

REFERAT Miljø- og Teknikudvalget d. 03-02-2021

Mødedato Onsdag d. 03. februar 2021 kl. 13:00

Mødested Teams

Mødedeltagere Court Møller (B), Jens Darket (V), Poul Bach (A), Christoffer Buster Reinhardt (C), Anne Christiansen (L), Erik Møllerup (V), Maiken Gjerrow Andersen (V), Iben Koch, Anja Dalberg, Birgit Hemmingsen

Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Movia Trafikbestilling linje 193/195 – Beslutning.....	4
Prioritering af trafiksikkerhedsprojekter 2021 - Anlægsbevilling.....	10
Orientering om ansøgning om dispensation for frist for affaldsindsamlingsordninger.....	16
Rammer for ny madaffaldsordning.....	18
Skovstrategien - Udkast til offentliggørelse og borgerinddragelsesproces.....	24
Trafiksikkerhed - Uheldsanalyse 2021.....	26
Prioritering af slidlagsarbejder 2021.....	29
Cykelstier langs Hørsholm Kongevej - Godkendelse af skitseprojekt.....	31

Punkt 1: Meddelelser

Resumé

Områdechef Anja Dalberg orienterede om:

- Der er foreløbig kun indmeldt et arrangement (cykelløb mv) på vejareal i 2021, som er Ironman 22.8.2021
- Status vedr. den forliste sejlbåd ud for Skodsborg Strand, som ikke vurderes at udgøre en miljømæssig risiko
- Højesterets afgørelse om uretmæssig opkrævning af erhvervsaffaldsgebyr for enkeltmandsvirksomhed med ”marginale mængder af affald”. Konsekvensen af dommen i Rudersdal Kommune vurderes og fremlægges i en sag til udvalget
- Landsskatterens afgørelse om, at der ikke kan tillægges moms på afhentning af dagrenovation hos private. Skattestyrelsens vurdering heraf afventes
- Oversvømmelse af lavtliggende områder ved Degneengen og Malerbakken på grund af brud i stemmeværket ved Kirkeskoven. Naturstyrelsen har sørget for hurtig udbedring
- Novafos’ screening af drikkevandet for nye stoffer viser ikke fund af stoffet TRF i Rudersdal Kommune
- Forsøg med cykelrute ved Søndervangen. Dialog pågår og sag fremlægges til marts
- Klage fra Rudersdal Frisbee Klub til Naturstyrelsen i forbindelse med ansøgning om anlæg af bane i Rude Skov.

Punkt 2: Movia Trafikbestilling linje 193/195 – Beslutning

20/33433

Resumé

På Miljø- og Teknikudvalgets møde i oktober blev sagen ”Movia Trafikbestilling 2021” drøftet, idet linjerne 193/195 planlægges omlagt til en mere hurtig og direkte forbindelse mellem Vedbæk og Holte. På den baggrund har Forvaltningen i samarbejde med Movia undersøgt forskellige muligheder for at imødekomme ønsket om fortsat busbetjening i Gl. Holte Nord.

Sagen forelægges Miljø- og Teknikudvalget til beslutning.

Sagsfremstilling

Beslutning om reduktion af linjerne 196, 197, 198 og 199 betyder, at den nuværende betjening med linje 197 mellem Høsterkøb Skole og Mariehøjcentret bortfalder, og bl.a. efterlader Gl. Holte Nord uden busbetjening.

På udvalgsmødet i september 2020 om busbetjening i kommunen blev der ikke truffet beslutning om linjeføring på 193 og 195, da en mulig fortsat betjening af Gl. Holte Nord blev ønsket genbesøgt.

Forvaltningen har i samarbejde med Movia vurderet mulighederne for fortsat at busbetjene Gl. Holte nord med udgangspunkt i linjerne 193/195. Linjerne er tidligere besluttet omlagt for en mere hurtig og direkte forbindelse mellem Vedbæk og Holte.

Et uddybende notat om scenarier og passagertal er vedlagt sagen som bilag. De væsentligste konsekvenser af de enkelte scenarier fremgår af nedenstående skema.

Scenarie	Beskrivelse	Passagereffekt (pr. år)	Køreplantimer (pr. år)	Flextur (mio. kr. pr. år)	Økonomi (mio. kr. pr. år)
1	Hurtig og direkte forbindelse ml. Holte og Vedbæk	+40.000	Uændret	0,1	- 0,1
1B	Scenarie 1 med betjening af Gl. Holte	Uændret	Uændret	-	Uændret
2	Reduceret driftsomfang på nuværende linjer + hurtig forbindelse	+10.000	+200	0,1	+ 0,1
2B	Scenarie 2 med betjening af Gl. Holte	-30.000	+200	-	- 0,2
3	Fokusering af driften der hvor der er flest passagerer	+50.000	+400	0,1	- 0,1
3B	Scenarie 3 med betjening af Gl. Holte	+25.000	+400	-	+0,1
4	Forenkling af nuværende betjening	Uændret	Uændret	0,1	0,1

Der er præsenteret 4 tilpasningsforslag med varianter af busbetjening mellem Vedbæk og Holte. Der vil i scenarierne indgå en mulighed for betjening af Gl. Holte Nord. Generelt vurderes de lave passagertal i Gl. Holte Nord ikke at kunne forsvare grendeling af en af linjerne. Ulempen med øget rejsetid for andre passagerer og en skæv køreplan, vil ramme

flere passagerer end den vil gavne. Passagertallet i Gl. Holte Nord vurderes at være ca. 5.000 årligt, mens det frafald grendelingen vil give vurderes at blive 25.000 passagerer årligt.

Scenarie 1 – Hurtig og direkte forbindelse mellem Vedbæk og Holte

Scenariet er identisk med tidligere fremsatte forslag om en hurtig og direkte linje mellem Vedbæk og Holte.

Ny hurtig linje 193 mellem Vedbæk og Holte, med samme frekvens som i dag. Linjen betjener Vedbæk, Trørød, Gl. Holte og Holte. Der vil være forbindelse til 15E, 150S og 300S ved Gl. Holte og linjen betjener Kulturcenter Mariehøj. Rejsetiden mellem Vedbæk og Holte reduceres med 7 min., fra 25 til 18 min.

Ny linje 195 der med samme frekvens som i dag, betjener Vedbæk, Trørød, Gl. Holte, Nærum, Søllerød og Holte. Linjen giver forbindelse til S-toget i Holte, Kystbanen i Vedbæk og Lokalbanen, samt buslinjerne 15E, 150S og 300S ved Nærum. Rejsetiden er nogenlunde den samme som i dag.

Det samlede timeforbrug kan holdes på et uændret niveau, og der forventes en samlet passagerfremgang som følge af den direkte linje. Samlet betyder det, at Rudersdal Kommune vil kunne opnå en besparelse på mellem 0,1 - 0,2 mio. kr. pr. år.

Scenarie 1B – Scenarie 1 med betjening af Gl. Holte Nord

I scenarie 1B er linje 195 uændret i forhold til scenarie 1, mens linje 193 grendeles med en hovedvariant mellem Holte og Vedbæk og en variant mellem Holte og Gl. Holte Nord. På linje 193 vil en ud af tre ture i myldretiden få endestation i Gl. Holte Nord.

Fordelingen af ture betyder, at der vil være to ture på hovedvarianten mellem Holte og Vedbæk, men med skæv 20/40 køreplan. Der vil være timedrift til det nordlige Gl. Holte. I øvrige tidsrum mellem myldretiden vil der ikke være betjening af Gl. Holte Nord, da der kun er ½ timesdrift på linjen.

Det samlede timeforbrug kan holdes på et uændret niveau. Grendelingen med skæve køreplaner betyder, at linjen bliver mindre attraktiv, og den samlede passagerfremgang fra scenarie 1 vurderes at gå tabt. Det vurderes, at økonomien kan fastholdes.

Scenarie 2 – Reduceret drift på nuværende linjer kombineret med en hurtig forbindelse

I scenarie 2 deles linjerne i to entydige ruter mellem Holte og Vedbæk. Det betyder samme linje ud og hjem i modsætning til nuværende situation, hvor linjerne kører som ringlinjer. Ved at reducere i antallet af afgange i myldretiden fra nuværende tre til to, vil det være muligt at tilbyde den hurtige forbindelse mellem Holte og Vedbæk i myldretiden. Den hurtige forbindelse vil få linje 199.

Fordelene ved denne løsning er, at linjerne fortsat vil betjene området Gl. Holte Syd (Kikhanekvarteret). Det var tidligere ikke muligt. Ulemperne er, at Gl. Holte Nord ikke får busbetjening samt, at den ønskede betjening af Kulturcenter Mariehøj kun er mulig i myldretiden med den hurtige forbindelse.

Med ½ timesdrift er linjerne godt bundet op på den forventelige fremtidige køreplan på Kystbanen, mens det samtidig er en reduktion i antallet af afgang i myldretiden for øvrige passagerer.

I øvrige tidsrum uden for myldretiden, hvor der er halvtimesdrift eller timesdrift anbefales det, at linjen alene betjener hovedvarianten mellem Vedbæk og Holte, hvor passagergrundlaget er størst.

Passagermæssigt forventes et fald som følge af en reduktion i driftsomfanget på linje 193 og 195 på årligt 30.000 passagerer. Samtidig vurderes det, at den nye hurtige myldretidslinje vil tilføre 40.000 passagerer årligt. Det samlede timeforbrug kan holdes uændret, hvis linje 199 kun har myldretidsdrift. Ønskes udvidelse af driften på denne linje, vil det kræve en udvidelse af tilskud.

Scenarie 2B – Scenarie 2 tilpasset med betjening af Gl. Holte Nord

Betjeningen i dette forslag svarer til scenarie 2 med den forskel, at linje 199 grendeles. Grendelingen betyder, at Gl. Holte Nord i myldretiden morgen og eftermiddag kan betjenes på en ud af tre ture, da linjen vil få endestation i Gl. Holte Nord.

Fordelingen af ture betyder, at hovedvarianten mellem Holte og Vedbæk vil få to afgang i myldretiden, dog med skæv 20/40 minutters køreplan, mens der vil være timesdrift i Gl. Holte Nord.

Grendelingen betyder igen, at den vil blive mindre attraktiv, og den samlede forventede passagerfremgang med en hurtig rute forventes at gå tabt. Samtidig vil reduktion i driften på linje 193 og 195 forventeligt give et passagertab på 30.000 passagerer årligt. Det samlede tidsforbrug kan holdes uændret. Det vurderes, at scenarie 2B vil kræve en udvidelse af den samlede driftsøkonomi på 0,2 mio.kr. årligt.

Scenarie 3 – Fastholdelse af høj frekvens ved de mest benyttede stoppesteder

I de to øvrige scenarier lå fokus på at fastholde betjeningen, som den kendes i dag. I scenarie 3 ligger fokus på at tilbyde høj frekvens på de strækninger, der benyttes af flest. I scenarie 2 vil især de mange, der rejser til og fra Nærum blive berørt af frekvensnedgangen, hvorfor målet i dette scenarie er en fastholdelse af den nuværende frekvens i Nærum, ligesom der søges en frekvensmæssig synergi mellem den hurtige og direkte busforbindelse mellem Holte og Vedbæk og en mere forgrenet linje, der sammen skal betjene en akse omkring Øverødvej, Langhaven og Gøngehusvej.

Ved at fokusere den højfrekvente drift på hhv. den hurtige forbindelse mellem Vedbæk og Holte, samt en rute via Nærum, mod at sænke frekvensen på andre delstrækninger, kan det lade sig gøre at tiltrække flere passagerer. Frekvensen fastholdes på linje 195, mens frekvensen på linje 193 sænkes til 2 afgang i timen i myldretiden mod de nuværende tre afgang.

Hertil kommer, at hurtigruten mellem Vedbæk og Holte får to afgang i timen, hvilket betyder, at der på fællesstrækningen med linje 193 vil være fire afgang i timen mod tre afgang i dag. På fællesstrækningen bliver det muligt tilnærmelsesvist at tilbyde 15. minutters drift.

Nogle af de stoppesteder, der i myldretiden får en afgang mere i timen, ud over Vedbæk St. og Holte St., er bl.a. de store stoppesteder ved Malmbergsvej (Helsingørmotorvejen), Trørødsbølle og ved Langhaven/Gøngehusvej (forudsætter dog oprettelse af nye stop på Langhaven).

Et stort stop, der får lavere frekvens (fra tre til to afgang), er Schuncks Plads, der dog ligger i geografisk nærhed til Malmbergsvej.

I dette scenarie vil der ikke være busbetjening om aftenen og lørdag og søndag på følgende strækninger: Egebækvej, Malmbergsvej, Kohavevej og Bueager.

I de nævnte tidsrum henvises til linje 195 og 199, der kan nås med en gangafstand på op til 900 meter. Ligesom kommunens Flexturordning kan benyttes.

Scenarie 3 vurderes at tiltrække 50.000 passagerer årligt på baggrund af fokuseringen af busdrift på de mest benyttede strækninger. Her fastholdes betjeningsomfanget på linje 195, og den nordlige korridor mellem Holte og Vedbæk styrkes gennem dels den hurtige forbindelse og en tilnærmelsesvis 15 min. drift i myldretiderne på fællesstrækningerne på linje 193 og 199.

Det samlede timeforbrug på de tre linjer stiger med omkring 400 timer årligt.

Det vurderes, at de øgede passagerindtægter vil være større end merudgiften til de ekstra driftstimer. Scenarie 3 vurderes derfor at reducere udgifterne for Rudersdal Kommune med 0,1-0,2 mio. kroner pr. år ved det foreslåede betjeningsomfang.

Scenarie 3B – Scenarie 3 tilpasset med betjening af Gl. Holte Nord

I scenarie 3B har linje 195 og 199 samme frekvens som i scenarie 3, mens grendelingen på linje 193 betyder, at frekvensen nord for Trørødsbøgen reduceres til 1 afgang i timen for at tilgodese en betjening af Gl. Holte Nord.

Grendelingen betyder, at antallet af ture på Gøngehusvej og Vedbæk St. fastholdes med 3 afgang i timen i myldretiden. Dog vil fordelingen af ture ikke være med faste minuttal som i dag.

Linje 195 og 199 har samme frekvens som i scenarie 3, men grendelingen på linje 193 betyder, at frekvensen nord for Trørødsbøgen reduceres til 1 afgang i timen, for at tilgodese en betjening af Gl. Holte Nord.

Grendelingen i Scenarie 3B vurderes at halvere passagerfremgangen fra scenarie 3, da det kun er på Øverødvej, det er muligt at styrke betjeningen med 15 min. drift i myldretiderne på fællesstrækningerne på linje 193 og 199.

På Gøngehusvej vil fordelingen af de tilbageværende tre ture i timen i myldretiden ikke kunne fordeles jævnt. Det samlede timeforbrug på de tre linjer stiger med omkring 400 timer årligt. Det vurderes, at de reducerede passagerindtægter ift. scenarie 3, vil medføre en øget udgift på cirka 0,1 mio. kroner årligt for Rudersdal Kommune ved det foreslåede betjeningsomfang.

Scenarie 4

Dette scenarie er en udretning af de to ringlinjer til to selvstændige linjer. Dette tager udgangspunkt i et ønske om et gennemsigtigt linjenet. Driftsomfanget er det samme. Det er ikke muligt at betjene kulturcenter Mariehøj i denne løsning. Til gengæld vil nuværende strækninger betjenes i samme omfang som nu.

Betjeningsomfanget er det samme, så det forventes, at løsningen er udgiftsneutral.

Betjening af Gl. Holte Nord med Flextrafik

Den nordlige del af Gl. Holte, betjenes ikke med faste linjer, men tilbydes i stedet en eller flere Flextrafikprodukter som supplement.

Flextur - Tilbud til alle borgere om at blive kørt fra adresse til adresse mod egen betaling i og mellem de kommuner, der tilbyder Flextur. Rudersdal Kommune tilbyder i dag Flextur.

Plustur – Et kollektiv transporttilbud på den del af rejsen, hvor bus og tog ikke rækker.

Plustur fremsøges på rejseplanen, som en del af den samlede rejse, men skal bestilles individuelt senest 2 timer før ønskede afrejse. Plustur giver alene forbindelse til udvalgte skiftesteder – fx Kulturcenter Mariehøj, hvor der er forbindelse til motorvejsbusserne og den ny linje 193.

Brugerbetaling - Plusturen koster brugerne 21 kr. uafhængigt af rejsens længde.

Faste flexture – Faste ture i løbet af dagen udført med Flextrafik biler/minibusser. Fx mellem Bakkefaldet og Kulturcenter Mariehøj. Brugerne kan ikke afregnes på flexrute ture, da turene ikke bestilles, men køres fast, ligesom der ikke er rejsekortudstyr i Flexbiler, som der kan tjekkes ind ved. Der er ingen brugerbetaling, og udgiften vil derfor alene ligge hos kommunen.

Brugen af Flextrafik produkter medfører dels en fastdefineret brugerbetaling og dels et kommunalt tilskud, der afhænger af benyttelsen af produkterne. Udgiften for Rudersdal Kommune vil derfor afhænge af benyttelsen.

Plusturen koster brugerne 21 kr. uafhængigt af rejsens længde.

Ses der på den nuværende benyttelse af stoppestederne i Gl. Holte nord for Øverødvej, vil den kommunale udgift til Flextur umiddelbart ligge på 0,2 mio. kr. om året.

Ønskes det at borgerne får mulighed for at anvende Plustur, vil det gælde i hele kommunen og ikke kun i Gl. Holte. Udgiften til Plustur må derfor forventes at ligge mellem 0,2-0,4 mio. kroner pr. år. Ønskes faste Flexrute ture, må der forventes en øget driftsomkostning på 0,5-0,6 mio. kr. pr. år ved faste flexture morgen og eftermiddag.

Øvrige forhold

DSB har varslet en ny og mere robust køreplan på Kystbanen. For Rudersdal Kommune betyder det, at frekvensen på Vedbæk og Skodsborg Stationer reduceres fra 20 minutters drift til halvtimesdrift.

I dag har de busser, der betjener de to stationer, samme frekvens som Kystbanen. På Vedbæk St. har linjerne 193 og 195 således 20 minutters drift i myldretiden og 30 minutters drift udenfor myldretiden. Det samme gælder på Skodsborg St., hvor linje 40E betjener stationen i dagtimerne på hverdage, mens linje 194 betjener stationen om aftenen og i weekender.

Alle nævnte buslinjer betjener i øvrigt S-togsstationer, hvor der er 10 minutters drift eller mere. En reduceret frekvens på Kystbanen i Vedbæk, vil formentlig medføre, at flere vil benytte motorvejsbusserne på Helsingørmotorvejen og S-togene i Holte.

Forvaltningen anbefaler, at Rudersdal Kommune bestiller betjening svarende til scenarie 3

Det er forvaltningens og Movias vurdering, at passagerpotentialet for dette scenarie er størst. Samtidig er passagertallet i Gl. Holte Nord lavt på de stoppesteder, der ikke længere får busbetjening. Passagerer herfra må henvises til flextur. Som det ses af kort på side 5 i bilaget, opnås der en fladedækning af Rudersdal Kommune, hvor få områder har længere end 400 meter til et stoppested.

Det er forvaltningens vurdering, at scenarie 3 giver bedst mulig betjening til flest ud fra den gældende økonomiske ramme.

Derudover anbefaler forvaltningen, at der iværksættes tiltag, der kan forbedre mulighederne for at kombinere busrejser med cykel – herunder bedre cykelparkering ved knudepunkter, samt sikring af vejstrækninger uden cykelsti.

Indstilling

Direktionen foreslår, at det meddeles Movia, at Rudersdal Kommune ønsker at foretage trafikbestilling 2021 på linje 193 og 195 i henhold til scenarie 3.

Vedtagelse i Miljø- og Teknikudvalget den 03-02-2021

MILJØ- OG TEKNIKUDVALGET indstiller Direktionens forslag tiltrådt med samtlige stemmer.

Forinden bortfaldt ændringsforslag, stillet af Christoffer Buster Reinhardt (C) og Poul Bach (A) om scenarie 3b med fem stemmer imod (Court Møller (B), Majken Gjerrow Andersen (V), Erik Møllerup (V), Anne Christiansen (L) og Jens Darket (V)) og to stemmer for Christoffer Buster Reinhardt (C) og Poul Bach (A)).

Udvalget anmoder herudover om, at løsningen med scenarie 3 kombineres med Plustur i en prøveperiode på 1 år.

Herudover anmoder udvalget forvaltningen om en analyse af brugen af Flextur i forhold til fordele og ulemper ved en eventuel overgang til Plustur.

Bilag

Betjening mellem Vedbæk og Holte -Notat fra Movia.pdf

Punkt 3: Prioritering af trafiksikkerhedsprojekter 2021 - Anlægsbevilling

21/1135

Resumé

I budget for 2021 er der til projekter under ”Trafik- og miljøhandlingsplan for Rudersdal” Trafikforanstaltninger, afsat i alt 2.410.000 mio. kr. til mindre trafiksikkerhedsprojekter.

Forvaltningen foreslår i denne sag en prioritering af dele af trafiksikkerhedsmidlerne i 2021, og søger om anlægsbevilling til udførelse af en række af projekterne.

Sagen forelægges Miljø- og Teknikudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen til beslutning.

Sagsfremstilling

Forvaltningen har udarbejdet en uheldsanalyse for 2019. Uheldsanalysen præsenteres under andet punkt på denne dagsorden. I lighed med tidligere år peger analysen ikke på et entydigt uheldsbillede, hvorfor det er vanskeligt at målrette vejtekniske tiltag baseret på dette. Uheldene er ligesom tidligere år spredt rundt på vejnettet.

I lighed med tidligere år modtager forvaltningen ønsker om hastighedsdæmpende og trafikregulerende foranstaltninger for at højne trafiksikkerheden og øge trygheden. Disse forhold gør, at forvaltningens forslag til prioritering i høj grad lægger op til tiltag, der erfaringsmæssigt forebygger uheld – herunder fokus på uopmærksomhed i trafikken – samt imødekommer et stigende behov for, at hastigheden reduceres.

I 2019 igangsatte forvaltningen et større arbejde med at udarbejde en hastighedsplan for Rudersdal Kommune. Planen er forelagt udvalget på møde i april 2020. Idet henvendelser om for høje hastigheder er i overtal, anbefaler forvaltningen, at der prioriteres midler, der kan tilgodese behovet for at reducere hastigheden og øge trygheden.

Der pågår pt. et samarbejde med en række nordsjællandske kommuner, der afsøger muligheden for, hvordan man lettere lovmæssigt kan nedsætte hastighedsgrænsen i byområder. Målet er, at det skal kunne ske uden nødvendigvis at etablere de krævede foranstaltninger, og uden at der nødvendigvis er sket konkrete uheld det pågældende sted. Forvaltningen foreslår, at en række af midlerne reserveres til etablering af zoner alt afhængig af resultatet af arbejdet med en ændring af bekendtgørelsen om lokale hastigheder.

Nedenstående forslag er en opsamling gennem året, konstaterede behov for forbedringer og forvaltningens anbefalinger til indsatser. Alle overslagspriser er eksklusive moms.

Tiltag der foreslås prioriteret:

1: Nørrevang – Supplerende pudebump

Nørrevang er en hastighedsdæmpet 40 km/t zone. Der er pudebump. Afstanden mellem pudebumpene er i overkanten, hvorfor den hastighedsdæmpende effekt er begrænset. Forvaltningen anbefaler, at der suppleres med to yderligere sæt pudebump på strækningen, så de indbyrdes afstande halveres.

Overslagspris: 50.000 kr.

2: Egebækvej – Hastighedsdæmpende foranstaltninger

Der er foretaget målinger på Egebækvej udfor Kikhanekvarteret. Målingerne viser en betydelig overskridelse af hastigheden med en 85 % fraktil på 59 km/t. Egebækvej er en trafikvej, og der etableres kun undtagelsesvist hastighedsdæmpende foranstaltninger. Der er ikke cykelsti på strækningen øst for motorvejen, som desuden fungerer som skolevej for børn til Trørøds skolen. Forvaltningen anbefaler, at der etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger på strækningen mellem Attemosevej og til krydsning af motorvejen, hvor cykelstien på Egebækvej begynder.

Overslagspris: 150.000 kr.

3: Egebækvej – ”Din fart”-tavler

I forbindelse med ovenstående indsatser mod for høj hastighed på Egebækvej anbefaler forvaltningen, at der opsættes to nye ”Din fart”-tavler.

Overslagspris: 150.000 kr.

4: Øverødvej mellem Attemosevej og Gammel Holte Gade – Forbedret krydsningsmulighed

I forbindelse med at bussen muligvis omlægges fra Egebækvej, vil der være et stort krydsningsbehov for passagerer til og fra Gammel Holte syd, da bussen fremadrettet kører på Øverødvej. Det er vanskeligt at krydse Øverødvej i dag, og strækningen fremstår slidt. Forvaltningen anbefaler, at krydsningen strammes op med blandt andet ny afmærkning, belysning, kantsten og beplantning.

Overslagspris: 300.000 kr.

5: Bistrupvej/Birkerød Parkvej – Cyklistsignaler og blå cykelfelt

Når cyklister skal krydse Bistrupvej i retning mod Birkerød Parkvej, opleves der forvirring om vigepligtsforholdene mellem cyklisterne og de venstresvingende bilister fra Birkerød Parkvej. Problemet skyldes, at Frederiksborg Amt omkring år 2000 har fjernet et fodgængerfelt i det nordlige ben i krydset uden samtidig at indrette krydset korrekt for de venstresvingende cyklister, som fortsat har brug for at krydse her. Forvaltningen foreslår at udbygge signalanlægget med to cyklistsignaler samt et blå cykelfelt på tværs af Bistrupsvejs nordlige ben.

Overslagspris: 75.000

6: Henriksholms Allé – Oversigtsforhold ved udkørsel fra Carl von Rosensvej

Der er dårlige oversigtsforhold ved udkørsel fra Carl von Rosensvej til Henriksholms Allé i forhold til cyklister fra vest. Forvaltningen anbefaler, at der afsættes midler til nærmere granskning af løsningsmuligheder og efterfølgende etablering af løsning.

Overslagspris: 50.000 kr.

7: Gl. Holtevej, vest for Helsingørmotorvejen – Forbedret krydsningsmulighed

Der er i dag hastighedsdæpende forsætninger ved krydsningen af stien langs Helsingørmotorvejen. På baggrund af en række henvendelser er der gennemført hastighedsmålinger umiddelbart før og efter forsætningerne. Hastighederne er meget høje med henholdsvis 85 % fraktil på 49,8 km/t vest for krydsningen og 61,2 km/t øst for krydsningen. Dette på trods af, at strækningen er dæmpet til 30 km/t netop grundet krydsningen. Da vejen er skolevej til Trørødsbøjskolen, anbefaler forvaltningen, at der etableres yderligere foranstaltninger for at sikre, at farten sættes ned i forbindelse med stikrydsningen.

Overslagspris: 100.000 kr.

8: Søndervangen nordvest for Bistrupvej - Cykelbaner

Søndervangen har et bredt profil, og der er et stort parkeringsbehov på strækningen. Forvaltningen har vurderet, at det er muligt at etablere cykelbaner og afmærkede parkeringsbåse på strækningen mellem Teglporten og Bistrupvej.

Overslagspris: 200.000 kr.

9: Nobisvej – Opsætning af bom og fodhegn

Cyklister kører med høj hastighed ned ad fællesstien fra Nobisvej til Ravnsnæsvej og kan nemt overses af højresvingende bilister fra Birkeporten. Forvaltningen anbefaler opsætning af bom suppleret med fodhegn.

Overslagspris: 30.000 kr.

10: Tiltag i forbindelse med skoleveje

Der blev i 2020 gennemført en transport- og tryghedsundersøgelse i kommunen. Resultaterne forelægges udvalget på et senere møde. Undersøgelsen samt dialog med skolerne/borgere giver en række ønsker til tryghedsskabende tiltag. Det drejer sig bl.a. om ankomstareal til Birkerød Privatskole samt Birkevej og krydset Johan Mantziusvej/Rolighedsvej.

Overslagspris: 125.000 kr.

11: Gennemgang og modernisering af eksisterende torontoanlæg og fodgængerfelter

Der er en række torontoanlæg og fodgængerfelter, der i dag ikke lever op til gældende anbefalinger om indretning. Forvaltningen vurderer, at en række af disse skal gennemgås og ændres. Samtidig vil forvaltningen vurdere om pågældende anlæg fortsat er relevant at bevare, da en række forudsætninger herunder krydsningsbehovet kan være ændret.

Overslagspris: 200.000 kr.

12: VSP samarbejde Vej-Skole-Politi samarbejdet

VSP ønsker at fortsætte med optimering af den færdselspræventive skoleindsats. Midlerne skal bruges til særlige arrangementer med færdselskontaktlærere, politi samt skoleelever – herunder cyklistprøver, events med trafiksikkerhedstemaer, og skolefærdselsrettede aktiviteter med nabokommuner.

Overslagspris 30.000 kr.

13: Trafikkampagner

Gennemførelse af sprit-, skole-, fart-, uopmærksomheds- og reflekskampagner, der har til formål at holdningspåvirke trafikanterne og derved forebygge uheld.

Overslagspris: 150.000 kr.

14: Pulje til ændret afmærkning og skilte

Forvaltningen modtager løbende henvendelser med ønsker til forbedret afmærkning. Det kan være ønsker om forbud, ændret skiltning, steler eller lignende. Tiltagene vil kunne udføres straks.

Overslagspris: 50.000 kr.

Øvrige projekter der ikke foreslås prioriteret, eller som kræver særskilt behandling:

Hastighedsdæmpning af områder der egner sig til zoner.

På baggrund af det igangværende arbejde med lettere at kunne etablere hastighedszoner, anbefaler Forvaltningen at en række strækninger afventer resultatet af dette. Det drejer sig om Paradiskvarteret, kvarteret Gl. Holte Nord, Nærumgårdsvej og Hegnsvej samt Rønnebærvej.

15: Højledet i Gl. Holte – Hastighedsdæmpende foranstaltninger

Forvaltningen modtager mange henvendelser om hastigheden på vejene i kvarteret. Der er foretaget målinger, og nogle af disse bekræfter, at niveauet er højt. Forvaltningen anbefaler, at området indgår i det videre arbejde med hastighedszoner.

16: Borgmester Schneidersvej og Vestre Paradisvej – Hastighedsdæmpende foranstaltninger

Forvaltningen modtager mange henvendelser om hastigheden på vejene i kvarteret. Der er foretaget målinger, og nogle af disse bekræfter, at niveauet er højt. Forvaltningen anbefaler, området indgår i det videre arbejde med hastighedszoner.

17: Nærumgårdsvej og Hegnsvej – Hastighedsdæmpende foranstaltninger

Der er modtaget en række henvendelser om hastigheden. Forvaltningen anbefaler, at området indgår i det videre arbejde med hastighedszoner.

18: Rønnebærvej – Hastighedsdæmpning

Rønnebærvej er skolevej til Holte Skole, afd. Rønnebærvej fra bl.a. boligkvarteret i nord mod Vasevej. Strækningen har 50 km/t, og har ikke cykelsti. Forvaltningen har modtaget henvendelser om utryghed på grund af høje hastigheder, særligt på strækningen nord for Rudemarken og gennem Frederikslund Skov. 85 % fraktilen er på 50 km/t. Kriterierne for at etablere hastighedsdæpende foranstaltninger på en overordnet lokalvej er normalt ” hvis 15 % af de målte kører 20 % for stærkt”. Forvaltningen anbefaler alligevel, at der etableres hastighedsdæpende foranstaltninger på strækningen, primært fordi det er skolevej uden cykelsti.

19: Gøngehusvej – Strækningen øst for Henriksholms Alle

Der er igennem året blevet påpeget en række problemstillinger på Gøngehusvej. Hastigheden opleves som høj, der er ulovlige parkeringer på cykelsti og fortov langs boldbanerne ved Vedbæk Stadion, og der foretages ulovlige venstresving ind og ud fra tennisklubben. Forvaltningen har udarbejdet et notat om strækningen, der belyser forholdene og mulige løsninger nærmere. Notatet er vedlagt som bilag til sagen.

20: Rundforbivej – Ønske om sikret krydsningspunkt

Forvaltningen har modtaget flere henvendelser om manglende sikker krydsning af Rundforbivej i nærheden af Nærum Gadekær. Forvaltningen vurderer ikke, at der er plads til en fodgængerhelle, og kan ikke anbefale et torontoanlæg det pågældende sted, da krydsningsbehovet vurderes relativt lavt, hvilket erfaringsmæssigt medfører en manglende overholdelse af vigepligten fra bilisterne og dermed en falsk tryghed hos de krydsende fodgængere.

21: Byagervej, gangtunnel mellem Stenløkken og Soldraget – Ønske om ramper

Manglende ramper gør, at barnevognsbrugere skal krydse Byagervej i niveau i stedet for via tunnelen. Da denne slags ramper ofte medfører, at især børn og unge cykler på disse til fare og utryghed for de gående, er forvaltningen betænkelig ved løsningen.

Gangtunnelen blev etableret for bl.a. at tilgodese eleverne til Kajerødskolen, som nu er nedrevet. Da en krydsning af Byagervej i niveau kun medfører en 25 meter længere rute med rimelige oversigtsforhold mod de krydsende biler, vurderer forvaltningen, at midler til eventuelle ramper kan anvendes med større trafiksikkerhedsmæssigt effekt på de øvrige anbefalede indsatser.

Forvaltningen anbefaler, at projekt 1 til og med 14 gennemføres i 2021 med indstilling om, at der gives anlægsbevilling hertil, finansieret af trafiksikkerhedsmidlerne på projekt 152082, Trafik- og miljøhandlingsplan, på i alt 1.660.000 kr. inkl. uforudsete udgifter.

Forvaltningen anbefaler ligeledes at projekt 15-18 indgår i det videre arbejde med hastighedsdæmpning af zoner, og at restbeløb på 750.000 kr. reserveres hertil.

For så vidt angår projekter om hastighedsdæpende foranstaltninger, vil disse blive forelagt udvalget til godkendelse inden udførsel. Det gælder ligeledes projekt omkring cykelbaner på Søndervangen.

Indstilling

Direktionen foreslår indstillet, at der gives en anlægsbevilling i 2021 til udførelse af ovennævnte projekter 1-14 på 1.660.000 kr. til projekt 152082, Trafik- og miljøhandlingsplan for Rudersdal, finansieret af det afsatte rådighedsbeløb på samme projekt.

Vedtagelse i Miljø- og Teknikudvalget den 03-02-2021

MILJØ- OG TEKNIKUDVALGET indstiller Direktionens forslag tiltrådt med den tilføjelse, at sagen genoptages senest på junimødet med henblik på evt. nye prioriteringer.

Bilag

Trafiksikkerhedsprioritering 2021-rev 01.pdf

Notat - Gøngehusvej.pdf

Punkt 4: Orientering om ansøgning om dispensation for frist for affaldsindsamlingsordninger

21/1168

Resumé

Miljø- og Teknikudvalget blev på det tværkommunale temamøde om klimaplan for affald og ny madaffaldsordning den 9. november 2020 orienteret om kommende krav om etablering af henteordninger for ti affaldsfraktioner senest 1. juli 2021.

Den nye Affaldsbekendtgørelse med tilhørende vejledninger er nu trådt i kraft. Fristen for implementering senest 1. juli 2021 er fastholdt, men det er muligt at søge om dispensation for implementeringsfristen således, at ordningerne skal være indført senest ved udgangen af 2022.

Forvaltningen er ved at udarbejde en dispensationsansøgning, som skal sendes til Miljøstyrelsen senest 1. marts 2021.

Sagen forelægges Miljø og Teknikudvalget til orientering.

Sagsfremstilling

Kravene i den nye affaldsbekendtgørelse betyder, at ensretningen af kommunernes affaldsordninger nu er en realitet, så man fremover vil møde samme sorteringskrav, uanset om man er hjemme, på arbejde, i sommerhus mv.

Ifølge Klimaplanen og den nye Affaldsbekendtgørelse skal kommunerne inden 1. juli 2021 have etableret indsamlingsordninger for ti fraktioner ved alle husstande (både enfamilieboliger, rækkehuse og etageboliger). De ti fraktioner omfatter restaffald, madaffald, papir, pap, plast, metal, glas, fødevarekartoner, farligt affald og tekstiler (dog er fristen for tekstiler 1. januar 2022).

Fra januar 2021 er ordning for indsamling af pap, plast, papir, metal og glas udrullet til alle i kommunen (med undtagelse af kommunens egne institutioner på Social og Sundhedsområdet, der får beholdere i 2021). For at leve op til kravet om implementering af de ti fraktioner inden 1. juli 2021 skal der yderligere etableres henteordninger for madaffald, farligt affald og fødevarekartoner.

På baggrund af høringssvar fra omkring halvdelen af landets kommuner, inkl. KL og Dansk Affaldsforening, hvor der blev gjort opmærksom på udfordringerne med at overholde implementeringsfristen, fandt Miljøministeriet det nødvendigt at indsatte en dispensationsmulighed fra fristen.

Dispensationsansøgning skal sendes til Miljøstyrelsen senest den 1. marts 2021, og der gives mulighed for, at fristen for implementering af ordningerne for de enkelte fraktioner kan udsættes til udgangen af 2022.

Det er ikke praktisk muligt at implementere indsamlingsordninger for madaffald, fødevarekartoner og farligt affald inden 1. juli 2021. Forvaltningen er derfor ved at udarbejde en dispensationsansøgning til Miljøstyrelsen.

Der kan søges dispensation på baggrund af fx praktiske udfordringer med at kunne nå at anskaffe materiel i form af affaldsbeholdere og todelte skraldebiler inden tidsfristen. Forvaltningen er i gang med at undersøge, hvor hurtigt biler og beholdere kan anskaffes, forhold som skal dokumenteres i ansøgningen.

Sideløbende arbejder forvaltningen, i samarbejde med Allerød, Fredensborg og Hørsholm kommuner, på at planlægge, hvordan separat indsamling af fødevarekartoner, tekstiler og farligt affald kan tilføjes i det nuværende sorteringssystem.

Indstilling

Direktionen foreslår, at sagen forelægges til orientering.

Vedtagelse i Miljø- og Teknikudvalget den 03-02-2021

MILJØ- OG TEKNIKUDVALGET tiltræder Direktionens forslag.

Punkt 5: Rammer for ny madaffaldsordning

21/1170

Resumé

Allerød, Fredensborg, Hørsholm og Rudersdal Kommuner samarbejder i regi af Norfors om bl.a. det fælles indsamlingssystem for plast, papir, glas, metal og pap ved alle husstande, afsætning af de genanvendelige fraktioner, affaldsplaner og fællesordningen for genbrugspladser.

Indsamling af de nævnte genanvendelige fraktioner er implementeret, og på baggrund af den nye Affaldsbekendtgørelse, skal kommunerne hurtigst mulig i gang med planlægning af en ordning for indsamling af madaffald. Rammerne for en ordning for madaffald, er udstukket i Affaldsbekendtgørelsen og tilhørende vejledninger, som blev fremlagt af Miljøstyrelsen på det fælles temamøde om affald for kommunerne den 9. november 2020.

Forvaltningen præsenterer her en anbefaling af et system for husstandsindsamling af madaffald i de fire kommuner, der kan implementeres inden udgangen af 2022.

Sagen forelægges Miljø- og Teknikudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen til godkendelse.

Sagsfremstilling

Regeringens klimaplan og den nye Affaldsbekendtgørelse betyder, at kommunerne inden 1. juli 2021 skal have etableret indsamlingsordninger for ti fraktioner ved alle husstande (enfamilieboliger, etageboliger, rækkehuse og kommunale institutioner) – herunder madaffald.

De ti fraktioner omfatter udover madaffald de allerede implementerede plast, papir, metal, glas, pap, restaffald, og derudover fødevarer, farligt affald og tekstiler (dog er fristen for tekstiler 2022).

Miljøstyrelsen giver mulighed for at søge dispensation fra fristen for implementering 1. juli 2021. Forvaltningen er ved at udarbejde en ansøgning om dispensation fra fristen, da det ikke er praktisk muligt at igangsætte indsamlingen af madaffald indenfor fristen, jf. dagsordenspunkt ”Orientering om ansøgning om dispensation for frist for affaldsindsamlingsordninger”.

For at sikre effektivitet i en ny ordning for madaffald, skal kommunerne være enige om grundlæggende elementer i ordningen således, at der kan anvendes det samme modtage-/omlasteanlæg for madaffaldet, og så Norfors kan udbyde madaffaldet til bioforgasning i en god og ensartet kvalitet.

For de kommuner, der også har enslydende kontrakter med den samme renovatør om indsamlingen (Allerød, Hørsholm og Rudersdal), bør indsamlingen også foregå ens.

I det følgende præsenteres forvaltningens anbefaling til ny ordning for indsamling af mad- og restaffald i hhv. udendørs system (beholdertype og tømmefrekvens) og indendørs system (køkkenspand med køkkenposer til emballering af madaffaldet).

COWI A/S (COWI) har udarbejdet en analyse med fordele og ulemper ved forskellige muligheder for indsamling af madaffald, som danner baggrund for forvaltningens anbefaling. Rapporten kan ses i bilaget ”Valg af system til indsamling af madaffald”.

Udendørs beholdere

Det nuværende affaldssystem er forberedt til introduktion af yderligere en todelte beholder til mad- og restaffald, som erstatning for de nuværende stativer/beholdere til dagrenovation. De fire kommuners kontrakter om indkøb af beholdere indeholder en option på todelte beholdere til mad- og restaffald, ligesom indsamlingskontrakten med City Container (som de tre kommuner Allerød, Hørsholm og Rudersdal er fælles om) indeholder optioner for indsamling af mad- og restaffald i todelte beholdere.

Forvaltningen anbefaler, at der benyttes todelte beholdere på 240 l til indsamling af mad- og restaffald ved enfamilieboliger af følgende grunde:

- Antallet af beholdere hos brugerne holdes på et minimum - kun én beholder til mad- og restaffald ved langt de fleste enfamilieboliger, som erstatning for de nuværende stativer/beholdere til dagrenovation.
- Samme type og størrelse beholder som til de genanvendelige fraktioner – ens udtryk.
- Giver mindst mulig trafikbelastning, da samme bil kan tømme mad- og restaffald samtidigt.

Forvaltningen anbefaler, at etageboliger, rækkehuse og kommunale institutioner med fælles beholdere får separate enkeltkammer-beholdere til madaffald.

Forvaltningen anbefaler, at kommunen indkøber beholdere, som stilles til rådighed for brugerne og som ejes af kommunen på samme måde som i ordningen for plast, papir, glas, metal og pap.

Ved valg af todelte beholdere til mad- og restaffald er det nødvendigt med et omlasteanlæg i nærområdet, da mad- og restaffald skal behandles på forskellige anlæg. Norfors arbejder pt. på mulighederne for at etablerer et sådant.

De nuværende affaldsstativer med papirsæk til dagrenovation vil ikke kunne benyttes til madaffald, da der er et nationalt krav om, at indsamlingen af madaffald skal ske i faste beholdere.

Tømningsfrekvens

Udgiften til tømning af beholdere udgør den væsentligste del af omkostningerne til affaldshåndteringen.

De fleste danske kommuner, der har indført indsamling af madaffald i todelte beholdere, benytter 14-dagestømning af beholderen til mad- og restaffald ved enfamilieboliger, evt. suppleret med ugetømning i sommermånederne. Ved etageboliger tømmes beholdere til madaffald typisk ugentlig, da beholderantal og kapacitet kan tilpasses den enkelte ejendom.

Forvaltningen anbefaler, at todelte beholdere til mad- og restaffald ved enfamilieboliger tømmes hver 14. dag, dog med ugentlig tømning i sommermånederne juni, juli og august. Fordele ved denne løsning er:

- Bedre miljøforhold - mindre kørsel og mindre trafik end ved ugetømning.
- Mindre støj på villavejene pga. færre tømninger end ved ugetømning.
- Billigere end ugetømning.
- Ofte tømning i den varme periode – modvirker mulige lugt- og fluegener.

Forvaltningen anbefaler, at beholdere til madaffald ved etageboliger, rækkehuse og kommunale institutioner med fælles beholdere, tømmes hver uge.

Problemer med lugt og fluer forventes ikke helt at kunne undgås, trods ugetømning i de varmeste måneder, men her er valget af køkkenpose og korrekt emballering af madaffaldet, i pose med knude vigtig. Det foreslås, at der gives mulighed for tilkøb af ugetømning hele året for borgere i enfamilieboliger, som ønsker det.

Køkkenposer

Af hensyn til et fremtidigt modtageanlæg og en ensartet høj kvalitet af det indsamlede madaffald, er det afgørende, at husstandene i de fire kommuner anvender ens køkkenposer til madaffaldet.

COWI har undersøgt fire muligheder for anvendelse af køkkenposer. Hovedkonklusionerne i analysen er gengivet i Tabel 1.

Tabel 1 Opsamling ift. økonomi, klima og miljø samt serviceniveau for de forskellige køkkenposer, hvor fire stjerner er bedst og én stjerne er dårligst.

	Egne poser ¹	Fossile plastposer	Bioplastposer	Papirpose
Økonomi ²	****	***	*	**
Klima og miljø	*	*	**	***
Serviceniveau	**	****	***	*

- 1) Kommunen uddeler ikke poser. Det antages, at borgerne primært anvender egne skraldeposer af fossilt plast
- 2) Kommunens omkostninger

Poserne har også betydning for mængden af det madaffald, som samles ind. Når brugerne modtager køkkenposer, som er holdbare og nemme at anvende, ses både en højere deltagelse i sorteringen og en større renhed af det sorterede madaffald end, hvis brugerne selv skal anskaffe poser. Samlet set vurderer COWI således, at uddeling af fossile plastposer vil være den bedste løsning, hvis serviceniveauet overfor brugerne vægtes højt.

Forvaltningen anbefaler, at kommunerne uddeler fossile plastposer til brugerne af følgende grunde:

- Højt serviceniveau i brug, da posen ikke lækker og kan lukkes med en knude.
- Større mængde indsamlet madaffald end uden uddeling af poser.
- Høj kvalitet af indsamlet madaffald.
- Ubegrænset holdbarhed - lettere håndtering og opbevaring på lager og hos brugerne.
- Billigst i indkøb.

Den primære grund til valget af fossile poser er forvaltningens vægtning af kvalitet og serviceniveau overfor brugerne. Et minus ved brug af fossile plastposer er, at de sidste meget findelte rester af plasten kan ende på marken sammen med den afgassede biomasse, selvom poserne frasorteres før bioforgasning. Det samme gælder bioplastposerne, da disse i dag består af 30-70 % fossilt plast, og derfor også skal frasorteres før bioforgasningen.

Begge posefraktioner bliver i dag brændt, og for bioposerne er der ingen mulighed for senere genanvendelse.

For at forbedre klima- og miljøbelastningen ved fossile poser vil Norfors afsøge muligheder for, at de frasorterede fossile plastposer kan genanvendes (pt kun muligt på 1 anlæg i Danmark), og at der ved indkøb af poserne stilles krav om, at poserne skal indeholde genbrugsplast. Markedet for bioposer vil blive fulgt tæt, og hvis udviklingen ift. holdbarhed forbedres, kan der senere træffes beslutning om at overgå til bioposer.

Forvaltningen er opmærksom på, at ovenstående valg stiller store krav til informationsindsatsen overfor brugerne og vil prioritere indsatsen højt.

Køkkenspand

Uddeling af køkkenspande kan have betydning for mængden af indsamlet madaffald ved start af ordningen, da brugerne let kan komme i gang med sorteringen.

Forvaltningen anbefaler, at der uddeles en køkkenspand med ventilation til alle husstande ved introduktionen af ordningen af følgende grunde:

- Det er nemt for brugerne at komme i gang med sorteringen, og spanden kan være en del af en startpakke med spand, poser og informationsmateriale.
- Spanden er lille, kan passes ind i de fleste køkkener og passer til de udleverede poser.
- Billigste løsning til køkkenet, og billigere pris ved fælles indkøb.

For at imødekomme brugere, som ikke vil bruge spanden og evt. kan opfatte spand/uddelingen som spild af ressourcer, etableres en tilbageleveringsmulighed.

Økonomi

Indførelsen af en ordning for sortering af madaffald som anbefalet ovenfor estimeres til at betyde en udgift i for det brugerbetalte affaldsbudget i Rudersdal Kommune i størrelsesordenen godt 6,5 mio. kr. til materiel mv., og en årlig direkte driftsudgift på ca. 14,3 mio. kr.

Da den nuværende indsamling af dagrenovation i sække ved enfamilieboliger stopper ved indførelsen af de todelte beholdere til mad- og restaffald, kan driftsudgiften (indsamling og køb af sække) for denne på ca. 15. mio. pr. år trækkes fra beløbet.

Til de direkte årlige driftsudgifter skal der tillægges udgifter til informationsmateriale, øget administration i forvaltningen (bl.a. kontraktopfølgning, behandling af borgerhenvendelser, sager om arbejdsmiljø og adgangsforhold ved overgang fra sækketømning til beholdertømning) og udgifter til omlastning, transport, forbehandling og bioforgasning af madaffaldet. Disse udgifter kan endnu ikke estimeres. Til gengæld vil der være en besparelse af omkostninger til forbrændingsafgift og indkøb af sække til stativerne.

De præcise omkostninger for kommunens brugerbetalte affaldsbudget kan først opgøres, når forvaltningen har gennemført en præcis kortlægning og planlægning af ordningen, og udbud af poser/køkkenspande og behandling er gennemført, og alle aftaler med leverandører er på plads. I forbindelse med indstilling af takster for 2022 udarbejder forvaltningen et mere præcist budget for ordningen.

Den videre proces

Der kører en parallel proces i Allerød, Fredensborg og Hørsholm Kommuner. Efter den politiske godkendelse i de fire kommuner, igangsættes arbejdet med at lave regulativændringer, udarbejde informationsmateriale, beregne nye takster, som udvalget vil blive præsenteret for senere i 2021. Forvaltningen forventer at kunne indføre den nye ordning senest i løbet af 2022.

Sideløbende arbejdes der med at afklare, hvordan separat indsamling af fødevarekartoner (fx mælke og juicekartoner), tekstiler og farligt affald, kan tilføjes i det nuværende sorteringssystem. Disse tre fraktioner mangler kommunen at planlægge en ordning for, for at leve op til kravet om indsamling af 10 fraktioner.

Forvaltningen vil ansøge Miljøstyrelsen om dispensation fra kravet om opstartsdatoen den 1. juli 2021 for drift af indsamlingsordning for farligt affald, madaffald og fødevarekartoner. Kommunerne vil søge om lov til at ordningerne er i drift med udgangen af 2022.

Indstilling

Direktionen foreslår indstillet,

- 1) at enfamilieboliger får en todelte beholder på 240 l. til indsamling af mad- og restaffald. Etageboliger, rækkehuse og kommunale institutioner med fælles beholdere, får separate enkeltkammerbeholdere til madaffald. Beholderne indkøbes og ejes af kommunen,
- 2) at tømmefrekvensen fastsættes til 14. dages tømning med ugetømning i sommermånederne juni, juli og august for enfamilieboliger, og der gives mulighed for tilkøb af ugetømning hele året rundt. Tømmefrekvensen for etageboliger, rækkehuse og kommunale institutioner med fælles beholdere, fastsættes til ugetømning,

3) at der uddeles fossile plastposer til alle husstande, og

4) at der uddeles en køkkenspand med ventilation ved introduktion af ordningen til alle husstande.

Vedtagelse i Miljø- og Teknikudvalget den 03-02-2021

MILJØ- OG TEKNIKUDVALGET tiltræder Direktionens forslag med den tilføjelse, at udvalget følger udviklingen med hensyn til alternativer til fossile plastposer.

Bilag

Valg af system til indsamling af affald

Økonomiberegninger

Punkt 6: Skovstrategien - Udkast til offentliggørelse og borgerinddragelsesproces

20/33675

Resumé

Den 14. august 2019 vedtog Miljø- og Teknikudvalget, at der udarbejdes en skovstrategi for kommunens ca. 300 ha. skovnatur fordelt på henved 18 skove.

Hermed præsenteres udkast til den digitale skovstrategi der fortæller, formidler og inviterer borgerne ud i de kommunale skove dvs. de skove som kommunen selv ejer. I løbet af foråret 2021 inviteres borgerne til at komme med deres viden og ønsker til de kommunale skove - dvs. de skove kommunen selv ejer.

Sagen forelægges Miljø- og Teknikudvalget til godkendelse.

Sagsfremstilling

Forvaltningen har udarbejdet udkast til en digital skovstrategi. Udkastet kan ses her: www.rudersdal.dk/skovstrategi

Forvaltningen har i forbindelse med digitalisering af skovstrategien fået produceret en kort film, der har til formål at inspirere borgeren til at bruge skovene og henvise dem til at finde inspiration til deres næste tur i skoven på skovstrategi-siden. Videoen kan ses her:

https://media.videotool.dk/?vn=441_2021012610441756902862132336

Kommunen har tre større skove:

- Furesøpark skov
- Frederikslund skov
- Eskemoseskoven

Hertil kommer en perlerække af mindre bynære småskove, der alle er en del af skovstrategien.

Skovstrategien har tre fokusområder:

- At ændre plejemetoderne, så biodiversiteten styrkes og dermed at øge naturværdien i skovene samt udnytte skovenes evne til at binde CO₂
- At formidle og fastholde skovenes rige kulturhistoriske træk
- At styrke oplevelserne i skoven, så flere borgere får glæde af skovene.

Skovstrategien søger at kombinere planstrategiens intentioner om, at det skal være let at leve sundt og deltage i nye fællesskaber. Den skal understøtte en aktiv hverdag ved at sikre, at naturen og de grønne omgivelser er tilgængelige til motion og mental rekreation.

Netop mulighed for at bruge skoven på flere måder er forsøgt understøttet i skovstrategien ved at udpege særlige stille- og aktivitetszoner i de skove, der har disse potentialer.

En særlig dimension ved strategien er formidlingen af de plejemetoder, der kan medvirke til en mere mangfoldig natur, og som understøtter kommunens ønske om at øge den biologiske mangfoldighed blandt dyr og planter i Rudersdal.

Strategien søger ligeledes at formidle skovenes kulturhistoriske kendetegn, de forskellige naturtyper, som skovene indeholder og de særlige plejemetoder, der anvendes vha. kort. Strategien kan således bruges som afsæt for udflugter i skovene.

Planen foreslås sendt i høring i foråret 2021. I forbindelse hermed planlægges en borgerproces om de kommunale skovarealer, hvor plejemetoderne i de forskellige områder gennemgås. Der er ligeledes produceret en film, der skal understøtte formidlingen af strategien. Filmen lanceres samtidig med strategien på kommunens hjemmeside og sociale platforme. Endelig er der planlagt en vandretur for borgerne i løbet af foråret, hvor skovstrategien præsenteres og debatteres. Vandreturen realiseres kun, hvis Corona-situationen tillader det.

De kommentarer, der kommer fra borgerne, vil blive indarbejdet, før skovstrategien fremlægges til endelig vedtagelse for udvalget på maj mødet.

Indstilling

Direktionen foreslår, at udkast til digital skovstrategi godkendes og offentliggøres.

Vedtagelse i Miljø- og Teknikudvalget den 03-02-2021

Miljø- og Teknikudvalget udsætter sagen til et kommende møde.

Punkt 7: Trafiksikkerhed - Uheldsanalyse 2021

21/1134

Resumé

For at understøtte resultaterne af de målrettede indsatser for trafiksikkerhed har forvaltningen i lighed med tidligere år analyseret de trafikuheld, som skete i 2019 på kommunens veje. Analysen danner sammen med borgerhenvendelser og egne observationer grundlag for disponering af puljen til trafiksikkerhedsindsatser i 2021, jf. andet punkt på dagsordenen.

Uheldsanalysens generelle konklusion er, at der ikke kan tegnes et entydigt uheldsbillede, men at de – heldigvis meget få personskadeuheld – peger på et fortsat behov for vejtekniske indsatser og kampagner rettet mod de lette trafikanter og primært cyklister.

Sagen forelægges Miljø- og Teknikudvalget til orientering.

Sagsfremstilling

På nationalt plan er der gennem mange årtier arbejdet på at forbedre trafiksikkerheden. Færdselssikkerhedskommissionen har gennem deres nye Handlingsplan 2021-2030 sat sig som mål, at der på de danske veje i 2030 højst må blive dræbt 90 mennesker, og højst 900 må komme alvorligt til skade i politiregistrerede trafikulykker. Målet svarer til en halvering af antal dræbte og alvorligt tilskadekomne i forhold til niveauet de seneste år og lever desuden op til EU's målsætning for 2030.

Rudersdal Kommune har følgende mål, som blev vedtaget i arbejdet med kommunens Trafikplan 2017:

- Større trafiksikkerhed i kommunen gennem færre trafikuheld og større tryghed, der fremmer cyklen som transportform.
- Antallet af trafikdrab og antallet af alvorligt tilskadekomne i trafikken på veje under kommunens administration nedbringes til nul.

Den længerevarende og målrettede indsats, der er gennemført på landsplan og i kommunen, har resulteret i et fald i antallet af ulykker både med og uden personskade. Det har samtidig haft den naturlige konsekvens, at de ulykker, som fortsat sker, forekommer mere spredt, og at egentlige sorte pletter ikke længere kan udpeges. Derfor kan analysen i højere grad afdække de uheldstyper, omstændigheder og trafikantgrupper, der generelt er overvægt af. Hermed kan fokus rettes på bredere og mere effektive tiltag overfor de aktuelle uheldssituationer og hændelser i kommunen, herunder via målrettede kampagner.

Der blev i 2019 registreret seks personskadeuheld med i alt seks alvorligt tilskadekomne på kommunens veje (offentlige veje og private fællesveje). I forhold til i 2018 er det et fald på tre personskadeuheld.

Som de sidste mange år kan det konstateres, at ingen af de registrerede personskadeuheld er sket i forbindelse med skoletrafik, hvilket har været og stadig er et særligt fokusområde i trafiksikkerhedsarbejdet.

I ingen af de registrerede personskadeuheld er der konstateret sprit, stoffer eller for høj fart, og kun i meget få tilfælde er det konstateret ved de øvrige politiregistrerede uheld i kommunen.

Gennem en længere årrække har der primært været lette trafikanter blandt de tilskadekomne. Det var ligeledes gældende i 2019, hvor to var fodgængere og fire var cyklister. Samtlige seks kom til skade i mødet med en personbil.

Gennemgående for de fleste uheld med lette trafikanter er stærke indikationer om, at manglende opmærksomhed har været den afgørende faktor. Det gør sig ligeledes gældende ved en lang række af de uheld, som ikke medførte personskade.

Ved en nærmere gennemgang har konklusionen desuden været, at vejteknik og eventuelt manglende vedligehold ikke har været en afgørende faktor i de seks personskadeuheld, og at der som udgangspunkt ikke er fundet grundlag for igangsætning af vejtekniske tiltag de pågældende steder. Dog har et personskadeuheld i krydset Skodsborgvej/Bredevej i 2020 understreget behovet for den krydsningshelle, som Miljø- og Teknikudvalget allerede godkendte i 2020, og som planlægges anlagt her i foråret 2021 efter endt høring i Handicaprådet.

Foruden de seks personskadeuheld er der i 2019 registreret 34 materielskadeuheld og 43 ekstrauheld (politianmeldte uheld som ikke har dannet grundlag for optagelse af politirapport), hvilket er et lille fald i især materielskadeuheld i forhold til 2018.

Udover ovenstående havde et enkelt uheld på privat vej desværre dødelig udgang. Uheldet behandles særskilt i det lukkede bilag vedr. personskadeuheldene.

Analysen af 2019-uheldene samt de foreløbige tal for 2020 viser et fortsat behov for vejtekniske indsatser og kampagner rettet mod de lette trafikanter, og at et særligt fokus på opmærksomhed i trafikken ventes at have en gavnlig effekt i forhold til målet om at reducere antallet af personskadeuheld i trafikken.

Indsatsområderne, som følger Færdselssikkerhedskommissionens anbefalinger, vil blive realiseret i form af især målrettede kampagner samt udvalgte vejtekniske tiltag, som har til formål at forbedre både den reelle sikkerhed og borgernes oplevede sikkerhed, herunder med relation til hastigheden på vejene.

Med særligt fokus på opmærksomhed i trafikken forventes en gavnlig effekt i forhold til målet om at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

Grundet det meget lave antal personskadeuheld i Rudersdal Kommune er der en øget risiko for, at de nærmere detaljer om de enkelte personskadeuheld kan betragtes som personhenførbare. Detaljerne skal derfor behandles med fortrolighed. En nærmere beskrivelse af de enkelte personskadeuheld er derfor vedlagt i et særskilt bilag, som forelægges Miljø- og Teknikudvalget som lukket.

Indstilling

Direktionen foreslår, at sagen forelægges til orientering.

Vedtagelse i Miljø- og Teknikudvalget den 03-02-2021

MILJØ- OG TEKNIKUDVALGET tiltræder Direktionens forslag.

Bilag

Uheldsanalyse 2019.pdf

Punkt 8: Prioritering af slidlagsarbejder 2021

21/1082

Resumé

I driftsbudget for 2021 er der afsat 6.137.863 kr. til asfaltslidlag på kommunens veje og cykelstier. Forvaltningen anbefaler, at der sker en prioritering af slidlagsarbejderne som beskrevet i denne sag.

Sagen forelægges Miljø- og Teknikudvalget til godkendelse.

Sagsfremstilling

Forvaltningen har gennemført den årlige prioritering af nye asfaltslidlag til udførelse i 2021. Prioriteringen af årets slidlagsarbejder sker på baggrund af en samlet gennemgang af tilstanden af de offentlige veje og cykelstier.

Forvaltningen foretager løbende en visuel vurdering af vejenes og stiernes tilstand. Derudover udarbejder Vejdirektoratet hvert tredje år en teknisk tilstandsregistrering af samtlige offentlige veje i kommunen. Samlet danner det grundlaget for den årlige prioritering af slidlagsarbejder.

Der er endnu ikke udpeget konkrete vejstrækninger i områdeplanerne for klimatilpasning af afløbssystemet i Holte, Dronninggård og Øverød. Det anbefales derfor, at veje og stier i disse områder ikke renoveres. Når der er konkrete planer for klimatilpasningen, vil forvaltningen tilpasse slidlagsarbejderne ift. planerne. Trafikfarlige huller i vejene og meget dårlige fortove vil stadig blive udbedret i de nævnte områder.

Forslag til prioritering

I driftsbudget for 2021 er der afsat 6.137.863 kr. til slidlagsarbejder. Følgende strækninger er prioriteret for 2021 (se bilag 1):

Cykelstier:

- Ravnsnæsvej, dobbeltrettet cykelsti fra skoven til Isterød.
- Rundforbivej, den østlige side fra Nærum til Trørød.
- Gøngehusvej, fra Henriksholms Allé til Hotelstien.
- Nærumgårdsvej, fra Skodsborgvej til Fruerlund.
- Nærumvænge, fra Skodsborgvej til Fruerlund.

Vejstrækninger:

- Dambakken.
- Strandvejen, fra Sydstranden til Skodsborgvej inkl. nyt fortov og kantsten på en del af strækningen (støjreducerende slidlag).
- Ravnsnæsvej, fra Vibeengen til rundkørslen (støjreducerende slidlag).

- Damgårdsvej, fra hvor det sluttede sidste år til Turistvej inkl. nyt fortov og kantsten.
- Gøngehusvej, fra Henriksholms Allé til Strandvejen inkl. nyt fortov og kantsten ned til Hotelstien (støjreducerende slidlag).
- Rørmosevej inkl. nyt fortov og kantsten.
- Mellemvang inkl. nyt fortov og kantsten.
- Hegnsvej, fra Skodsborgvej til Nærum Hovedgade.
- Nærumgårdsvej, fra Skodsborgvej til Fruerlund inkl. nyt fortov og kantsten på skolesiden.

Slidlagsarbejderne koordineres med følgearbejder som fortovs- og kantstensrenoveringer, der også afholdes over driftsbudgettet.

Indstilling

Direktionen foreslår, at prioriteringen af slidlagsarbejder for 2021 godkendes.

Vedtagelse i Miljø- og Teknikudvalget den 03-02-2021

MILJØ- OG TEKNIKUDVALGET tiltræder Direktionens forslag, idet forvaltningen forinden oplyser, at Rørmosevej udgår som følge af ledningsarbejder, og at Ydervang og Søvang i stedet får renoveret kantsten, fortov og asfalt.

Bilag

Oversigtskort for slidlagsarbejder 2021.pdf

Punkt 9: Cykelstier langs Hørsholm Kongevej - Godkendelse af skitseprojekt

21/1136

Resumé

Kommunalbestyrelsen vedtog den 29.04 2020 anlægsbevilling til skitseprojekt for cykelsti på Hørsholm Kongevej. Skitseprojektet er nu udarbejdet og ønskes godkendt.

Desuden ønsker forvaltningen bemyndigelse til at ansøge en kommende statslig cykelpulje om medfinansiering til cykelstiprojektet.

Sagen forelægges Miljø- og Teknikudvalget til godkendelse.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen gav den 29.04.2020 anlægsbevilling til skitseprojekt for cykelsti på Hørsholm Kongevej. På Miljø- og Teknikudvalgets møde 10.06.2020 blev fremlagt et mulighedsnotat, der beskriver tre forskellige muligheder for et sådant projekt henholdsvis cykelbaner, enkeltrettede cykelstier og dobbeltrettede cykelstier.

Det blev her vedtaget, at der skal arbejdes videre med et projekt for cykelbaner med den bemærkning, at forvaltningen vender tilbage til udvalget, såfremt forvaltningen i projektfasen finder, at enkeltrettede cykelstier vil være mere fordelagtigt i forhold til tilskudsmuligheder.

Forvaltningen har nu gennemført en række forundersøgelser på strækningen og udarbejdet skitseprojekt og anlægsoverslag for både cykelbane og cykelsti, da der tidligt i processen var antydning af, at det vil være mere fordelagtigt at anlægge cykelsti på strækningen fremfor cykelbane. Se vedlagte bilag i form af notat fra rådgiver for yderligere uddybning.

Forundersøgelser og beregningsgrundlag

Der er udført en række geotekniske borer og udtaget miljøprøver, som har vist, at jorden på strækningen har en meget ringe bæreevne. Dette betyder, at der skal graves væsentligt mere jord af end først antaget. Geoteknisk rapport er vedlagt som bilag. For cykelstier skal der i gennemsnit graves 1,2 m af og for cykelbaner 2,1 m. Forklaringen på den ekstra afgravningsmængde for cykelbaner er, at en cykelbane er en sideudvidelse af kørebanen, hvorfor den skal dimensioneres for den væsentligt tungere biltrafik.

Cykelstien ligger i eget tracé, hvorfor den kun skal dimensioneres for let trafik. Den øverste meter af jorden er desuden lettere forurenset, hvorfor det samtidig er dyrt at bortskaffe.

Forvaltningen har været i forhåndsdialog med Nordsjællands Politi om nedsættelse af hastigheden på strækningen fra nuværende 80 km/t til 70 km/t. Politiet kunne ikke love samtykke med den begrundelse, at der ikke sker uheld på vejen, og at yderligere tiltag med ny cykelsti eller cykelbane vil forbedre trafiksikkerhed for cyklisterne. Politiet vil tage endelig stilling til sagen, når forvaltningen forelægger dem projektet.

Ud over at højne trafiksikkerheden samt trygheden for cyklisterne har hastighedsnedsættelsen også den gevinst, at bredden af det enkelte kørespor kan reduceres fra 3,50 m til 3,25 m. Derved kan der for cykelbaner spares 0,50 m i vejens tværprofil, hvilket vil give en økonomisk gevinst. Forvaltningen har derfor beregnet nyt anlægsoverslag for fire forskellige situationer, henholdsvis cykelbaner ved 70 og 80 km/t (køresporsbredde på hhv. 3,25 og 3,50 m) og tilsvarende for cykelstier.

Tværsnit for hhv. cykelsti og cykelbane med en hastighed på 80 km/t er vedlagt som bilag.

Afvanding

Hørsholm Kongevej er igennem Rude Skov beliggende i et indvindingsområde for drikkevand. Da der er konstateret et stigende indhold af salt i vandet på Holte Vandværk, vil der i forbindelse med cykelstiprojektet blive stillet krav om en nedsivnings-/udledningstilladelse. Heri vil der være krav til, hvordan vejvandet skal håndteres. I dag er der ingen opsamling af regnvand fra vejen, som blot løber ind i skoven og nedsiver eller løber til søerne.

Vejvandet kan overordnet set håndteres på tre måder:

1. Traditionel kloakering på strækningen, hvor regnvandet opsamles i brønde og ledes til en ny hovedledning og videre til de eksisterende regnvandssystemer i området. Det har Niras i en tidligere rapport vurderet vil koste 15,4 mio. kr.
2. Regnvandet kan opsamles i en drænledning, som leder vandet til lavpunkterne, hvor det renses, inden det ledes ud i skoven/nedsives. Et sådant system skal drives og renses og vurderes at koste 3,5 mio. kr. i anlægsudgifter. Hertil må forventes afledte driftsudgifter på ca. 100.000 kr. årligt.
3. Anvendelse af et andet tømiddel, såkaldt CMA, i stedet for traditionelt vejsalt. Det er meget mere skånsomt ved omgivelser, dyreliv og beplantning. Ulempen ved dette er, at der skal bruges en speciel vogn til udspreddning. Endvidere er det seks gange dyrere end traditionelt vejsalt. Her vil der ikke være anlægsudgifter til håndtering af vejvandet, men der vil være afledte driftsudgifter til indkøb af ny vogn samt indkøb af CMA i stedet for vejsalt.

Forvaltningen er stadig i dialog med miljømyndigheden om hvilken model, der kan tillades.

Økonomi

Anlægsoverslaget er beregnet for cykelbane og cykelsti for hhv. 70 og 80 km/t. I anlægsoverslaget er medtaget udgiften til opsamling og rensning af regnvandet, dvs. 3,5 mio. kr. I anlægsoverslaget er også medtaget 0,5 mio. kr. til belysning i form af LED lys lagt ned i asfalten. Dette vurderes nødvendigt for, at strækningen på sigt kan blive supercykelsti.

Anlægsoverslag:

Cykelbane 80 km/t: 38,05 mio. kr.

Cykelbane 70 km/t: 35,05 mio. kr.

Cykelsti 70/80 km/t: 35,15 mio. kr.

Forvaltningen vil overveje andre tiltag, der kan medføre besparelse i anlægsudgifter. Her kan bl.a. nævnes muligheden for at lukke Hørsholm Kongevej i anlægsperioden. Den forventede anlægsperiode ved en total vejlukning skønnes at være 12-14 uger afhængig af vejrforholdene mod 6-7 måneder, hvis trafikken skal opretholdes i hele anlægsperioden.

Trafiksikkerhed

Et tværprofil til 80 km/t med cykelbaner i begge vejsider vil være 10 m bredt og indbyde til højere hastigheder end i dag. Der er foretaget to trafiktællinger på strækningen, og gennemsnitshastigheden er henholdsvis 79,8 og 81,6 km/t og 85 % fraktilen henholdsvis 89,3 og 92,4 km/t. Der kører ca. 4.400 køretøjer i døgnet (ÅDT), hvoraf der er ca. 150 lastbiler.

Cyklister vil opleve strækningen som meget utryk at cykle på – tæt på hurtigkørende biler kun adskilt af en 30 cm hvid strib. Hverken de eksterne eller forvaltningens egne trafiksikkerhedsrevisorer finder en løsning med cykelbaner og en hastighedsbegrænsning på 80 km/t gavnlig for trafiksikkerheden og trygheden for de bløde trafikanter – heller ikke som alternativ til de nuværende forhold.

Etableres cykelstier i begge sider af Hørsholm Kongevej, vil selve vejprofilet kun være 7-7,5 m bredt (fra kørebane kant til kørebane kant) og ikke på samme måde indbyde til høje hastigheder. Oplevelsen for cyklister vil være mere tryk, da der etableres en fysisk adskillelse mellem cyklister og biler.

Der er udarbejdet en uafhængig trafiksikkerhedsrevision af begge løsningsforslag (se bilag), som anbefaler, at der etableres enkeltrettede cykelstier, og at der ikke anlægges cykelbaner. Dette lægger sig op ad vejreglernes definition: At veje med hastigheder over 60 km/t og/eller en ÅDT på over 3000 køretøjer ikke bør have cykelbaner men cykelstier.

Vejhistorie og æstetik

Rudersdal Kommunes Kongeveje er historiske vejanlæg og er Danmarks ældste anlagte veje. Frederik II anlagde i 1587 Hørsholm Kongevej. Hørsholm Kongevejs linjeføring i Rudersdal er stort set intakt, og der er bevaret de oprindelige, nu fredede, "stenkister" under vejen, vejmilesten og dele af en ældre vejbelægning. Selv om vejprofilet er blevet udvidet og vejen belagt med asfalt, opleves vejforløbet stadig historisk.

En ombygning af vejens tværprofil skal ske med størst muligt hensyn til det historiske vejanlæg. En tilføjelse af cykelbaner vil gøre vejen synligt bredere og mere dominerende igennem Rude Skov.

En tilføjelse af enkeltrettede cykelstier, i eget tracé, adskilt fra den nuværende vej af et grønt vejtrug vil modsat fastholde de nuværende grønne vejkanter og være mere tilpasset skov og landskab.

Påvirkning af omgivende natur

Påvirkningen af den omgivende natur vil være mindst for cykelbaner. Cykelstierne er trukket væk fra vejen og fylder derfor mere. Det vurderes dog, at den ekstra påvirkning er minimal, og den vil alene ske i form af skråningsreguleringer, som på sigt vil gro til og indgå naturligt i skoven. Selve cykelstien placeres på vejmatrikel og den eksisterende vejdamning. Cykelbaner ved 80 km/t berører ca. 2.200 m² uden for vejmatrikel og cykelstier ca. 7.600 m², dvs. i gennemsnit ca. 1 meters regulering i hver side af vejen uden for vejmatriklen.

Når skitseprojektet er vedtaget, og dermed den løsning der skal arbejdes videre med, vil der blive foretaget en screening i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM). Her screenes for påvirkning af miljøet, og screeningen omfatter bl.a. emnerne forurening, ressourcer, natur, landskab, arkitektur, trafik, kulturarv og befolkning. På baggrund af screeningen vurderes det, om der skal laves en miljøvurdering af projektet.

Supercykelsti og kommende cykelpulje

Strækningen er i Visionsplan for Supercykelstier 2017-2045 udpeget som en del af Helsingørruten. Resultatet fra den eksisterende supercykelsti "Allerødruten" gennem Rudersdal Kommune viser, at der på ruten er kommet 14 % flere cyklister, som tidligere kørte bil. Det giver en væsentlig reduktion af CO₂, da der udledes 92 % mindre CO₂ per tur ved at skifte fra bil til cykel.

Der er i Finanslovsaftalen for 2021 indarbejdet 150 mio. kr. til medfinansiering af kommunale cykelprojekter med 50 %. Det vides endnu ikke, hvornår der åbnes for ansøgning til cykelpuljen, og hvilke kriterier der bliver stillet, men erfaringsmæssigt er der ikke meget varsel forinden, og ansøgningsfristen er som regel kort.

Forvaltningens anbefaling

Med udgangspunkt i ovenstående anbefaler forvaltningen, at der arbejdes videre med det skitseprojekt baseret på cykelstier på begge sider af vejen. Forvaltningen foreslår derfor udvalgets forhåndsgodkendelse til ansøgning af medfinansiering fra en kommende cykelpulje. Med udgangspunkt i anlægsoverslaget overfor, vil kommunens egenfinansiering være 17,6 mio. kr., som kan finansieres af projekt "152152 Etablering af cykelsti gennem Rude Skov" med 13,285 mio. kr. og projekt "152022 Handleplan for cyklister og bløde trafikanter" med op til 4,315 mio. kr.

Forvaltningen vurderer, at der vil være størst sandsynlighed for medfinansiering, hvis der laves enkeltrettede cykelstier, hvilket også vil højne muligheden for at opnå status som supercykelsti.

Forvaltningen vil fortsætte dialogen med politiet om nedsættelse af hastigheden på strækningen til 70 km/t. En løsning med cykelbaner og en tilladt hastighed på 80 km/t vurderes ikke at forbedre trafiksikkerheden for de bløde trafikanter, og kan derfor ikke anbefales.

Med udgangspunkt i ovenstående og opdateret anlægsoverslag anbefaler forvaltningen, at der arbejdes videre med et hovedprojekt for enkeltrettede cykelstier langs Hørsholm Kongevej. Løsningen forventes at give størst værdi for pengene i forhold til både trafiksikkerhed, tryghed og antallet af fremtidige cyklister på strækningen.

Opdateret status på projektet forelægges udvalget i løbet af foråret.

Indstilling

Direktionen foreslår,

- 1) at skitseprojektet med cykelstiløsning godkendes,
- 2) at arbejdet med myndighedsbehandling af projektet igangsættes, og
- 3) at forvaltningen bemyndiges til at ansøge kommende cykelpulje om 50 % medfinansiering.

Vedtagelse i Miljø- og Teknikudvalget den 03-02-2021

MILJØ- OG TEKNIKUDVALGET tiltræder Direktionens forslag med den tilføjelse ad 1), at udvalget ønsker, at projektet baseres på en hastighed på 70 km på Hørsholm Kongevej samt, at der vælges den miljømæssigt mest hensigtsmæssige

løsning med hensyn til afvandingen.

Bilag

Notat.pdf

jordprøver.pdf

tværsnit_cykelsti.pdf

tværsnit_cykelbane.pdf

TSR_cykelsti.pdf

TSR_cykelbane.pdf