielt attraktiv. Slet ikke hvis der etableres bump på Trongårdsparken.

4.5.2

Stier langs Trongårdsparken

Ved etablering af nyt kryds - Klampenborgvej/Trongårdsparken/Hvidegårdsparken - skabes adgangsvejen til Trongårdens byområde. Det er i den forbindelse relevant at se på, om den nuværende dobbeltrettede cykelsti langs vestsiden af Trongårdsparken skal omlægges til cykelsti i begge sider af vejen. Ved begge løsninger af vejlukning har det den fordel, at én eller flere indkørsler til Trongårdsparkens byområde kun krydser en enkeltrettet cykelsti. Samtidig er det en fordel at have cyklisterne i den "rigtige" side af vejen op til den nye minirundkørsel ved p-pladsen. Derved undgås der endnu en krydsning af en dobbeltrettet cykelsti.

Der er principielt tre mulige løsninger for cykeltrafikken. Forhold omkring de tre muligheder er listet i det følgende.

Dobbeltrettet i østside

- Dobbeltrettede stier giver en øget uheldsrisiko fordi bilister bliver overrasket over cyklister i den "unaturlige" kørselsretning.
- Skal krydse fem overkørsler til parceller på Trongårdsparken.

Dobbeltrettet i vestside

- Den er der i forvejen
- Giver en god forbindelse til den dobbeltrettede sti videre mod vest og nord.
- Dobbeltrettede stier giver en øget uheldsrisiko fordi bilister bliver overrasket over cyklister i den "unaturlige" kørselsretning.
- Det er uafklaret hvor mange overkørsler der bliver ind til Trongårdens Byområde. Der vil være en relativ stor trafik til Trongårdens Byområde.

Enkeltrettede stier

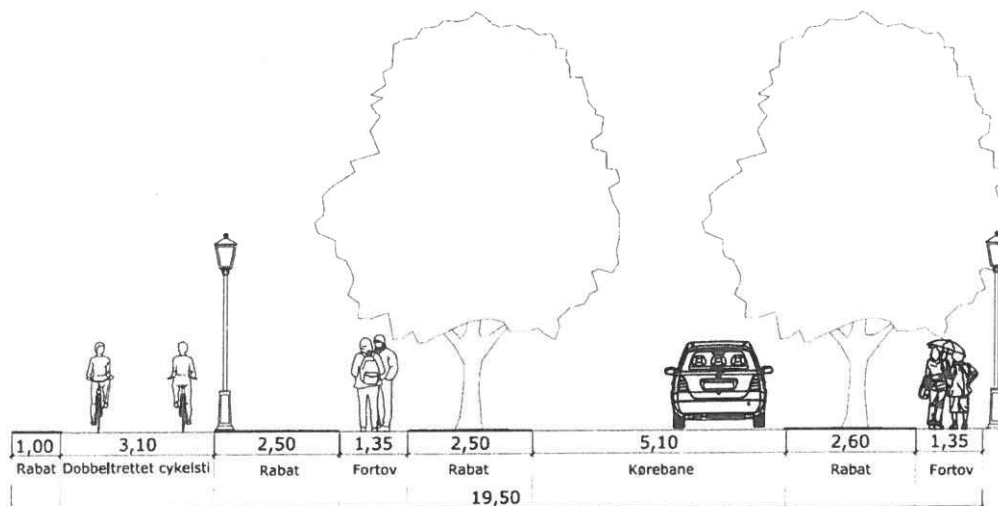
- Giver en trafiksikker tilslutning i forhold til tilslutningen til Klampenborgvej.
- Er en trafiksikker udformning med enkeltrettede stier, hvor bilister ikke bliver overrasket over cyklister i den "unaturlige" kørselsretning.

- Giver en ringere forbindelse til den dobbeltrettede sti videre mod vest og nord.
- Kræver et større areal at have stier i begge vejsider.

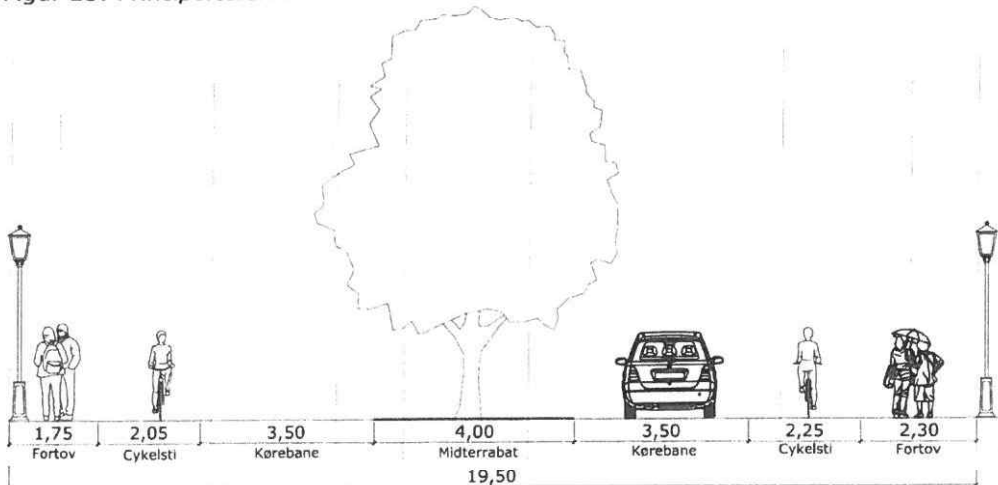
Valg af løsning afhænger til dels af udformningen af adgangsvejene til Trongårdens Byområde.

Det anbefales som udgangspunkt at arbejde videre med en løsning med enkeltrettede stier da det vurderes, at være den mest trafiksikre udformning. Træerne i vejens vestside kan evt. bevares for at skabe en afskærmning mellem Trongårdsparken og Trongårdens Byområde.

På følgende figurer er der vist et tværsnit af de eksisterende forhold og forskellige forslag til hvordan træerne kan bevares i større eller mindre omfang og hvor der etableres enkeltrettede eller dobbeltrettede cykelstier langs kørebanelen.

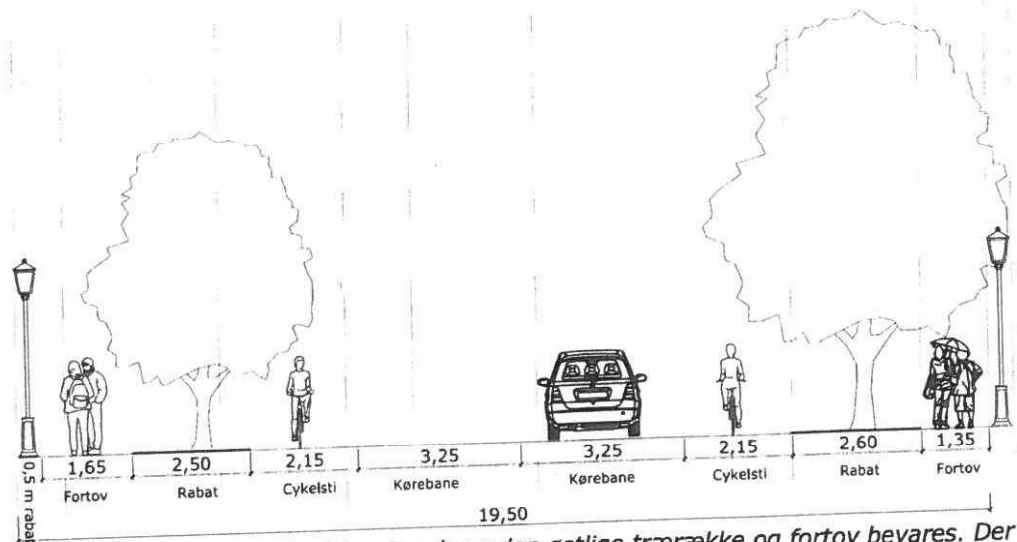


Figur 25: Principtværsnit eksisterende forhold.

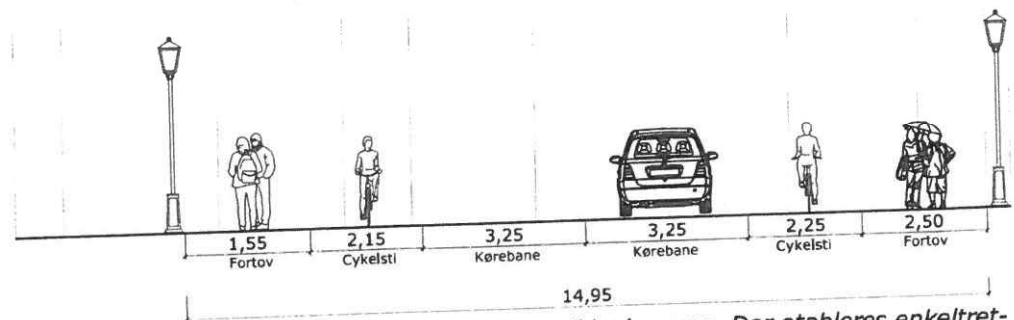


Figur 26: Principtværsnit af løsning, hvor den vestlige træerække bevares så den i forslaget kommer til at indgå i en midterhelle. Der etableres enkeltrettede cykelstier

langs kørebanen.



Figur 27: Principtværsnit af løsning, hvor den østlige træerække og fortov bevares. Der etableres enkeltrettede cykelstier langs kørebanen. Mod vest plantes nye træer.



Figur 28: Principtværsnit af løsning, hvor træer ikke bevares. Der etableres enkeltrettede cykelstier langs kørebanen. Mod vest kan eventuelt plantes nye træer.

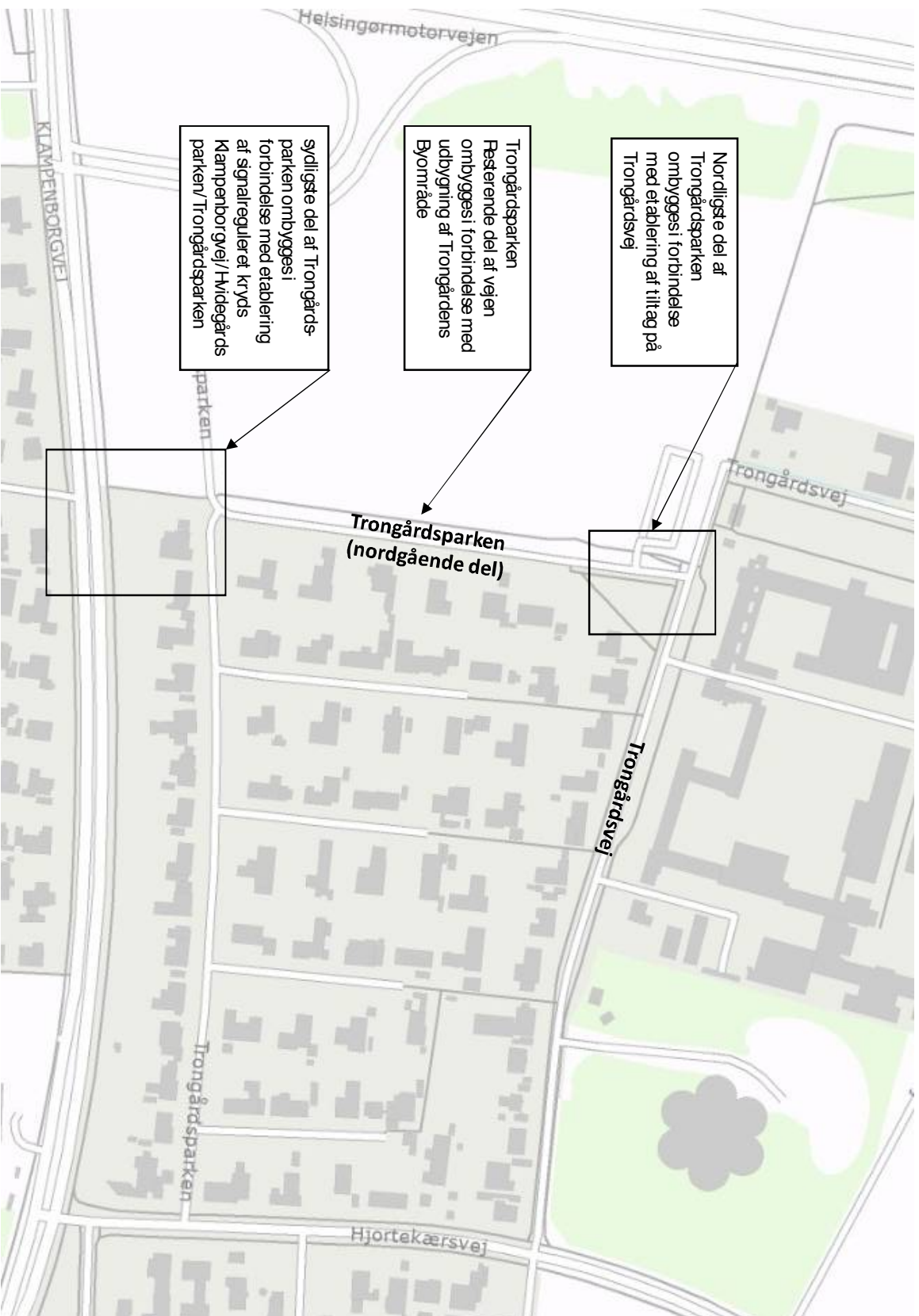
4.5.3

Klampenborgvej/Trongårdsparken/Adgangsveje til Trongårdens byområde

Det anbefales at signalregulere krydset, da det giver en god trafikafvikling og en god trafikikkerhed. En signalregulering af krydset vil fjerne den registrerede type uheld i fodgængerfeltet.

Løsningsforslaget for signalregulering af krydset indeholder følgende elementer:

- Signalregulering
- Højresvingsbane i østgående retning på Klampenborgvej.
- Kombineret bus-ligeud/højresvingsbane i vestgående retning på Klampenborgvej.
- Venstresvingsbane i begge retninger på Klampenborgvej
- Fodgængerfelter i alle fire ben
- Bredere busperron vest for krydset



Tongårdsparken (nordgående del) ombygningsetaper

25.1.2017

Trongårdsparkens Grundejerforening

CVR-nr. 37 60 00 67

c/o Jan Hansen, Trongårdsparken 101, 2800 Kgs. Lyngby tlf. 20469738

Til Lyngby-Taarbæk Kommune
Center for Miljø og Plan
Vej

Kgs. Lyngby, den 3. feb. 2017

Att.

Hr. Mads Henrik Lindberg Christiansen – mhlc@ltk.dk

Fr. Jytte Olander – jyt@ltk.dk

Tak for referatet fra vort møde 23. jan. 2017, som vi først fik kendskab til efter vort bestyrelsesmøde 26. jan. 2017.

Som opfølgning på referatet har vi følgende bemærkninger:

Principtværsnit for Trongårdsparken (nord-syd del):

Som allerede fremført 14/11/2016 i vore bemærkninger til de trafikforbedrende foranstaltninger i vort område og siden gentaget under mødet d. 23/01/2017, så ligger trafiksikkerheden os meget på sinde. Det er den, der har vor 1. prioritet. Vi er stærkt bekymret for den nye stigende trafik og ikke mindst den frygtede uvedkommende gennemkørende trafik.

Når det så er sagt, så er vi også fortalere for og forsvarere af det bestående område, der er kendetegnet med træer i begge sider af vejene. En herlighedsværdi som er kendetegnende for både Trongårdsparken og Hvidgårdsparken. Der har under processen for området ved flere lejligheder været slået til lyd for og sat fokus på beplantning og grønne rum med integration af landskabskvaliteter og principper. Vi vil derfor fortsat argumentere for 2 rækker træers placering på den ene eller anden måde evt. på begge sider af cykelstien.

Eventuel vejnavneændring:

Ændring til f.eks. Trongårds **Allé** giver kun mening, hvis der er tale om en vejstrækning med 2 rækker træer. Grundejerne er delte i spørgsmålet om navneændring. Meldingerne går fra det er helt ok med navneændring; vi overlever nok; om nødvendigt vil vi ikke protestere til under ingen omstændigheder.

Lukning af Trongårdsparken i vestlig ende

Som meddelt under mødet d. 23/01 så har vor forening undret sig over, at forvaltningen har kommenteret lukning i vestlig ende med meromkostninger til vendeplads og arealerhvervelse, hvorimod dette ikke var tilfældet ved LTKs forslag i den østlige ende. Vi er klar over, at der er 2 matrikelnumre til forskel på vestlig og østlig ende, som i givet fald -71 (nord-syd) må

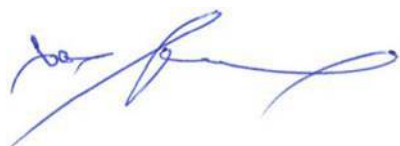
Vi vil i den forbindelse gøre opmærksom på, at der i kommunen befinder sig veje/vejstrækninger, der er væsentligt længere end strækningen TRP. 22-26 og uden nogen form for vendeplads. Her kan som eksempel nævnes: Føsenvængets og Blomstervængets lukning ud mod Nybrovej. Og i Blomstervængets modsatte ende fra Asavænget og til Blomstervænget nr. 105 er der heller ikke nogen vendeplads.

Afsætningsplads på Trongårdsvej

Vi må efter hjemkomst fra mødet d. 23/01 indrømme, at der er 2 rækker platantræer på den nordlige side af Trongårdsvej. Også i dette tilfælde har sikkerheden 1. prioritet, og hvis nogle træer skulle fældes på dette grundlag for opfyldelse af afsætningspladsen, så går vi ind herfor. Vi antager, at det kun er træer øst for skolens indgang, og dem, der står tættest på kørebanen i dag, der må lade livet. Men vi forventer, at den nordligste række af træerne tættest på skolen/kollegiet forbliver, og at forvaltningen lever op til dens udsagn om, at træerne i området skal bevares i størst mulig omfang.

Vi ser frem til at blive præsenteret for nye detaljerede tegninger og planlagte ting i vort område vedr. Trongårdsvej, Trongårdsparken og Trongårdens Byområde, når de foreligger.
Vi ser frem til en fortsat god dialog og et frugtbart samarbejde.

På bestyrelsens vegne og med venlig hilsen



Jan Hansen, formand
Trongårdsparkens Grundejerforening
Tel. 20 46 97 38
e-mail: jaha@trongaardsparken.dk