


# *UDVALGTE SIDER*

Teknik- og Miljøudvalget den 28. september 2017

**Teknik- og Miljøudvalget den 28. september 2017**

Referat og bilag ekstraordinært møde

 Teknik- og Miljøudvalget den 28-09-2017 Referat og bilag (13 MB)



## **Teknik- og Miljøudvalget**

### **Referat**

**28. september 2017 kl. 15:15**

### **Kommunalbestyrelsens spisestue - Ekstraordinært møde**

#### **Indkaldelse**

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

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende.

Derudover deltog:

Bjarne Holm Markussen  
Lisbeth Røgind  
Mads Henrik Lindberg Christensen  
Katrine Lindegaard (ref.)





## Indholdsfortegnelse

<b>Pkt. Tekst</b>	<b>Side</b>
1 Hjortekærvej/Klampenborgvej - Klampenborgvej/Trongårdsparken/Hvidegårdsparken - trafikløsninger (Beslutning)	3
2 Genforelæggelse: Principskitse Firskovvej (Beslutning)	8
3 Afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for Firskovvejs forlængelse (Beslutning)	12



**Punkt 1****Hjortekærvej/Klampenborgvej -****Klampenborgvej/Trongårdsparken/Hvidegårdsparken - trafikløsninger (Beslutning)****Resumé**

På baggrund af Teknik- og Miljøudvalgets møde den 20. september 2017 er forvaltningen blevet anmodet om at vurdere de trafikale og tidsmæssige rækkefølger i forbindelse med trafiksikring af krydset Hjortekærvej/Klampenborgvej samt arbejdet i og omkring Trongårdens Byområde.

**Indstilling**

Forvaltningen anbefaler, at

1. fortsætte arbejdet med sikring af krydset Hjortkærvej/Klampenborgvej samt at følge planen for åbning af krydset Klampenborgvej/Hvidegårdsparken/Trongårdsparken
2. gennemføre en evaluering af krydset Hjortkærvej/Klampenborgvej senest 12 måneder efter ibrugtagning.

**Sagsfremstilling**

Teknik- og Miljøudvalget besluttede på møde den 20. september 2017 at undersøge muligheden for at udskyde indsnævringen af Hjortekærvej ved Klampenborgvej, indtil det signalregulerede kryds ved Hvidegårdsparken/Klampenborgvej er åbent i alle retninger - eller at finde en løsning, der muliggør udkørsel direkte fra Trongårdsparken til Klampenborgvej, også i byggeperioden på Trongårdsarealet, jf. anmodningssag herom.

Forvaltningen anbefaler at fastholde den tidligere trufte beslutning om at indsnævre Hjortekærvej ved Klampenborgvej. Såfremt anbefaling om at fastholde planen ikke imødekommes, vil det have tidsmæssige, økonomiske og evt. erstatningsansvarlige konsekvenser jf. afsnit om økonomi.

*Tidligere beslutninger*

Den 6. april 2017 besluttede Kommunalbestyrelsen at udskyde etableringen af signalregulering af Hjortekær/Klampenborgvejskrydset, idet man vil afvente udviklingen af trafikken. I stedet vedtog man at etablere trafikikkerhedsmæssige tiltag i krydset. Samtidig bemærkede Kommunalbestyrelsen, at etablering af signalkryds i Trongårdsparken/Klampenborgvej/Hvidegårdsparken igangsættes. På grund af arbejds kørsel til byudviklingsområdet vil der af trafikikkerhedsmæssige hensyn muligvis ikke kunne gives adgang for almindelig trafik fra Trongårdsparken til signalkrydset, men der blev anmodet om, at forvaltningen løbende arbejder på at muliggøre dette.

*Krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej*

På grund af påkørsel af cyklister var krydset udpeget som uheldsbelastet kryds i kommunens "Trafikkerhedsplan 2012 - 2015". Det blev derfor vedtaget, at krydset skulle indgå i de trafikforbedrende foranstaltninger i forbindelse med udbygning af Dyrehavegårds jorde.

Der er et meget entydigt uheldsbillede i krydset. I perioden 2012 - 2015 har politiet registreret 5 uheld, hvor bilister, der svinger ud fra Hjortekær rammer cyklister. Alene i 2017 er dette uheldsbillede forøget, idet der på nuværende tidspunkt allerede er registreret 3 lignende uheld samtidig med, at der også har været ét uheld mellem to biler. Uheldene sker typisk, når der holder 2 biler på Hjortekærvej, som vil ud på Klampenborgvej i hver sin retning. Hermed kommer de til at begrænse hinandens synsfelt.

For at sikre cyklister og trafikafviklingen i krydset har forvaltningen tidligere anbefalet at etablere signalregulering. Da dette bl.a. vil medføre lukning af vejen "Ved Fortunen" har Kommunalbestyrelsen udskudt denne beslutning, og afventer i stedet udvikling i trafikken jf. Kommunalbestyrelsens beslutning af 6.april 2017. Der er herudover vurderet forslag om anlæg af rundkørsel i krydset, hvor Ved Fortunen indgår som 5. ben. Dette vil imidlertid kræve



ekspropriation af ejendomme, og rundkørslen ville samtidig skulle signalreguleres for at styre trafikken hensigtsmæssigt. Der var tale om en meget dyr løsning, og derfor er det valgt ikke at arbejde videre med denne løsning.

Som følge af Kommunalbestyrelsens beslutning af 6. april 2017 udføres nu mindre trafiksikkerhedsmæssig tiltag i krydset for at undgå påkørsel af cyklister. Tiltag sker i form af indsnævring af Hjortekærvej, så der kun kan køre en bil ud af gangen. I forbindelse med denne beslutning forelå endvidere et notat (bilag) om konsekvenser for trafikken ved denne beslutning. Notatet viser, at den gennemsnitlige forsinkelse fra Hjortekærvej i morgenspidstimen er ca. 35 sek., hvilket svarer til et serviceniveau D, som tilstræbes som minimum i nye signalanlæg, og som ofte er en præmis og ikke usædvanligt i byer. Den gennemsnitlige kølængde er beregnet til 32 m, og maksimale kølængde er på op til 227 m. (næsten tilbage til Trongårdsvej). Værdien fortæller ikke om den maksimale kølængde optræder en eller flere gange i en spidstime, hvilket kræver yderligere undersøgelser.

Hjortekærvej er en primær trafikvej, som skal afvikle trafikken mellem de enkelte kvarterer i kommunen. Det er her trafikken i området skal afvikles, og i spidsbelastningsperioder må der derfor forventes kødannelser og ventetider. Borgerne vil løbende kunne indstille sig på de perioder, hvor der kan være længere kø og ventetider, og dermed tilpasse deres kørevaner herefter.

På baggrund af ovenstående kan forvaltningen ikke anbefale at stoppe arbejdet med trafiksikringen af krydset. Da arbejdet er igangsat, vil der herudover skulle ske reetablering af allerede udført arbejde i det eksisterende kryds. Der vil endvidere være en række kontraktlige forpligtigelser, jf. økonomiafsnittet.

#### *Krydset Klampenborgvej/Hvidegårdsparken/Trongårdsparken*

Det er indgået en række kontrakter i området, f.eks. om etablering af signalanlæg i krydset (Klampenborgvej/Hvidegårdsparken/Trongårdsparken), om at anlægge minirundkørsel mellem Trongårdsparken og Trongårdsvej, at fartdæmpe Trongårdsvej ved Trongårdsskolen samt at dreje eksisterende parkeringsplads. Disse anlægsarbejder udføres henholdsvis forår og sommer 2018. I samme periode skal der køres jord væk fra støjvolden langs Helsingørmotorvejen. Adgangsvejen til Trongårdens byområde skal anlægges som byggepladsvej. Dette anlægsarbejde vil blive udført i 2018, hvilket er inden lokalplaner for området bliver godkendt og køber overtager arealet.

Ud over disse anlægsarbejder, der skal udføres i 2018, skal den resterende del af Trongårdsparken også ombygges. Af hensyn til udførsel af alle de nævnte anlægsarbejder, planlægges Trongårdsparkens ombygning at ske i 2019, for at koordinere projekterne hensigtsmæssigt i forhold til tid. Anlægsarbejder i området og tilknyttede anlægstidspunkter er vist på oversigtskort (bilag).

Trongårdsvej og Trongårdsparken er i øvrigt lokalveje, der betjener de lokale områder og de enkelte boliger og institutioner. Her accepteres gennemkørende trafik til eget område. Det er en af grundene til at fartdæmpe Trongårdsvej, og derfor anbefales det ikke at planlægge for, at disse veje skal aflaste den primære trafikvej Hjortekærvej samtidig med, at der sker anlægsarbejde i området, og samtidig med at der ikke kan ske en hensigtsmæssig adskillelse mellem de forskellige trafikarter.

Trongårdsvej og Trongårdsparken er adgangsvej til skolen og til fritidsaktiviteter, og trafik til og fra området sker derfor på forskellige tidspunkter. Det er u hensigtsmæssigt at blande byggeplads trafik med almindelig kørsel, herunder skoletrafik.

For at kunne åbne Trongårdsparken op for trafikken til og fra skolen, er det nødvendigt at den resterende del af Trongårdsparken er ombygget med enkelttreppede cykelstier på hele



strækningen, hvilket er planlagt til sommerferien 2019. På dette tidspunkt vil man kunne overveje, om det er trafiksikkert at åbne op for almindelig trafik.

Krydset skal senest være åbent for almindelig trafik sommer 2020, hvor H.C Ørsted Gymnasium og de første ejendomme på Trongårdens Byområde forventes at være indflytningsklare. Der vil være byggeaktivitet på Trongårdens byområde frem til sommer 2023, hvor de sidste ejendomme forventes færdig.

Af hensyn til sikkerheden for skoleelever anbefales det at holde byggepladstrafik og den almindelige trafik, herunder skolevejstrafik, adskilt så længe som muligt. Krydset vil kunne åbnes op i efteråret 2019 for almindelig trafik, men forinden dette sker, anbefales det at vurdere trafiksikkerheden.

Vedlagt er brev fra Trongårdsparkens Grundejerforening af 25.9.2017 om fastholdelse af Kommunalbestyrelsens tidligere beslutning (bilag).

### **Lovgrundlag**

Lov om offentlige veje §8

### **Økonomi**

Der er tidligere foretaget følgende vurderinger af anlægsoverslag ved forskellige trafikale løsninger, som er forelagt udvalget men blevet fravalgt. De skønsmæssige anlægsoverslag ville have skullet specificeres yderligere, hvis Kommunalbestyrelsen havde valgt at arbejde videre med disse løsninger.

- anlæg af signalreguleret rundkørsel i krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej - 12 mio. kr. ekskl. arealerhvervelse
- anlæg af signalregulering i krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej - 2,3 mio kr.

Det valgte trafiksikkerhedsmæssige tiltag i krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej indgår i flere samlede udbud med entreprenør, rådgiver og bygherreleverancer. Beløbsmæssigt udgør arbejdet samlet set følgende for

- indsnævring af Hjortekærvej til 1 spor - 0,5 mio. kr.

Forvaltningen har undersøgt muligheder for at udskyde indsnævning i krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej. Der er anvendt 0,05 mio. kr. til indledende advokatundersøgelser, der er forbundet med den igangværende klarlæggelse af konsekvenser.

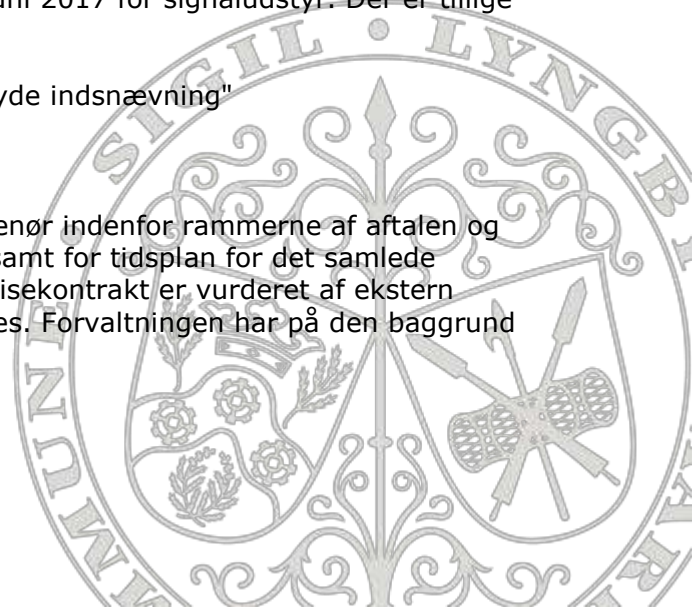
### *Økonomiske konsekvenser af at udskyde indsnævning i krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej*

Lyngby Taarbæk Kommune har udbudt alle anlægsprojekter på Dyrehavegårds Jord, som et samlet udbud den 10. maj 2017, og har underskrevet kontrakt den 29. juni 2017 med Arkil A/S. Derudover har kommunen underskrevet en kontrakt med Dong Energy den 30. juni 2017 for belysning og anden kontrakt med Swarco den 30. juni 2017 for signaludstyr. Der er tillige indgået rådgiverkontrakt med viatrafik.

Der er to mulige løsninger der imødekommer " at udskyde indsnævning"

- at arbejder sættes i bero og genoptages
- at arbejder udtages af kontrakt

Ændringer i arbejdets omfang skal aftales med entreprenør indenfor rammerne af aftalen og AB92. Ændringer kan have konsekvenser for økonomi samt for tidsplan for det samlede arbejde. Konsekvenser af at udtage arbejder af entreprisekontrakt er vurderet af ekstern advokat Dandersmore, men kan ikke på forhånd opgøres. Forvaltningen har på den baggrund





estimeret den økonomiske risiko, som er behæftet med usikkerhed. Forvaltningen har vurderet konsekvenser af at sætte arbejder i bero, det kan ligeledes ikke opgøres på forhånd.

Ændringer kan have konsekvenser for rådgiveraftalen med viatrafik. Kontrakt med Dong Energy og Swarco kan sandsynligvis ændres uden konsekvenser, idet der vil være tale om justeringer indenfor aftalen om bygherreleverancer. Ændringer i kontrakter med viatrafik. Kontrakt med Dong Energy og Swarco er ikke vurderet af uvildig advokat.

Arbejdet er planlagt til udførelse inden vinter 2017/2018. Dersom arbejdet sættes i bero i en periode, kan arbejdet sættes i gang igen, men der bliver øget risiko for at arbejdet vil blive udført med dårligt vejrlig, hvilket kan medføre lavere kvalitet. Der er tillige risiko for, at den samlede tidsplan forøges, hvilket kan medføre krav om godtgørelse af ekstraomkostninger til byggeplads, vinterforanstaltninger. Dette er ikke vurderet.

*Konsekvenser for at arbejder sættes i bero og genoptages i krydset Klampenborgvej/Hjortekærsvej*

Konsekvens af, at arbejde sættes i bero i krydset Klampenborgvej/Hjortekærsvej, vil medføre ekstraudgifter for vinterforanstaltninger og byggepladsen. Byggepladsen vurderes af forvaltningen til 0,4 mio.kr. per måned. Ekstraomkostninger til vinterforanstaltninger er ikke vurderet af forvaltningen. Derudover kommer udgifter til advokat, som afhænger af sagsforløb, men ikke estimeres at udgøre mindre end 0,1 mio. kr.

Arbejdet er planlagt til udførelse inden vinter. Dersom arbejdet udskydes en kortere periode, kan arbejdet sættes i gang igen, men der bliver øget risiko for at arbejdet vil blive udført med dårligt vejrlig, hvilket kan medføre lavere kvalitet.

*Juridisk og økonomisk konsekvens af at arbejde i krydset Klampenborgvej/Hjortekærsvej udtages af entreprisekontrakten*

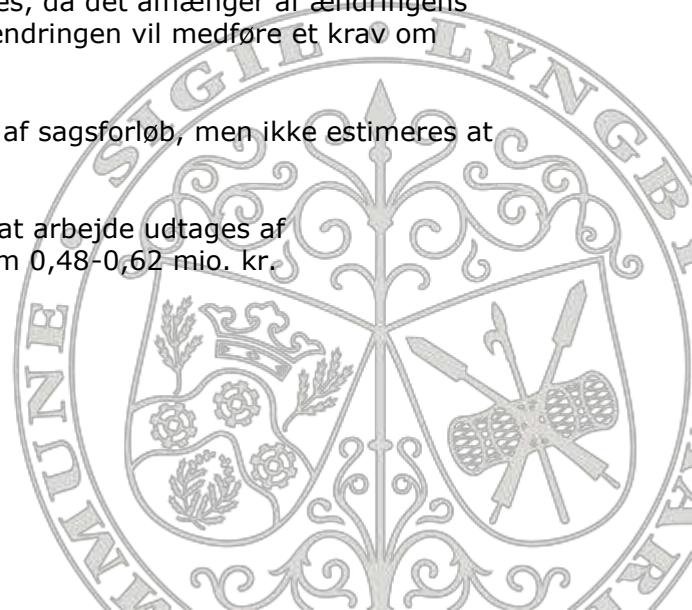
For tidspunktet for udtagelse af arbejderne vil der være resterende arbejder under krydset Klampenborgvej/Hjortekærsvej der beløbsmæssigt udgør 0,09-0,18 mio. kr. for så vidt angår entreprisekontrakten med Arkil A/S. Dette vurderes ikke at have juridisk eller økonomiske konsekvenser for Lyngby-Taarbæk Kommune i henhold til aftale med Arkil A/S eller AB92. Dog vil udførte arbejder beløbsmæssigt udgøre 0,18-0,27 mio. kr., som vil skulle betales.

Entreprenøren har igangsat arbejdet, og asfalten er således skåret op, og krydset forventes at blive færdigt i løbet af oktober 2017. Hvis arbejder sættes i bero/udtages af entreprisekontrakternkontrakterne vil der skulle ske reetablering af de udførte arbejder, vil dette medføre ekstraudgifter til vinterforanstaltninger, afmærkninger og byggeplads i størrelsesordene, der estimeres beløbsmæssigt at udgøre 0,10-0,15 mio. kr. Dersom arbejdes skal udføres i dårligt vejrlig kan det medføre ekstraudgifter til vinterforanstaltninger.

Ændringen i entreprisearbejdet kan medføre krav om tillægsaftale til rådigverkontrakten. Omfanget af tillægsydelsen kan kun vanskeligt estimeres, da det afhænger af ændringens karakter. Som minimum vurderes det sandsynligt, at ændringen vil medføre et krav om ekstrahonorar på 0,10 mio. kr.

Derudover kommer udgifter til advokat, som afhænger af sagsforløb, men ikke estimeres at udgøre mindre end 0,1 mio. kr.

Samlet vurderes det, at de økonomiskkonsekvenser af at arbejde udtages af entreprisekontrakten beløbsmæssigt at udgøre minimum 0,48-0,62 mio. kr.





For en god ordens skyld bemærkes det, at forvaltningen ikke har haft mulighed for at afdække risikoen for, at Kommunalbestyrelsens medlemmer kan ifalde personligt erstatningskrav dersom den tidligere trufte beslutning om vejindsnævring omgøres.

### **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen

### **Beslutning**

#### **Teknik- og Miljøudvalget, den 28. september 2017**

Ad 1) Anbefalet, idet udvalget har noteret sig de faldne bemærkninger på dialogmødet den 26. september 2017 samt har noteret sig de seneste oplysninger om uheldsbilledet i krydset.

Ad 2) Anbefalet. Forvaltningen anmodes om i den besluttede periode at indsamle data fra det ombyggede kryds og at belyse fordele og ulemper for den trafikale afvikling i området ved en eventuel signalregulering af krydset Klampenborgvej/ Ermelundsvej.

Jakob Engel-Schmidt (V) var fraværende.

#### **Økonomiudvalget, den 28. september 2017**

Ad 1) Teknik- og Miljøudvalgets protokollat af 28. september 2017 anbefalet, idet Økonomiudvalget bemærker, at det på nuværende tidspunkt er den økonomiske mest rentable løsning at færdiggøre arbejdet, også selv om der evt. efterfølgende etableres et lyskryds.

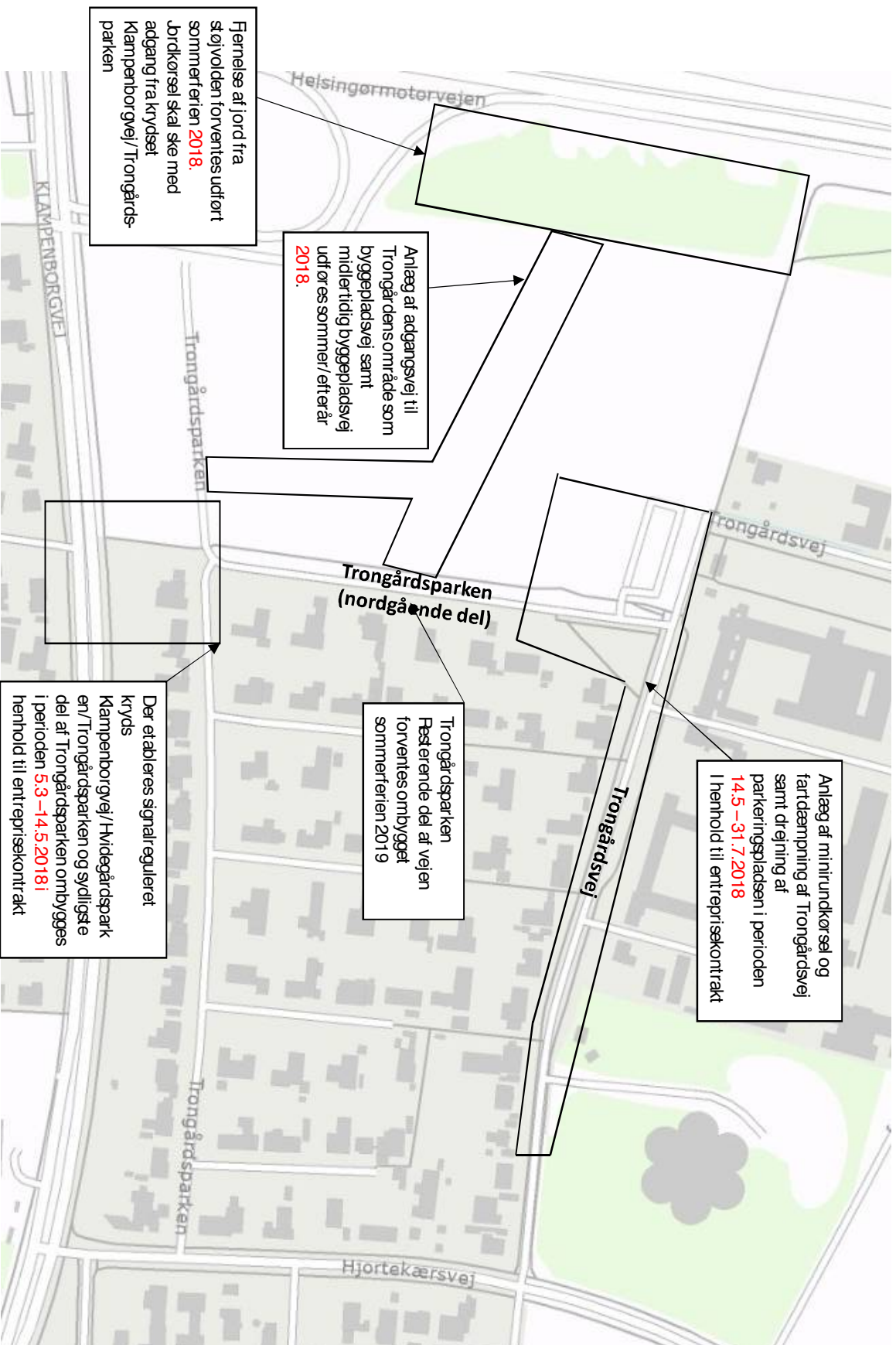
Ad 2) Teknik- og Miljøudvalgets protokollat af 28. september 2017 anbefalet. Forvaltningen giver en foreløbig status på trafikafviklingen efter 6 måneder.

Mette Hoff (A) var fraværende. I stedet deltog Bodil Kornbek (A)  
Henriette Breum (V) var fraværende.

### **Bilag**

- Planlagte anlægsarbejder i Trongårdens Byområde - bilag til TMU 28.9.2017
- Klampenborgvej - Hjortekærsvej
- Anmodningssag indsigelse





**Planlagte  
anlægsarbejder  
Trongårdens Byområde  
2018 - 2019**

21.9.2017

# Lyngby-Taarbæk Kommune

## Arealudvikling langs Helsingørmotorvejen

### Vigepligtsregulering af Klampenborgvej/Hjortekærvej

NOTAT  
15. marts 2017  
SB/MS

## 1 Baggrund og forudsætninger

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

I forbindelse med projektet *arealudvikling i området langs Helsingørmotorvejen* planlægger Lyngby-Taarbæk Kommune at signalregulere krydsene Klampenborgvej/Hjortekærvej og Klampenborgvej/Hvidegårdsparken/Trongårdsparken. Etableringen af et signalreguleret T-kryds ved Klampenborgvej/Hjortekærvej forudsætter, at Ved Fortunen lukkes.

Derudover forventes anlagt en række tiltag, der håndteres i andet regi, for at optimere trafikafviklingen på Klampenborgvej. Tiltagene indeholder bl.a. to højresvingsbaner mod Lundtoftegårdsvej og optimering af signalet i krydset Klampenborgvej/Lundtoftegårdsvej, så der er mere kapacitet for højresvinget. Samtidig forventes det at der etableres en længere venstresvingsbane på Klampenborgvej mod motorvejen i sydlig retning. Endelig er det forudsat, at der er anlagt en ny motorvejsfrakørsel fra syd til Rævehøjvej i 2024 og 2032.

Som følge af at ovenstående tiltag bl.a. forbedrer trafikafviklingen på Klampenborgvej, er det derfor undersøgt, hvordan trafikafviklingen og trafiksikkerheden vil være, såfremt krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej bevares i sin nuværende udformning. Dette er analyseret i følgende scenarier:

- Nyt signal ved Klampenborgvej/Hvidegårdsparken (men hvor man ikke åbner op for det nordlige ben - Trongårdsparken) og dagens udformning ved Klampenborgvej/Hjortekærvej i 2018.
- Nyt signal ved Klampenborgvej/Hvidegårdsparken, hvor man åbner op for Trongårdsparken med al byudviklingen etableret og dagens udformning ved Klampenborgvej/Hjortekærvej i 2024.
- Nyt signal ved Klampenborgvej/Hvidegårdsparken, hvor man åbner op for Trongårdsparken med al byudviklingen etableret og dagens udformning ved Klampenborgvej/Hjortekærvej i 2032.

I dette notat er redegjort for, hvordan en udformning med ovenstående tre scenarier påvirker trafikafviklingen, lokaltrafikken og trafiksikkerheden på Klampenborgvej og i særdeleshed krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej.

## 2

### Sammenfatning

I beregningerne for 2018 viser beregningerne for krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej, at der kan forventes nogen forsinkelse i krydset, hvis krydssets nuværende udformning bevares. I morgenspidstimen er den gennemsnitlige forsinkelse fra Hjortekærvej beregnet til ca. 35 sek. Forsinkelsen skyldes primært, at der i perioder opstår afviklingsproblemer og kødannelser fra rampekrydset ved motorvejen på Klampenborgvej igennem det nye signalregulerede kryds ved Hvidegårdsparken til krydset ved Hjortekærvej.

I 2024 og 2032 viser beregningerne for krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej, at der kan forventes en god trafikafvikling, hvis krydssets nuværende udformning bevares.

Det kan forklares med at der i 2024 og i 2032 er forudsat en række andre tiltag (beskrevet under "Baggrund og forudsætninger") for, at optimere trafikafviklingen på Klampenborgvej, som betyder at der ikke længere forventes tilbagestuvning fra rampekrydset ved motorvejen til Hjortekærvej.

Med de øvrige tiltag på Klampenborgvej og i området, kan der således opnås en god trafikafvikling i krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej. Trafikafviklingsmæssigt kan det derfor være en mulighed at afvente udviklingen i området og først signalregulere krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej, hvis forsinkelserne bliver for store. Det bemærkes dog at ovenstående tiltag hverken er endeligt vedtaget eller afsat midler til. Såfremt alle tiltagene ikke implementeres vil situationen for trafikafviklingen på Klampenborgvej være anderledes i 2024 og 2032, hvilket kan nødvendiggøre signalreguleringen af krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej.

Såfremt de forudsatte tiltag, der optimerer trafikafviklingen på Klampenborgvej ikke anlægges, opstår en ny situation. Det kan betyde, at ruten forbi Trongårdsskolen kan blive mere attraktiv for bilister der vil undgå køen på Hjortekærvej. Den længste kødannelse på Hjortekærvej er omkring klokken 8 om morgenen, hvilket gør det særligt kritisk hvis trafikken forbi Trongårdsskolen øges.

Det oprindelige forslag om, at signalregulere krydset var dog ikke kun for, at sikre en god trafikafvikling. En signalregulering af krydset vil således fjerne den registrerede type uheld – i alt er der i perioden 2011-2015 registreret fem uheld, hvor fem cyklistuheld er registreret. Eventuelle kødannelser i myldretiden kan i den vigepligtsregulering (eksisterende forhold), få udkørende fra Hjortekærvej til at "tage chancer" når de skal ud på Klampenborgvej og derved overser cyklisterne.

Samtidig forbedrer en signalregulering forholdene for krydsende fodgængere, idet der ved signalreguleringen etableres signalregulerede fodgængerfelter i alle ben. Signalreguleringen er dermed også med til at forbedre tilgængeligheden for personer med nedsat funktionsevne. Signalreguleringen af krydset giver endvidere mulighed for at prioritere busser i rute igennem krydset.

De ovenstående effekter med bedre trafiksikkerhed, tryghed og robusthed ift. trafikafvikling, vil ikke kunne opnås med den nuværende udformning af krydset. Det anbefales derfor fortsat at signalregulere krydset, da det kan sikre en god helhedsorienteret løsning.

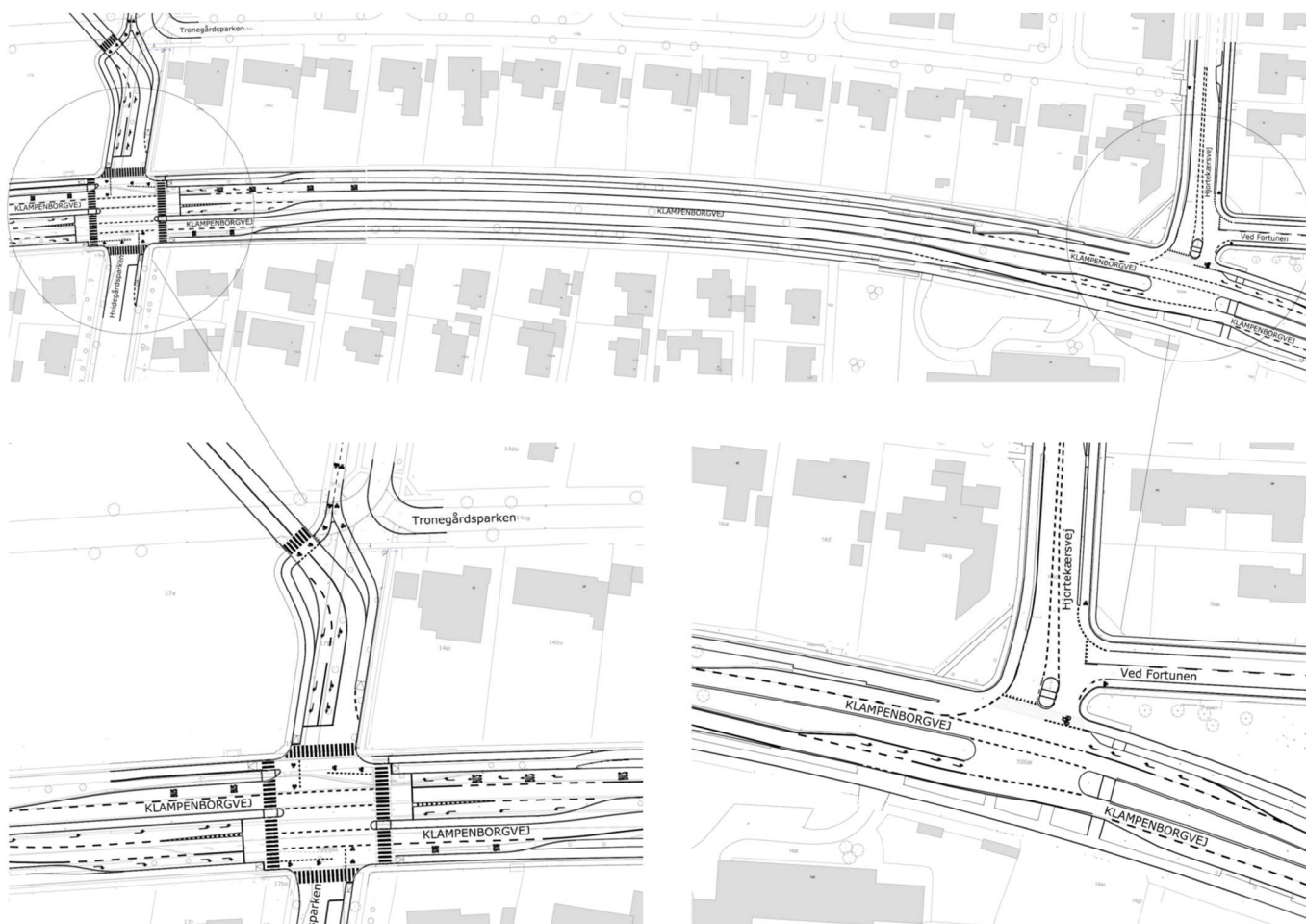
### 3 Udformning af vejnet

I dette notat er der analyseret to forskellige udformninger af Klampenborgvej for henholdsvis 2018 og 2024 og 2032.

#### 3.1 2018

Vejnettet i 2018 indeholder følgende:

- Signalregulering af krydset Klampenborgvej/Hvidegårdsparken uden mulighed for indkørsel til Trønegårdsparken – dvs. der kun er byggepladstrafik mod nord.
- Nuværende udformning af krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej.
- Dagens vejnet i øvrigt.



Figur 1: Simuleret udformning af Klampenborgvej i 2018. Krydsets nordlige ben er en principiel udformning, der skal detaljeres senere. Figuren illustrerer at der fra Klampenborgvej kun er adgang til det nye område og ikke til den eksisterende vej - Trønegårdsparken.

### 3.2

### 2024/2032

Vejnettet i 2024 og 2032 indeholder følgende (forskell på 2024 og 2032 er større trafikvækst i 2032):

- Signalregulering af krydset Klampenborgvej/Hvidegårdsparken med mulighed for indkørsel til Trongårdsparken – dvs. der er mulighed for gennemkørsel mellem Hjortekærvej og Klampenborgvej via Trongårdsparken og Trongårdsskolen.
- Nuværende udformning af krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej.
- En del optimeringer af vejnettet på ved tilslutningsanlægget på Klampenborgvej:
  - Ny højresvingsbane på Klampenborgvej mod Lundtoftegårdsvej med en boudvidelse på Klampenborgvej og en ekstra vognbane på Lundtoftegårdsvej
  - Længere venstresvingsbane på Klampenborgvej mod motorvejen i sydlig retning.
  - Vejlukning af Kornagervej for biler.
- Forbedring af tilslutningsanlæg 15, Lundtofte.
- Ny motorvejsfrakørsel fra syd til Rævehøjvej.
- Lundtoftegårdsvej er udbygget og der er etableret signalanlæg på vejen.



Figur 2: Simuleret udformning af Klampenborgvej i 2024 og 2032. Krydsets nordlige ben er en principiel udformning, der skal detaljeres senere. Figuren illustrerer at der er forbindelse fra Klampenborgvej til både det nye område og den eksisterende vej - Trongårdsparken.

## 4 Resultater af analyse

Trafikafviklingen er vurderet ved hjælp af trafiksimuleringer i simuleringsprogrammet PTV Vissim. Der er dels foretaget simuleringer af følgende tre scenarier:

- S1 2018
- S2 2024
- S3 2032

Udformningen af vejnettet i de enkelte scenarier er nærmere beskrevet i afsnit 0.

### 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 den nuværende udformning af Klampenborgvej/Hjortekærvej bevares. 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 om morgenen i 2018 forventes kødannelser og forsinkelse.

I morgenspidstimen er den gennemsnitlige forsinkelse i fra Hjortekærvej beregnet til ca. 35 sek.

Forsinkelsen skyldes primært at der i perioder opstår afviklingsproblemer og kødannelser fra rampekrydset ved motorvejen på Klampenborgvej igennem det nye signalregulerede kryds ved Hvidegårdsparken til krydset ved Hjortekærvej.

I 2024 og 2032 viser beregningerne for krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej at der kan forventes en god trafikafvikling, hvis krydsets nuværende udformning bevares. Den gennemsnitlige forsinkelse på Hjortekærvej er således beregnet til 10-15 sek.

Dette kan forklares med at der i 2024 og i 2032 er forudsat en række tiltag for at optimere trafikafviklingen på Klampenborgvej, som betyder at der ikke længere forventes tilbagestuvning fra rampekrydset ved motorvejen til Hjortekærvej. Tiltagene indeholder bl.a. to højresvingbaner mod Lundtoftegårdsvej og optimering af signalet, så der er mere kapacitet for højresvinget. Samtidig er der etableret en længere venstresvingbane på Klampenborgvej mod motorvejen i sydlig retning. Endelig er det forudsat, at der er anlagt en ny motorvejsfrakørsel fra syd til Rævehøjvej.

Klampenborgvej - Hjortekærvej	Morgen						Eftermiddag					
	S1 2018		S2 2024		S3 2032		S1 2018		S2 2024		S3 2032	
	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS
Forsinkelse												
Hjortekærvej N, højre	35	D	3	A	4	A	3	A	6	A	7	A
Hjortekærvej N, venstre	36	D	9	A	10	A	8	A	13	B	15	B
Klampenborgvej V, ligeud	2	A	2	A	2	A	1	A	1	A	1	A
Klampenborgvej V, venstre	7	A	5	A	5	A	4	A	3	A	4	A
Klampenborgvej Ø, højre	23	C	7	A	8	A	6	A	6	A	7	A
Klampenborgvej Ø, ligeud	26	D	7	A	7	A	5	A	6	A	6	A
Hele krydset	18	C	5	A	5	A	3	A	4	A	5	A

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

Klampenborgvej - Hjortekærvej	Morgen						Eftermiddag					
	S1 2018		S2 2024		S3 2032		S1 2018		S2 2024		S3 2032	
	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns
Køllængde												
Hjortekærvej N, venstre+højre	227	32	42	0	42	1	42	0	89	2	110	3
Klampenborgvej Ø, ligeud+højre	779	40	14	0	26	0	6	0	20	0	38	0
Klampenborgvej V, venstre	38	1	18	0	20	0	27	0	12	0	13	0

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

## 4.1.2

**Klampenborgvej/Hvidegårdsparken/Trongårdsparken**

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

Resultaterne viser, at der særligt om morgenen i 2018 kan forventes nogen forsinkelse – en gennemsnitlig forsinkelse op mod et minut. Den ligeud kørende trafik på Klampenborgvej fra øst mod vest er beregnet til, at få en gennemsnitlig forsinkelse på 52 sek. om morgenen.

Forsinkelsen skyldes primært, at der i perioder opstår afviklingsproblemer og kødannelser fra rampekrydset ved motorvejen på Klampenborgvej som giver tilbagestuvning til det nye signalregulerede kryds ved Hvidegårdsparken.

I 2024 og 2032 viser beregningerne for krydset Klampenborgvej/Hvidegårdsparken/Trongårdsparken en bedre trafikafvikling med gennemsnitlige forsinkelser beregnet til omkring 30 sek. for de bevægelser med størst forsinkelse. Den ligeud kørende trafik på Klampenborgvej fra øst mod vest er beregnet til at få en gennemsnitlig forsinkelse på 13 og 15 sek. om morgenen i 2024 og 2032.

Klampenborgvej - Hvidegårdsparken - Trongårdsparken	Morgen						Eftermiddag						
	S1 2018		S2 2024		S3 2032		S1 2018		S2 2024		S3 2032		
	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	
Forsinkelse													
Hvidegårdsparken S, højre	35	C	26	C	28	C	35	C	24	C	25	C	
Hvidegårdsparken S, ligeud	0	A	0	A	0	A	0	A	0	A	0	A	
Hvidegårdsparken S, venstre	38	D	30	C	35	C	32	C	24	C	30	C	
Klampenborgvej V, højre	2	A	6	A	6	A	8	A	6	A	5	A	
Klampenborgvej V, ligeud	3	A	8	A	7	A	8	A	5	A	5	A	
Klampenborgvej V, venstre	0	A	22	C	25	C	0	A	16	B	18	B	
Klampenborgvej Ø, højre	0	A	10	A	12	B	0	A	8	A	9	A	
Klampenborgvej Ø, ligeud	52	D	13	B	15	B	8	A	10	A	10	A	
Klampenborgvej Ø, venstre	54	D	22	C	25	C	15	B	23	C	24	C	
Trongårdsparken N, højre	0	A	31	C	31	C	0	A	26	C	27	C	
Trongårdsparken N, ligeud	0	A	0	A	0	A	0	A	0	A	0	A	
Trongårdsparken N, venstre	0	A	31	C	30	C	0	A	28	C	26	C	
Hele krydset	30	C	13	B	14	B	9	A	9	A	9	A	

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

Klampenborgvej - Hvidegårdsparken - Trongårdsparken	Morgen						Eftermiddag						
	S1 2018		S2 2024		S3 2032		S1 2018		S2 2024		S3 2032		
	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	
Køllængde													
Hvidegårdsparken S, ligeud+højre+venstre	0	0	75	8	80	8	0	0	57	4	59	4	
Klampenborgvej Ø, ligeud+højre+venstre	1185	149	155	9	223	12	118	5	96	5	108	6	
Trongårdsparken N, ligeud+højre+venstre	27	2	20	1	24	1	43	2	19	1	24	1	
Klampenborgvej V, højre	0	0	0	0	0	0	12	0	7	0	12	0	
Klampenborgvej V, ligeud	80	2	126	6	121	6	181	9	151	4	122	4	
Klampenborgvej V, venstre	0	0	18	0	20	0	0	0	24	0	19	0	

Tabel 4: Maksimal og gennemsnitlig køllængde 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				Eftermiddag			
	S1 2018	S2 2024	S3 2032	Signal 2032	S1 2018	S2 2024	S3 2032	Signal 2032
Fra Klampenborgvej øst til Klampenborgvej vest	240	192	197	201	125	174	184	196
Fra Klampenborgvej øst til motorvejen mod syd	213	185	189	197	133	159	161	178
Fra Hjortekærvej til motorvejen mod syd	197	185	189	206	132	161	165	186
Fra Hjortekærvej til Klampenborgvej vest	219	191	194	221	116	172	184	205
Fra Klampenborgvej vest til Klampenborgvej øst	192	226	232	237	191	207	287	290
Fra Klampenborgvej vest til Hjortekærvej	191	229	234	265	191	211	283	320
Fra motorvejen fra syd til Klampenborgvej øst	139	122	133	143	118	122	121	122
Fra motorvejen fra syd til Hjortekærvej	144	127	138	181	122	126	125	156

Tabel 5: Gennemsnitlig rejsetid i sekunder for udvalgte ruter.

Resultaterne for S1, S2 og S3 er sammenlignet med resultater udformningen, hvor krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej signalreguleres (Signal 2032).

Resultaterne viser at S1 2018 om morgenen generelt har en længere rejsetid.

Resultaterne viser også at når S3 2032 sammenlignes med Signal 2032 ses at rejsetiden generelt er lidt lavere for S3, hvor krydset ikke er signalreguleret. Dette gælder både trafikken fra Hjortekærvej og Klampenborgvej øst.

## 5 Øvrige forhold

### 5.1 Andre fordele ved en signalregulering

Såfremt det i fremtiden vælges at bevare den nuværende udformning af krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej kan det undgås, at lukke adgangen til Ved Fortunen.

Det oprindelige forslag om, at signalregulere krydset, er dog ikke kun for at sikre en god trafikafvikling.

En signalregulering af krydset vil således også fjerne den registrerede type uheld – i alt er der i perioden 2011-2015 registreret fem uheld, hvor der er registreret fem uheld med cyklister. Eventuelle kødannelser i myldretiden kan i den vigepligtsregulere løsning, få udkørende fra Hjortekærvej til at "tage chancer" når de skal ud på Klampenborgvej og derved overser cyklisterne.

Samtidig forbedrer en signalregulering forholdene for krydsende fodgængere, idet der ved signalreguleringen etableres signalregulerede fodgængerfelter i alle ben. Signalreguleringen er dermed også med til at forbedre tilgængeligheden for personer med nedsat funktionsevne.

Signalreguleringen af krydset giver endvidere mulighed for at prioritere busser i rute igennem krydset.

### 5.2 Trongårdsskolen

Trafikken forbi Trongårdsskolen forventes ikke at ændre sig markant, blot fordi der bliver mulighed for gennemkørsel ad Hjortekærvej-Trongårdsvej-Trongårdsparken-Klampenborgvej. I de fremtidige forhold i 2024 og 2032 er forudsat en række tiltag for, at optimere trafikafviklingen på Klampenborgvej, som betyder, at der ikke længere forventes tilbagestuvning fra rampekrydset ved motorvejen til Hjortekærvej. Trafikanterne mellem Hjortekærvej og Klampenborgvej vil derfor i fremtiden ikke opleve kø og ventetid – og derfor ikke have en fordel af at køre via Trongårdsvej-Trongårdsparken, hvorfor trafikken forbi Trongårdsskolen ikke forventes at ændre sig markant.

Såfremt de forudsatte tiltag, der optimerer trafikafviklingen på Klampenborgvej, ikke anlægges, opstår en ny situation. Det kan betyde, at ruten forbi Trongårdsskolen kan blive mere attraktiv.

## Bemærkninger vedrørende trafikale tiltag i - og omkring Trongårdens Byområde, Trongårdsparken og Hjortekærvej

Med henvisning til LTK's Teknik- og Miljøudvalgsmøde afholdt d. 20. sept. 2017, pkt. 8 Anmodningssag - planlægning af trafikale ændringer ved Hjortekærvej/Klampenborg versus Hvidegårdsparken/Klampenborgvej/Trongårdsparken, har Trongårdsparkens Grundejerforening følgende bemærkninger som angivet under pkt. 01 - 05:

### Sagsfremstilling:

*Mette Schmidt Olsen (C) og Bodil Kornbek (A) har den 13. september 2017 anmodet om at følgende sag optages på Teknik- og Miljøudvalgets dagsorden:*

*"Idet vi forudser at uhensigtsmæssig planlægning af rækkefølgen i arbejderne vedr. de trafikale ændringer hhv. ved Hjortekærvej/Klampenborg og kun delvis åbning af det nye signalregulerede kryds Hvidegårdsparken/Klampenborgvej/Trongårdsparken vil medføre kødannelse særligt i morgentimerne på Hjortekærvej ved Klampenborgvej, anmoder vi udvalget om enten at udskyde indsnævringen af Hjortekærvej/Klampenborgvej til krydset Hvidegårdsparken/Klampenborgvej/Trongårdsparken er åbent i alle retninger - eller at finde en løsning der muliggør udkørsel direkte fra Trongårdsparken til Klampenborgvej også i byggeperioden på Trongårdsarealet."*

### 01. Sikker skolevej 01

Udkørsel direkte fra Trongårdsparken til Klampenborgvej også i byggeperioden på Trongårdsarealet – jf forslag fremsat på møde d. 20. sept., anser Trongårdsparkens Grundejerforening (herefter TGP) for værende stærkt bekymrende – hvis der er tale om anden kørsel end byggepladsrelateret kørsel.

TGP har tidligere fået tilsagn fra Lyngby Taarbæk Kommune (LTK) om, at al byggeplads trafik vil ske direkte fra Klampenborgvej til Trongårdens kommende byområde (da vi på ingen måde ønsker byggeplads trafik via den eksisterende bebyggelse) – og samtidig fysisk adskilt fra skoletrafik der kommer fra samme retning via Klampenborgvej. Vi har en klar forventning om, at dette overholdes – og at den sikre skolevej opretholdes i hele udbygningsperioden. En sammenblanding af disse meget forskellige former for trafik (byggeplads trafik = meget tung trafik og skolebørn = meget blød trafik) er yderst risikabel og ikke mindst lovstridig jfr. Arbejdstilsynets retningslinjer for dels indretning af fra - og tilkørselsforhold til byggepladser.

Muligheden for at almindelig trafik (almindelig bilisme) i de indledende byggefaser kan køre direkte fra Trongårdsparken til Klampenborgvej, vil blot kunne forværre sikkerheden. Lyskryds fra Trongårdsparken mod Klampenborgvej må først åbnes, når de første etaper af Trongårdens Byområde (herunder HC. Ørsteds Gymnasium) – åbner og tages i brug. Til den tid må byggepladstilførsel anvises således at denne ikke konflikter med øvrig trafik og skoletrafik. Ved åbning af lyskryds lukkes Trongårdsparkens Stamvej (øst-vest) mod vest, som allerede vedtaget.

Vi vil gerne bede om en skriftlig tilkendegivelse fra LTK / forvaltningen om, at dette forhold (adskilt trafik / sikker skolevej – fra Klampenborgvej) stadig er gældende.

### 02. Sikker skolevej 02

TGP har ligeledes tidligere fået positivt tilsagn fra LTK om tiltag, der vil gavne trafiksikkerheden på Trongårdsvej som sikker skolevej (øst-vestlig retning) – på den del af vejen der går fra Hjortekærvej hen til skoleområdet / Trongårdens marker.

Der er givet tilsagn om hastighedsreduktion ned til 30/40 km/t, samt anbringelse af fartdæmpere (min. 3 stk.) i form af "trapezdump" eller lignende tiltag. Dette er TGP overbevist om vil gavne trafiksikkerheden for såvel de mindste skolebørn som gymnasieelever der færdes i området. Fartdæmpere må placeres så disse generer eksisterende udkørsler mindst muligt.

TGP vil anmode om, at samme forhold kommer til at gælde alléen der løber parallelt med Trongårdens marker (Trongårdsparken nord-syd), da denne efter anbringelse af til- og frakørsel til Klampenborgvej, vil få samme funktion som sikker skolevej (nord-sydlig retning). TGP ønsker de samme hastighedsregulerende tiltag i form af hastighedsnedsættelse til 30/40 km/t, samt anbringelse af fartdæmpere i et jævnt interval. Fartdæmpere må ligeledes placeres, så de generer eksisterende udkørsler mindst muligt.

Vi vil gerne bede om skriftlig tilkendegivelse fra LTK / forvaltningen – på at dette forhold (trafikregulerende tiltag på Trongårdvej) stadig står ved magt, og at disse forhold danner præcedens for alléen (Trongårdsparken nord-syd) der vil få samme funktion som sikker skolevej.

### 03. Nye lyskryds / trafikreguleringer

Der er i forbindelse med udbygning af det kommende Trongårdens marker besluttet at udføre et nyt lysregulerende kryds ved Trongårdsparken/ Hvidegårdsparken med gennemkørende trafik på Klampenborgvej. Dette tiltag hilsner såvel TGP som Hvidegårdsparken velkomment, da det fremmer skolebørns sikkerhed på skolevejen ved krydsning af Klampenborgvej fra Hvidegårdsparken. Endvidere er dette med til at fremme mobiliteten ved udkørsel fra Hvidegårdsparken.

TGP har en forventning om kommende gennemkørende skoletrafik i begge retninger (Trongårdsvej og allé), foruden trafik fra beboere i området. Øvrig trafik fra bilister, der ikke har noget ærinde i området, ønskes derimod ikke.

Den nuværende proces med indsnævring af kørebane til 1-kørespor ved krydset Hjortekærvej / Klampenborgvej må, som Teknik- og Miljøudvalget har fremsat, forventes at kunne komme til at skabe ophobning af trafik i omtalte kryds – med kødannelse som resultat. En uønsket følge af dette kunne være en øget gennemkørende trafik igennem Trongårdsvej via alléen langs Trongårdens marker hen til nyt anlagt lyskryds ved Trongårdsparken / Hvidegårdsparken (som en slags smutvej for bl.a. Hjortekærs beboere og Novozymes ansatte).

Dette er absolut uønsket af TGP, da Trongårdvej og alléen ikke er bygget til at aflaste Hjortekærvej. Vejene er opført uden midterstriber, og er i det hele taget ikke dimensioneret til at tage den primære trafik i området.

Det er Hjortekærvej derimod, hvorfor vi må anmode om, at den nuværende proces med indsnævring sættes i bero indtil der er besluttet en holdbar løsning på udfordringen – ikke blot i omtalte kryds, men på hele Hjortekærvej.

TGP anbefaler i denne sammenhæng LTK, at vende tilbage til den oprindelige plan (dato: 22. december 2016) om anlæggelse af nyt lysregulerende kryds ved Hjortekærvej / Klampenborgvej. Vi er overbeviste om, at dette er den rigtige løsning både hvad angår sikkerhed og muligheder for at regulere ind- / til- og frakørsel mellem Hjortekærvej og Klampenborgvej.

For at genere Grundejerforeningen for Fortunen og nærmeste omegn mindst muligt ville en alternativ placering af et lyskryds givetvis kunne anbringes ved Ermelundsvej / Klampenborgvej – efter et nærmere trafikstudie.

TGP vil ikke kunne acceptere en halvgjort løsning, hvor vi sidder tilbage "med aben" i form af langvarige byggearbejder (flerårig byggeperiode) med de lyd og støvgener dette medfører, OG samtidig en meget forringet beboelseskvalitet med øget trafik fra et nyt beboelsesområde og evt. gennemkørende trafik fra Hjortekær.

TGP anmoder derfor LTK om at tage hensyn til vores ønsker og imødese vores bekymringer.

### 04. Om proces og tidsplan for de trafikale tiltag i området

Indledningsvis vil vi godt rose og takke for et fint samarbejde med LTK vedrørende de kommende udbygningsplaner for Trongårdens marker. Vi håber på et fortsat åbent og gensidigt respekterende samarbejde mellem vores Grundejerforening og LTK.

Ikke desto mindre er der en række ubesvarede spørgsmål som vi meget gerne vil have besvaret.

LTK bør (må) fremlægge en helhedsplan for den overordnede trafik – både i byggeperioden, - og helt frem til Trongårdens Byområde inkl. Nyt HC. Ørsteds Gymnasium er fuldt udbygget:

Hvor skal byggepladstrafikken køre og afvikles (?). Dette gælder også set i forhold til en etapeopdelt byggeperiode.

Hvordan sikrer vi en sikker skolevej – i hele byggeperioden (?)

Hvordan vil man afvikle trafikken fra nyt HC. Ørsteds Gymnasium, når dette står færdig (?), medens der stadig er byggeri på øvrige dele af Trongårdens Byområde (?)

Hvordan sikres et naturligt flow til og fra Hjortekærvej – fra Klampenborgvej – uden at denne finder smutvejen igennem Trongårdsparkens område (?), og hvordan opstilles vejnettet i primære og sekundære veje i det fremtidige Hjortekær (?)

Hvornår etableres fartdæmpere på Trongårdsvej (herunder også omfang og lokalitet?), - og hvor vil disse kunne anbringes på alléen (?)

TGP vil ligeledes gerne bede om, og præsenteres for, en overordnet tidsplan for såvel udbygning af Trongårdens Byområde; herunder nyt HC. Ørsteds Gymnasium og endelig alle de trafikale ændringer, der er igangsat og /eller er i LTK's støbeske. Denne tidsplan har vi en klar forventning om findes (om end den ikke er endelig) – og vi ønsker denne fremsendt, så vi kan have en rettidig konstruktiv dialog også fremover.