



Teknik- og Planudvalget 2014-2017

Møde nr. 10

Mødet blev holdt tirsdag den 11. november 2014 på Rådhuset i Mødelokale C.  
Mødet begyndte kl. 07:30 og sluttede kl. 12:10.

Medlemmer: Formand - Jesper Hammer (D), Næstformand - Lone Hansen (V), Martin Wolffbrandt (C), Lea Herdal (UP), Henriette Gedde (A)

1. Bemærkninger til dagsordenen .....	1
2. Meddelelser .....	2
3. Besøg på Bregnebjerggård Fyldplads .....	3
4. Trafikal analyse i Lillerød Bymidte .....	4
5. Skitseprojekt for stier på Hillerødvej i Lynges.....	6
6. Kollerødvej, udskiftning af belægningsstenene ved Kratbjergvej .....	9
7. Lastbilkøring .....	11
8. Vejs Ende, vedligeholdelse omkring vejunderføringen ved Hillerødmotorvejen.....	13
9. Udstykningssag vedr. ejendommen 2cq Lillerød By beliggende Hegnetsvej 8 .....	15
10. Vintervedligeholdelse 2014-2015 .....	17
11. Vejbelysning i Allerød Kommune - perspektiver ved kommunalt ejerskab.....	20
12. Status på renovering af vejbelysning .....	22
13. Ansøgning om lovliggørelse og landzonetilladelse til støjvold .....	24
14. Udstykningsansøgning - Stolelyngen 18 - genoptagelse .....	27
15. Ansøgning om tilladelse til at sælge pizza fra den eksisterende købmandsbutik på Lyngesvej 215.....	31
16. Henvendelse vedrørende parkeringsforhold ved Fritz Hansens Vej.....	34
17. Retningslinjer for hastighedsdæmpning.....	36
18. Dispensationsansøgning vedr. lokalplan nr. 1-107B for Boligområde vest for Kongesvejen i Blovstrød .....	38
19. Administrationspraksis for lavenergibyggeri i lokalplaner .....	40
20. Valg af linjeføring for supercykelstien Farumruten.....	43
21. Henvendelse til Transportministeren vedr. Hillerødmotorvejen.....	47
22. Anlægsregnskab for trafiksanering i området omkring Lynges Skole .....	48
23. Sag fra Martin Wolffbrandt - vandudfordringer i Blovstrød .....	49



**TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017**

**1. Bemærkninger til dagsordenen**

Sagsnr.: 14/1087

**Punkttype** Beslutning.

**Tema** -

**Bilag** Nej

---

**Beslutning Teknik-  
og Planudvalget  
2014-2017 den 11-  
11-2014** Ingen.

**Fraværende** Ingen

**TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017****2. Meddelelser**

Sagsnr.: 14/1087

**Punkttype** Orientering.

**Tema** **1 Afgørelse i Natur- og Miljøklagenævnet vedr. Sjælsø Skydebane**  
Forsvaret søgte i 2012 om at etablere et anlæg til at nedbringe støjen fra Sjælsø Skydebane. Udvalget godkendte Forvaltningens udkast til landzonetilladelse 3. juni 2014, og Allerød Kommune meddelte 10. juni 2014 landzonetilladelse til udvidelse af eksisterende støjvolde og etablering af støjskærme på skydebanen. Tilladelsen blev påklaget af beboere i området, men Natur- og Miljøklagenævn har den 7. oktober 2014 stadfæstet kommunes afgørelse.

Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse er vedlagt som bilag.

**Bilag** NMKN afgørelse.pdf

**Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 11-11-2014** Udvalget tog meddelelsen til efterretning.

**Fraværende** Ingen

**TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017****3. Besøg på Bregnebjerggård Fyldplads**

Sagsnr.: 14/15256

**Punkttype** Orientering.**Tema** Udvalget har ønsket, at besøge Bregnebjerggård Fyldplads, Slangstrupvej 31 i Lyngby.

Besøget er efter aftale med virksomhedens ejer Kurt Sørensen planlagt til kl.7.30.

**Sagsbeskrivelse** Udvalget vil under besøget få en orientering om virksomheden, og herunder en rundvisning.**Administrationens forslag** Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.**Bilag** Nej

---

**Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 11-11-2014** Udvalget tog orienteringen til efterretning.**Fraværende** Ingen

**TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017****4. Trafikal analyse i Lillerød Bymidte**

Sagsnr.: 14/6125

**Punkttype** Orientering.**Tema** Den 6. maj 2014 besluttede Teknik- og Planudvalget at gennemføre en analyse af trafikforholdene i Lillerød Bymidte, som grundlag for prioritering af de forskellige projekter i bymidten.

Afdelingschef Christina Mose fra Rambøll vil på mødet gennemgå trafikanalysen (bilag) og er indbudt til kl. 9.

**Sagsbeskrivelse** Baggrunden for at gennemføre en trafikanalyse i bymidten var et ønske om at få et bedre grundlag for beslutninger om eksempelvis anlæg af ny vej mellem Amtsvej og Fritz Hansens Vej, ombygning af kryds, anlæg af cykelstier, forandring af parkeringsforhold og foranstaltninger i forbindelse med Byens Plads.

Trafikanalysens første afsnit handler om visioner for Lillerød Bymidte, herunder bl.a. en kort beskrivelse af kommuneplanen, gældende lokalplaner, overvejelserne om supercykelstier gennem bymidten og tanker om de enkelte vejstrækninger.

Andet afsnit er en kortlægning af de trafikale forhold herunder bil- og cykeltællinger, trafikuheld, parkeringstællinger mv.

De trafikale hovedudfordringer er den tætte biltrafik i de mest belastede timer. Den skaber betydelige barrierer for de bløde trafikanter, hvor særligt krydset Frederiksborgvej/ Fritz Hansens Vej viser lidt kaotiske forhold.

I krydset Kollerødvej/Frederiksborgvej kan der i en lille del af tiden være omkring 10 holdende køretøjer frem mod krydset, som dog afvikles i efterfølgende omløb.

Overfladeparkeringen ved gågaden er ofte fuldt belagt. Det betyder, at trafikken nogle gange må søge væk igen, og da der ofte er overskudskapacitet på parkeringspladsen ved Mungo Park, søger trafikken derhen uden at køre ud på det oveordnede vejnet. Der er som udgangspunkt kun et parkeringsproblem, hvis parkeringspladserne ved Mungo Park er fyldt op.

For de bløde trafikanter er hovedproblemet, at der mangler cykelstier samt konflikterne med højresvingende biler i krydset

Kollerødvej/Frederiksborgvej.

Trafikanalysen indeholder afslutningsvis forslag til en række tiltag, som kan forbedre de nævnte hovedudfordringer:

- Forbedring af signalreguleringen i krydset Kollerødvej/Frederiksborgvej med henblik på at tilgodese cyklisterne
- Sikring af de bløde trafikanter i krydset Frederiksborgvej/Fritz Hansens Vej
- Genmarkering af afmærkning ved rundkørslen Frederiksborgvej/Amtsvej
- Anlæg af supercykelstier.

Herudover er vurderingen i analysen, at som det ser ud i dag, kan det ikke anbefales at vende ensretningen gennem parkeringskælderens under Allerød Torv, bl.a. fordi det vil medføre større konsekvenser for pladsen ved tankstationen, og fordi nedkørselsforholdene fra Fritz Hansens Vej vil blive vanskelige.

Samtidig er vurderingen, at der ikke er behov for en ny vejforbindelse mellem Amtsvej og Fritz Hansens Vej medmindre at en anden forbindelse lukkes.

Trafikanalysen vil blive anvendt som grundlag for prioritering af projekter i Lillerød Bymidte.

**Administrationens forslag**

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

**Bilag**

Trafikal analyse i Allerød bymidte.pdf

**Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 11-11-2014**

---

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

**Fraværende**

Ingen

**TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017****5. Skitseprojekt for stier på Hillerødvej i Lyngø**

Sagsnr.: 13/9491

**Punkttype** Beslutning.

**Tema** Byrådet vedtog den 26. juni 2014 at frigive en anlægsbevilling til udarbejdelse af skitseprojekt til forskønnelse af Hillerødvej, herunder etablering af cykelsti, bud på visuel forskønnelse, bedre ind- og udkørselsforhold ved Lyngø Bytorv, vurdering af kapaciteten i krydset Langkæret/Hillerødvej set i lyset af den planlagte boligudbygning.

På baggrund heraf har Forvaltningen fået udarbejdet et skitseforslag (bilag 1-4).

Udvalget anmodes om at godkende det udarbejdede skitseforslag, for så vidt angår cykelstier langs Hillerødvej, med henblik på frigivelse af anlægsmidler for 2014 til projektering og opstart.

Udvalget anmodes desuden om at beslutte, at der tages udgangspunkt i de nuværende indkørselsforhold til Lyngø Bytorv, idet en eventuel senere ombygning af bytorvet vil skulle bearbejdes yderligere.

Peter Hvid fra ViaTrafik vil på mødet fremlægge skiteseforslaget og er inviteret til kl. 10.

**Sagsbeskrivelse** Hillerødvej er den primære nord/sydgående fordelingsvej til/fra og i Lyngø med en årsdøgntrafik på ca. 6.400. Hillerødvej fungerer samtidig som Lyngøes "handelsgade" og indgår som en del af skolevejsnettet. Vejens udformning er velegnet til at varetage en funktion som trafikvej og fordelingsvej for bilister, men vurderes utilstrækkelig for en vej, der indgår som en del af skolevejsnettet. Der er ingen cykelstier langs Hillerødvej, og vejarealet er for smalt til både bilister og cyklister. Dette medfører stor utryghed for cyklisterne, som i stedet finder andre veje eller færdes på fortovet.

ViaTrafik har udarbejdet skitseforslag til cykelstier langs Hillerødvej.

Herudover omfatter skiteseforslaget forskønnende tiltag langs Hillerødvej, forslag til alternative tilkørselsforhold til Lyngø Bytorv samt vurdering af trafikafviklingen på udvalgte steder (bilag 1-4).

*Stier og byforskønnelse langs Hillerødvej*

Det anbefales, at der anlægges cykelstier på hele strækningen fra Slangerupvej til Femvejskrydset. Der foreslås en løsning med delte



stier, hvilket vil sige fortov og cykelsti i samme niveau, men med adskilt belægning. Delte stier opfylder behovet for bedre forhold for cyklister og sikrer samtidig, at forslaget kan udføres med minimal arealerhvervelse.

På den sydligste delstrækning ned mod Slangerupvej er pladsforholdene gode, og det foreslås at separere cykelstien fra vejen og etablere en ”grøn” ankomst til byen i form af en allé af blomstrende træer mellem vejbane og sti. Af øvrige byforskønnende tiltag langs Hillerødvej foreslås spredte solitærtræer langs vejen, hvor pladsforholdene gør det muligt.

Samlet anlægsoverslag udgør 9,6 mio.kr.

*Øvrige forslag til eventuel senere overvejelse, herunder ombygning af Lynges Bytorv*

Ved Lynges Bytorv, på arealerne vest for Hillerødvej, kan der være mulighed for at skabe en pladسدannelse, der kan bindes sammen med Lynges Bytorv på tværs af Hillerødvej.

Der er udarbejdet skitser til omlægning af bytorvet med det formål at skabe plads til ophold, give byforskønnelse, effektivisere parkeringen og gøre den mere robust, samt at fjerne varetrafikken. Forslaget vil kræve dialog med de berørte parter og ligeledes en ændret indkørsel til Lynges Bytorv. Byforskønnelsen omkring Lynges Bytorv kan evt. overvejes udvidet til også at inkludere Lyngeshus og biblioteket.

Ved Femvejskrydset kan forhold for cyklister, der kommer ad Hillerødvej fra syd og skal ind på Femstykket, eventuelt forbedres ved en dobbeltretning af cykelstien fra krydset til Femstykket.

Endelig vil afviklingsproblemer i krydset ved Slangerupvej i spidstimerne eventuelt kunne afhjælpes ved at justere signalanlægget.

Forvaltningen foreslår følgende:

**Forslag 1:**

**A.** Det fremlagte skitseforslag godkendes, for så vidt angår cykelstier langs Hillerødvej, med henblik på igangsætning af projektering. Der tages udgangspunkt i de nuværende indkørselsforhold til Lynges Bytorv, idet en eventuel senere ombygning af bytorvet vil skulle bearbejdes yderligere.

**B.** Det indstilles til Økonomiudvalget og byrådet, at der frigives anlægsmidler på 1,7 mio. kr. til projektering og opstart af cykelstierne, finansieret af det afsatte beløb på investeringsoversigten for 2014.

**C.** Skitseforslaget vedrørende cykelstierne fremlægges på et borgermøde i Lynges i foråret 2015.

---

<b>Administrationens forslag</b>	Forvaltningen anbefaler forslag 1 A, B og C.
<b>Afledte konsekvenser</b>	-
<b>Økonomi og finansiering</b>	<p>På investeringsoversigten for 2014 er der afsat 1,8 mio. kr. til revision af Handlingsplanen for Trafik og Miljø – inkl. Hillerødvej. Heraf er 0,1 mio. kr. frigivet til skitseforslag.</p> <p>Byrådet har på investeringsoversigt 2015-2018 afsat 4 mio. kr. i årene 2016, 2017 og 2018 til revision af Handlingsplanen for Trafik og Miljø – inkl. Hillerødvej.</p>
<b>Dialog/høring</b>	Det foreslås, at skitseprojektet fremlægges på et borgermøde i Lyngø, og at der indledes en dialog med de berørte parter.
<b>Bilag</b>	Bilag 1 Notat om stier og byforskønnelse langs Hillerødvej i Lyngø Bilag 2 Skitseforslag Hillerødvej syd - kort 1:500 Bilag 3 Skitseforslag Hillerødvej nord - kort 1:500 Bilag 4 Landskabsarkitektonisk beskrivelse, Skitseforslag Hillerødvej
<b>Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 11-11-2014</b>	<hr/> Udvalget godkendte Forvaltningens forslag 1 A og C, og indstiller forslag 1 B godkendt i Økonomiudvalget og byrådet.
<b>Fraværende</b>	Ingen

## TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017

## 6. Kollerødvej, udskiftning af belægningsstenene ved Kratbjergvej

Sagsnr.: 14/8140

**Punkttype** Beslutning.

**Tema** På Kollerødvej er ca. 60 m af kørebanen anlagt med belægningssten (fliser) i den østlige ende ved Kratbjergvej. Belægningsstenene markerer krydset ved Kratbjergvej og sidevejen til bl.a. Lillerød Børnehus.

Belægningsstenene ligger så ujævnt, at de bør udskiftes eller omlægges, da de skaber trafikale gener i form af mindsket kørekømført og støj.

Udvalget bedes tage stilling til, om belægningsstenene skal omlægges eller udskiftes til asfalt.

**Sagsbeskrivelse** Forvaltningen har gennem længere tid lavet nødreparationer på belægningsfladen.

Belægningen er sporkørt, har lunger og er generelt udtjent. Reparationerne er svære at udføre, og er ikke langtidsholdbare.

Forvaltningen får jævnligt henvendelser fra borgere om gener ved ujævnhederne på belægningsstenene - bl.a. at disse er trafikfarlige.

Fladen med belægningssten blev etableret i forbindelse med anlæg af cykelstier langs Kollerødvej omkring 1990. Fladen er ca. 60x40 m<sup>2</sup> stor, og består af samme type fliser (modulssten), som er brugt til fortov og cykelsti. Fladen markerer krydset ved Kratbjergvej og sidevejen til bl.a. Lillerød Børnehus, og danner en "forvarsling" af bymidten.

Belægningsfladen virker som en fartdæmpende foranstaltning og forbinder krydsets nord- og sydside med hinanden. Der har tidligere været tre børneinstitutioner på sidevejen, mens der nu er to. Børneinstitutionerne krydser Kollerødvej på fladen, når de skal i skoven ad Kratbjergvej.

I Trafik og Miljøhandlingsplanen er Kollerødvej udpeget til at blive trafiksaneret, og belægningsfladen ved Kratbjergvej vil her indgå i projektet. Teknik- og Planudvalget besluttede på mødet den 6. maj 2014, at opprioritere trafiksaneringen af Kollerødvej fra gruppe B til gruppe A i Trafik og Miljøhandlingsplanen.

**Forvaltningens vurdering**

Belægningsfladen vurderes ikke at være trafikfarlig, men den bør omlægges hurtigst muligt. Kørekomforten er dårlig, belægningen støjer, og den er dyr at vedligeholde. Det anbefales, at udskifte belægningsstenene med asfalt, da det vil udbedre førnævnte forhold. Asfaltbelægningen er støjsvag i forhold til fliserne, og vil fremtidigt give billigere vedligeholdelse.

Priserne i nedenstående forslag 1 og 2 er overslagspriser. Ved begge forslag tjekkes vejens bæreevne inden der udlægges ny asfalt, eller inden belægningsstenene omlægges. Kantsten mv. udskiftes/omsættes i nødvendigt omfang. Fortov, steler, plantehuller mv. forventes ikke berørt af projektet.

**Forslag 1:**

Belægningsstenene udskiftes med asfalt i 2015.

Asfaltfladen markeres, så den i vidt muligt omfang fremstår som en fartdæmpende flade.

Udskiftningen forventes at koste ca. 325.000 kr. som finansieres af belægningspuljen i 2015.

**Forslag 2:**

Belægningsstenene omlægges i 2015.

Belægningsstenene regnes gensat i beton.

Omlægningen forventes at koste ca. 375.000 kr. som finansieres af belægningspuljen i 2015.

**Administrationens forslag**

Forvaltningen anbefaler, at udvalget vedtager forslag 1.

**Økonomi og finansiering**

Forslag 1 og 2 finansieres af belægningspuljen (drift), som samlet er på ca. 9 mio. kr. i 2015.

**Bilag**

Kollerødvej\_foto belægningssten.pdf

**Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 11-11-2014**

---

Udvalget godkendte Forvaltningens forslag 1.

**Fraværende**

Ingen

## TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017

## 7. Lastbilparkering

Sagsnr.: 14/14517

**Punkttype** Beslutning.**Tema** Lastbiler må ifølge kommunens parkeringsbekendtgørelse kun parkere på særligt afmærkede områder. Kommunen har i dag ikke afmærkede områder til lastbilparkering, hvilket medfører ulovligt parkerede lastbiler.

Udvalget anmodes om at tage stilling til Forvaltningens forslag om udpegede steder til lastbilparkering.

**Sagsbeskrivelse** Der har igennem mange år manglet steder i kommunen, hvor lastbiler kan parkere lovligt. Lastbilerne parkerer derfor rundt omkring i kommunen, hvor det ikke er tilladt eller hensigtsmæssigt.

Reglerne for parkering med lastbiler i Allerød Kommune er ifølge kommunens parkeringsbekendtgørelse følgende:

**På parkeringsplads:** Lastbiler må parkere, hvor det er tilladt med særlig afmærkning.**Uden for parkeringspladser:** Om dagen må lastbiler parkere ifølge færdselslovens regler, hvilket bl.a. vil sige, at de ikke holder til gene for færdslen. I tidsrummet 19 – 07 må lastbiler ikke parkere, med mindre det er tilladt ved afmærkning.

Kommunen har imidlertid ingen steder, hvor det er angivet, at det er tilladt at parkere med lastbiler.

Behovet for lastbilparkering skyldes dels, at chauffører skal overholde deres hviletidsbestemmelser og dels, at chauffører bosat i Allerød Kommune i nogle tilfælde har lastbil med hjem. De steder, som udpeges til lastbilparkering, bør ligge tæt på en større vej, så lastbilerne så vidt muligt ikke er til gene for boligområder eller bløde trafikanter.

Forvaltningen foreslår, at der henvises til lastbilparkering følgende steder (se bilag 1: kort over lastbilparkering):

- På Gydevang i parkeringsbane (placering A på kort).
- På Nymøllevej på rasteplads i vejens

sydlige side, ved Bregnerød Skovvej (placering B på kort).

- På Nymøllevej på rasteplads mellem Bregnerød Skovvej og Nymøllevej i vejens nordlige side (placering C på kort).

Placeringen på Gydevang er i et industriområde, hvor der i dag parkerer lastbiler på den angivne placering. Dette giver tilsyneladende ikke anledning til problemer. Hvis der, på længere sigt, skal anlægges cykelsti på denne strækning af Gydevang, må lastbilparkeringen flyttes. På de to rastepladser på Nymøllevej parkerer der også i dag lastbiler. Pladserne er så store, at det ikke vurderes at være til gene for andre brugere af pladserne.

De udpegede steder til lastbilparkering er alle på vejareal, og der er således ikke omkostninger forbundet med udpegningen - ud over omkostning til skiltning.

Forvaltningen får ind i mellem henvendelser fra private, der har brug for en p-plads til en lastbil, som de anvender i deres arbejde. Forvaltningen har i de konkrete tilfælde undersøgt, om man kan pege på en plads på kommunens arealer, hvor en lastbil kan holde uden at være til gene. Aktuelt er der givet en midlertidig tilladelse til at parkere en lastbil ved Gladgården i Lyngby.

Hvis der skulle etableres lastbilparkering tæt på alle byer i kommunen, til brug for private, vil det kræve større omkostninger til arealerhvervelse og anlæg. Private, som har behov for en plads til lastbilparkering, henvises derfor til at parkere på egen grund, lave private aftaler eller at anvende de udpegede pladser.

Placeringerne for lastbilparkering vil kunne findes på kommunens hjemmeside.

**Administrationens forslag**

Forvaltningen anbefaler, at de udpegede pladser til lastbilparkering vedtages.

**Økonomi og finansiering**

Udgift til skiltning ca. 10.000 kr. finansieres af driften.

**Bilag**

Bilag 1: Lastbilparkering kort

**Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 11-11-2014**

---

Udvalget godkendte Forvaltningens forslag.

**Fraværende**

Ingen



## TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017

**8. Vejs Ende, vedligeholdelse omkring vejunderføringen ved Hillerødmotorvejen**

Sagsnr.: 14/14504

**Punkttype** Orientering.**Tema** Udvalget orienteres om vedligeholdelsesforpligtelsen på den private fællesvej Vejs Ende, specielt om pumpestationen ved Vejs Endes underføring af Hillerødmotorvejen.**Sagsbeskrivelse** Vejs Ende er en privat fællesvej på landet, og det er de vejberettigede, som skal vedligeholde vejen. Vejs Ende er ført under Hillerødmotorvejen af en brokonstruktion opført af Vejdirektoratet. For at undgå vand på vejen under broen er der i forbindelse med opførelsen af broen midt i halvfjerdserne etableret en pumpebrønd.

Allerød Kommune er i henhold til privatvejsloven vejmyndighed på private fællesveje, og har som vejmyndighed ingen økonomiske forpligtelser på de private fællesveje. På Vejs Ende har kommunen, formentlig siden etableringen, betalt for strømmen til pumpen, og fører regelmæssige tilsyn med pumpebrønden i forbindelse med tilsyn af de øvrige brønde på vejområdet. I forbindelse med tilsyn af pumpen er det konstateret, at pumpebrønden bør reoveres for ca. 150.000 kr.

Forvaltningen har kontaktet Vejdirektoratet med henblik på en afklaring af vedligeholdelsesforpligtelsen omkring broen, for så vidt angår beplantning og specielt pumpebrønden. Dette er sket på foranledning af den dårlige pumpebrønd, og fordi Forvaltningen flere gange er blevet forespurgt om vedligeholdelse af Vejs Ende af grundejerne. Vejdirektoratet har meddelt, at de beskærer beplantningen ved broen, men at de ikke vedligeholder pumpebrønden.

Vejdirektoratet mener, at Allerød Kommune skal betale for pumpen, og har fremsendt et dokument fra 1976 (vedlagt som bilag), hvor der står, at Allerød Kommune har overtaget pumpestationen. Der foreligger ikke et dokument med kommunens underskrift, og Forvaltningen vurderer ud fra det foreliggende, at Allerød Kommune ikke er forpligtet til at reovere pumpestationen. Dokumentet kan have dannet grundlag for, at kommunen i dag betaler for strømmen til pumpen.

På ovenstående grundlag vil det være de vejberettigede på Vejs Ende, i.e. grundejerne, som skal betale for reoveringen af pumpebrønden. Hvis pumpebrønden går i stykker og de vejberettigede ikke kan blive enige om udgiftsfordelingen vil Allerød Kommune som vejmyndighed

skulle holde vejsyn på Vejs Ende. Her vil grundejerne højst sandsynligt blive pålagt at betale for den defekte pumpebrønd. Kommunens afgørelse vil i givet fald kunne påklages til vejdirektoratet.

**Administrationens forslag** Forvaltningen foreslår, at udvalget tager orienteringen til efterretning.

**Bilag** Datablad fra Vejdirektoratet

---

**Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 11-11-2014** Udvalget tog orienteringen til efterretning.

**Fraværende** Ingen

## TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017

## 9. Udstykningssag vedr. ejendommen 2cq Lillerød By beliggende Hegnetsvej 8

Sagsnr.: 13/12500

**Punkttype** Beslutning**Tema** Natur- og Miljøklagenævnets har ophævet Allerød Kommunes afgørelse af 4. december 2013 om dispensation til udstykning på vilkår om, at byggeri højst må gives en højde på 5,5 m.

Udvalget anmodes derfor om at træffe ny beslutning i sagen.

**Sagsbeskrivelse** Ovennævnte ejendom er omfattet af lokalplan nr. 224A for Horsemose Villaby. Planen indeholder for bl.a. pågældende ejendom en retningsgivende udstykningsplan. Ejerne søgte den 26. juli 2013 om principiel tilladelse til udstykning afvigende fra lokalplanen, og samtidig søgtes om dispensation fra skovbyggelinjen.

I forbindelse med ansøgningen blev der foretaget naboorientering. En nabo gjorde indsigelse mod dispensationen med henvisning til, at en ny bebyggelse ville give skygge og indblik.

Forvaltningen anbefalede afslag på ansøgningen med henvisning til, at udstykningen var i strid med lokalplanens retningsgivende udstykningsplan, og at naboen havde gjort indsigelse.

Udvalget foretog besigtigelse den 5. november 2013, og den 3. december 2013 besluttede udvalget at meddele dispensation fra lokalplanen retningsgivende udstykningsplan, idet udvalget stillede som betingelse for dispensationen, at der alene må bygges i ét plan og i en højde på maksimalt 5,5 meter.

Ansøger har påklaget Teknik- og Planudvalgets afgørelse til Natur- og Miljøklagenævnet.

Natur- og Miljøklagenævnet bemærker, at kommunens dispensation efter planloven vedrører udstykningen af ejendommen, og ændringen i forhold til lokalplanens retningsgivende udstykningsplan angår navnlig tilkørselsforholdene til ejendommen – og berører ikke placeringen af bygningen på ejendommen. Hverken udstykningsplanen eller lokalplanens bestemmelser angiver, hvor på grunden en bygning skal placeres. Placeringen er alene begrænset af skovbyggelinjen. Dispensationen vedrører således navnlig tilkørselsforholdene til den pågældende ejendom, og et vilkår om bygningens højde har ikke den fornødne sammenhæng hermed.

Kommunen har således ikke kunnet stille vilkår for dispensationen om en maksimal højde på 5,5 meter, idet lokalplanen åbner mulighed for bebyggelse med en højde på 8,5 meter. Natur- og Miljøklagenævnet ophæver og hjemviser på den baggrund Allerød Kommunes afgørelse af 4. december 2013.

Efter Forvaltningens vurdering vil det på baggrund af Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse kræve udarbejdelse af ny lokalplan, såfremt bygningshøjden på 5,5 meter ønskes fastholdt. En eventuel ny lokalplan skal kunne begrundes planlægningsmæssigt. Forholdet til en enkel nabo er næppe tilstrækkeligt.

På den baggrund foreslår Forvaltningen:

**Forslag 1:**

Der meddeles dispensation til den ansøgte udstykning uden vilkår.

**Forslag 2:**

Det indstilles til Økonomiudvalget, at der igangsættes ny lokalplan med henblik på bl.a. en mere detailret regulering af bygningshøjderne indenfor den gældende lokalplans område.

**Administrationens forslag** Forvaltningen anbefaler Forslag 1.

**Bilag** Nej

---

**Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 11-11-2014** Udvalget godkendte Forvaltningens forslag 1.

**Fraværende** Ingen

**TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017****10. Vintervedligeholdelse 2014-2015**

Sagsnr.: 14/15954

**Punkttype** Orientering.**Tema** Park & Vej har, med baggrund i det besluttede serviceniveau, udarbejdet vedlagte vintervedligeholdelsesplan for vinteren 2014-2015 for Allerød Kommunes offentlige arealer.

Teknik- og Planudvalget orienteres om planen.

**Sagsbeskrivelse** Vintervedligeholdelsesplanen udarbejdes med baggrund i Lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje samt Allerød Kommunes regulativ for vintervedligeholdelse (bilag 1).

Teknik- og Planudvalget besluttede på udvalgsmødet den 3. juni 2014, at praksis skulle ændres fra sæsonen 2014/2015, således at snerydningen på klasse 3 veje i værkssættes, når der ligger 5 cm sne i stedet for 8 cm som tidligere. Ændringen blev vurderet at være udgiftsneutral.

Serviceniveauet for de enkelte veje og stier angives ved klassificering af den enkelte vej/sti/strækning, idet veje og stier er opdelt i klasser med tilknyttede servicemål:

Veje

- Klasse 1: Saltes og ryddes hele døgnet
- Klasse 2: Ryddes hele døgnet
- Klasse 3: Rydning under særlige vejrforhold ved snedække på over 5 cm. Kun inden for normal arbejdstid og max. op til 10 gange pr. år.

Stier

- Klasse 1: Saltes og ryddes hele døgnet
- Klasse 2: Saltes og ryddes ved store mængder sne, i normal arbejdstid.

Vejklasserne vedligeholdes i prioriteret rækkefølge (se vedligeholdelsesplanen, bilag 2 og 3).

Offentlige p-pladser saltes og sneryddes, hvor der er tilgængeligt for snerydderen.

Offentlige institutioner saltes og sneryddes på hovedfærdselsårer inden åbningstid

Offentlige kommunale ejendomme f.eks. pensionistboliger og flygtningeboliger, saltes og ryddes hele døgnet.

Arealer ved busstopskure og fodgængerovergange ryddes efter kapacitet, inden for normal arbejdstid.

Øvrige veje, stier og pladser - herunder boligområder - vintervedligeholdes ikke, udover det ovenfor beskrevne, jf. byrådsbeslutning 8. oktober 2008.

Motorveje med op- og nedkørselsramper er statsveje, der vedligeholdes af Vejdirektoratet.

Beredskabsperioden er fra 1. november – 31. marts.

Park & Vej forestår vinterberedskabet. Ca. 2/3 af arbejdet udføres af fremmede entreprenører.

I forhold til sidste år er der nedenstående mindre tilretninger:

Ændringer på veje:

- Enghaven ændres fra klasse 3 til klasse 2 vej, da vejen fungerer som en del af skolestisystemet.
- Uggeløse Skovvej og Uggeløse Bygade (forlængelsen fra Mosegårdsvej), ændres til at sneryddes som klasse 3 vej, på linje med mindre boligveje.
- Enghavevej saltes kun på det offentlige stykke af vejen og ikke længere til rensningsanlægget, som er privat ejet.
- Møllemosevej saltes og sneryddes som klasse 1 vej. Der er lavet aftale omkring dette, idet kommunen er grundejer langs den ene side af vejen.
- Oldvej på strækningen fra politiets hundeskole til Bymosen ændres fra klasse 1 til klasse 2 vej, idet der ikke længere er gennemkørende trafik på vejen.

Ændringer på stier:

- Stier på privat fællesvej bag Lyngevej ryddes ikke mere med undtagelse af en enkelt forbindelsessti fra Lyngevej til resten af stisystemet. Der ryddes kun på private stier, som er en del af skolestisystemet.
- Offentlige stier på Hjortevænget sneryddes og saltes som klasse 1 stier, da stien

fungerer som en del af skolestisystemet.

<b>Administrationens forslag</b>	Forvaltning foreslår, at orienteringen tages til efterretning.
<b>Økonomi og finansiering</b>	I budget 2014 er afsat 7.526.074 kr. Restbudgettet til vinterberedskabet udgør på nuværende tidspunkt 5,09 mio. kr. Evt. over- eller underskud på vinterberedskabet overføres til næste års budget, idet budgettet over en årrække forventes at balancere. De sidste 5 år har omkostningerne til vintervedligeholdelsen svinget mellem 3,8 til 8,5 mio. kr. om året.
<b>Dialog/høring</b>	Vintervedligeholdelsesplanen offentliggøres på kommunens hjemmeside, hvor kortene ligger både som pdf-fil og med et link til de digitale kort, hvor man kan zoome ind og finde sin egen vej.
<b>Bilag</b>	Bilag 1 Regulativ for vintervedligeholdelse 2013.pdf Bilag 2 Vintervedligeholdelsesplan veje 2014-2015.pdf Bilag 3 vintervedligeholdelsesplan stier 2014-2015.pdf
<b>Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 11-11-2014</b>	<hr/> Udvalget tog orienteringen til efterretning.
<b>Fraværende</b>	Ingen

**TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017****11. Vejbelysning i Allerød Kommune - perspektiver ved kommunalt ejerskab**

Sagsnr.: 14/13416

**Punkttype** Beslutning.**Tema** Teknik- og Planudvalget blev på mødet den 1. april 2014 orienteret om, at Forvaltningen indgår i et projektsamarbejde med 13 andre kommuner om kontraktforhandlinger mv. med DONG Energy (DONG) med henblik på at opnå en økonomisk besparelse på driften.

I projektsamarbejdet er det besluttet, at kommunerne skal tilmelde sig én ud af tre forskellige grupperinger i projektets videre forløb.

Udvalget bedes træffe beslutning om valg af gruppering.

**Sagsbeskrivelse** Formålet med projektsamarbejdet er at vurdere, hvor stor en besparelse kommunerne kan opnå ved at overtage ejerskabet til belysningsanlæggene og udbyde drift og vedligehold af anlæggene. Erfaringer fra andre kommuner har vist, at der kan opnås væsentlige besparelser på dette område.

Der samarbejdes om forhandlinger med DONG om værdisætningen af belysningsanlæggene og tilbagekøb af anlæggene. Der er tale om et teknisk samarbejde for at dele viden, minimere omkostningerne til ekstern juridisk hjælp, og hvor den enkelte kommune suverænt beslutter, hvad der skal ske i den pågældende kommune.

I projektsamarbejdet er det besluttet, at kommunerne skal have mulighed for at afklare deres situation i forskellige tempi. Derfor er kommunerne blevet bedt om at tilkendegive, hvilken af tre grupper, de ønsker at tilhøre;

- Gruppe 1; hurtig forhandling med DONG/ opsigelse af kontrakt evt. voldgift (perspektiv; prisaftale start 2015/udbud 2015) – opstart af udbud sideløbende
- Gruppe 2; afventer resultat af gruppe 1, forbereder tilbagekøb (perspektiv midt/ultimo 2015)
- Gruppe 3– ny allonge med aftalt købspris + drifts/service pris (perspektiv: tilbagekøbsaftale i et 1-3 års perspektiv).

Opsigelsesvarslet til DONG er 9 måneder, hvilket reelt giver et valg



mellem gruppe 2 og 3, såfremt de nuværende kontraktmæssige rammer respekteres. Allerød Kommune har et forholdsvis nyt og energirigtigt anlæg, og står ikke med et akut behov for at opsige kontrakten.

Tilbagekøbet forudsætter, at Allerød Kommune kan finde finansiering til købssummen for anlægget. Der forhandles pt. mellem DONG og de 13 kommuner om værdisætningen af anlæggene. Det forventes at værdisætningen er afklaret primo 2015.

Der er vedlagt to bilag som belyser sagen:

Bilag 1: Notat, der beskriver perspektiverne ved kommunal overtagelse af vejbelysningen fra DONG.

Bilag 2: Forvaltningens notat om fordele og ulemper ved de tre grupperinger, samt beskrivelse af forskellige scenarier for drift og vedligehold.

**Administrationens forslag**

Forvaltningen foreslår, at

- Allerød Kommune indgår i gruppe 3 i projektarbejdet, hvor der i 2015 forberedes et tilbagekøb af belysningsanlægget
- Forvaltningen gives bemyndigelse til at afslutte forhandlingerne med DONG omkring værdien af kommunens anlæg og indgå en ny midlertidig abonnementsaftale.

**Økonomi og finansiering**

Det forventes, at Allerød Kommune kan opnå besparelser på driften af vejbelysningsanlæggene, der vil give en tilbagebetalingstid på tilbagekøbet på mellem 4 og 7 år. Tilbagebetalingstiden er inkl. Allerød Kommunes udgifter til administration af belysningsanlægget ved en overtagelse. I forbindelse med kortlægning af investeringsbehov og værdisætning af anlægget vil estimatet blive mere præcist.

**Bilag**

Bilag 1\_Perspektiver ved kommunalt ejerskab.pdf  
Bilag 2\_Baggrundsnotat.pdf

**Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 11-11-2014**

---

Udvalget godkendte Forvaltningens forslag.

Økonomiudvalget orienteres om udvalgets beslutning i sagen.

**Fraværende**

Ingen



**TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017****12. Status på renovering af vejbelysning**

Sagsnr.: 13/7924

**Punkttype** Orientering.**Tema** Ved budgetforhandlingerne i 2013 vedtog byrådet, at afsætte 2,4 mio. til udskiftning af vejbelysning i 2014.

Udvalget orienteres om status for udskiftning af vejbelysning.

**Sagsbeskrivelse** Det totale antal lygter i kommunen udgør ca. 7.300. Heraf er ca. 1.600 med lyskilder, som enten *er* udgået eller udgår. De lygter, som nu skal udskiftes, var ikke berørt af kabellægningen (luftledninger) i 2006-2007, og har stået i 15 år og derover.

De lyskilder, som udgår, er 1-pulver lysrør og kviksølvlysninger der skal udfases i henhold til gældende lovgivning. Herudover er en række af kommunens armaturer udgået af produktion, og skal på sigt også udskiftes.

Den første del af udskiftningen omfatter 187 armaturer primært med 1-pulverlysrør. Denne del igangsattes sidst i august og forventes afsluttet til december. Alle lyskilder udskiftes til LED.

Næste del af udskiftningen vil omfatte 276 armaturer med kviksølv. Denne del forventes udskiftet i første del af 2015.

Budgettet til vejbelysningsabonnement i 2015 er på 6,8 mio. kr. De første to etaper af udskiftning af vejbelysning betyder en årlig abonnementsbesparelse på 346.408 kr. fra 2015 (fra når udskiftningen er gennemført). Dette er en ekstra besparelse på 56.408 kr./år i forhold til den budgetterede driftsbesparelse.

Den ekstra besparelse skyldes, at det pga. af udviklingen inden for LED lyskilder har været muligt, at alle lyskilder udskiftes til LED, idet tilbagebetalingstiden er kommet ned under 10 år (jf. beslutning på Teknik- og Planudvalget 3. september 2013). Tilbagebetalingstiden for de armaturer, der nu udskiftes, er gennemsnitligt ca. 6 år.

Kommunen er i dialog med DONG om udskiftningen af den resterende del af armaturer med kviksølvlysninger. Dette ses i sammenhæng med det igangværende fælleskommunale projektsamarbejde om vejbelysning (jf. dagsordenens punkt 11).

<b>Administrationens forslag</b>	Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.
<b>Afledte konsekvenser</b>	Udskiftningen af vejbelysningen til LED giver endvidere en CO2-reduktion.
<b>Økonomi og finansiering</b>	Den yderligere besparelse i 2015 medtages i det forventede regnskab.
<b>Bilag</b>	Nej
<b>Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 11-11-2014</b>	<hr/> Udvalget tog orienteringen til efterretning.
<b>Fraværende</b>	Ingen

## TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017

## 13. Ansøgning om lovliggørelse og landzonetilladelse til støjvold

Sagsnr.: 14/15543

**Punkttype** Beslutning.**Tema** Udvalget anmodes om at tage stilling til ansøgning (bilag 1) om landzonetilladelse til etablering af støjvold på ejendommen Gl. Kollerødvej 5, Matr. nr. 10h Kollerød, Lyngø.**Sagsbeskrivelse** Ejeren af Gl. Kollerødvej 5 ansøger om at etablere ca. 490 m støjvold langs vestsiden af Hillerødmotorvejens forlængelse. Se kortbilag 2. Volden etableres i en bredde af 12,3 – 15 m og 4,1 – 5,0 m i højden.

Volden ønskes etableret for at mindske støjpåvirkningen fra Hillerødmotorvejen for beboere og heste. Beregninger på etablerede støjvold viser en reduktion på ca. 12 dB.

Volden placeres i forlængelse af støjvolden på Kollerødvej 70, kun afbrudt af Gl. Kollerødvej. Volden på Kollerødvej 70 er maksimalt 5 m og 18 m bred og har dermed stort set de samme dimensioner, som det ansøgte

Ejeren har uden tilladelse opført den sydligste halvdel af den ansøgte vold svarende til ca. 260 m. Se bilag 2

*Servitutter*

Det fremgår af sagen, at Vejdirektoratet har meddelt dispensation fra vejbyggelinje til placering af støjvold 0,5 m fra skel mod Hillerødmotorvejen. Dispensationen med vilkår vil blive tinglyst på ejendommen. Det fremgår endvidere, at der er opnået accept fra HMN Naturgas vedrørende naturgasledning, hvor der ligeledes vil blive tinglyst en deklaration på ejendommen om, at fremtidigt arbejde udført af HMN ikke må fordyres.

*Planforhold*

Ejendommen er beliggende i transportkorridoren, hvor der som udgangspunkt ikke kan etableres nye anlæg, der kan være fordyrende for eventuelle fremtidige transportanlæg. Der skal derfor tinglyses en fjernelsesdeklaration.

Ejendommen er beliggende i Kommuneplanens rammeområde LU.L.01 - Jordbrugsområder i Lyngø. Området må kun anvendes til landbrugs- og skovbrugsformål, og der må kun opføres bebyggelse og anlæg, som er nødvendig for driften.

Ejendommen er endvidere beliggende i landskabskarakterområdet "Sletten", som er kommunens store sammenhængende landbrugslandskab. Området er karakteriseret ved store dyrkningsflader på et let bølget og forholdsvis åbent terræn med indslag af fladtoppede bakker. Beplantningen er primært lokaliseret omkring gårdene, langs skel og veje. De generelle anbefalinger for området er bl.a. at fastholde landbrugslandskabet, friholde for byggeri, der ikke er landbrugsmæssigt nødvendigt, og at fastholde den vide udsigt.

#### *Tidligere tilladelser*

Teknik- og Planudvalget behandlede 21. november 2011 ansøgning om støjvolden på Kollerødvej 70. Tilladelsen blev meddelt med vilkår om, at støjvoldens højde ikke overstiger 5 m over vejbanens niveau, at hældning mod vej og naboskel ikke overstiger 1:2, og at volden beplantes med hjemmehørende arter af buske og mindre træer, for at sikre tilpasning til landskabet og ensartede betingelser for støjvolde i området. Forvaltningen anbefaler, at en landzonetilladelse til støjvold på Kollerødvej 5 meddeles med tilsvarende vilkår. Begrundelsen for at tillade en støjvold på Kollerødvej 70 var bl.a. at den etableredes langs afkørselsrampen, og at der derfor var foretaget terrænændringer i forvejen.

Forvaltningen har på baggrund af ovenstående følgende forslag:

**Forslag 1:** Der meddeles lovliggørende landzonetilladelse til etablering af den eksisterende 260 m støjvold på matr. nr. 10h Kollerød By, Lyngby. Tilladelsen meddeles med vilkår om etablering i maksimalt 5 meters højde og beplantning med hjemmehørende arter. Begrundelsen for landzonetilladelsen er, at denne del af volden vil være afgørende for støjdæmpningen af ejendommen. Derudover opføres volden i forlængelse af den eksisterende vold, på ejendommen syd for, og får tilsvarende dimensioner og beplantning. Der opnås hermed et ensartet udseende langs motorvejen. Der gives ikke tilladelse til at forlænge volden, idet oplevelsen af landskabet i landskabskarakterområdet "Sletten" vægtes højt.

**Forslag 2:** Der meddeles landzonetilladelse til den eksisterende vold og forlængelse, således at den samlede længde bliver 490 m. Begrundelsen er, at der ikke ændres væsentligt på landskabsoplevelsen. Tilladelsen meddeles med vilkår for beplantning og maxhøjde som beskrevet under Forslag 1.

**Forslag 3:** Der meddeles afslag på ansøgningen med henvisning til kommuneplanens retningslinjer for landskabskarakterområde "Sletten", herunder bevarelse af den vide udsigt.

#### **Administrationens**

Forvaltningen anbefaler Forslag 1.

**forslag**

<b>Afledte konsekvenser</b>	Med Forslag 3 pålægges ejeren at fjerne de 260 meter eksisterende støjvold.
<b>Økonomi og finansiering</b>	-
<b>Dialog/høring</b>	Der har været foretaget naboorientering. Der er indkommet én indsigelse, som dog udelukkende omhandlede en nordlig del af volden, som ansøger ikke længere ønsker at opføre.
<b>Bilag</b>	Bilag 1 - Ansøgning.pdf Bilag 2 - Kort.pdf
<b>Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 11-11-2014</b>	<hr/> Udvalget godkendte Forvaltningens forslag 1.
<b>Fraværende</b>	Ingen

**TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017****14. Udstykningsansøgning - Stolelyngen 18 - genoptagelse**

Sagsnr.: 14/6888

**Punkttype** Beslutning.**Tema** Teknik- og Planudvalget anmodes om at tage stilling til ansøgning om udstykning af matr. nr 13 m, Lyng By, Lyng, Stolelyngen 18.

Udvalget besluttede den 3. juni 2014, at der skulle optages forhandling med ansøger om udstykning af hele matr. nr. 13 m i stedet for dele af henholdsvis 13 m og 9b, som der oprindeligt var ansøgt om.

Udvalget besluttede 12. august 2014, på baggrund af nyt udstykningsforslag, at der skulle foretages naboorientering i henhold til planlovens bestemmelser.

**Sagsbeskrivelse** Med brev af 25. april 2014 har Landinspektørfirmaet Hyldegaard på vegne af ejerne af ejendommen Stolelyngen 18 ansøgt om principiel tilladelse til at udstykke 2 grunde fra ejendommen (bilag 1).

Ejendommen er en landbrugsejendom i landzone på i alt 23.325 m<sup>2</sup>, der består af 3 matr. nr. 13m, 9b samt 20g, Lyng By, Lyng. Ejendommen omfatter endvidere boligbebyggelsen Stolelyngen 18. Ejeren ønsker at udstykke de 2 nye boligparceller fra matr. nr. 9b og 13m.

Den pågældende udstykning i landzonen kræver landzonetilladelse efter planlovens § 35, stk. 1.

Landinspektøren har fremsendt to forskellige udstykningsforslag – udstykningsplan nr. 3 (bilag 2) med grundstørrelser på henholdsvis 1.800 m<sup>2</sup> og 1.800 m<sup>2</sup> og nr. 5 (bilag 3) med grundstørrelser på henholdsvis 1.800 m<sup>2</sup> og 1.600 m<sup>2</sup>. Ejeren foretrækker ifølge landinspektøren plan nr. 3, da plan nr. 5 medfører et ”ingenmandsland” mellem en sø på ejendommen og vejen Stolelyngen. Ejeren følger dog gerne udstykningsplan 5, hvis kommunen foretrækker denne.

Landinspektøren oplyser, at arealet i dag anvendes til fårehold, og at ejerne vil fortsætte med dette på restarealet. Der er derfor i udstykningsforslagene gjort plads til en adgangsvej til restarealet langs sydskellet på del nr. 1. Det medfører også, at der vil være stor afstand mellem den eksisterende bebyggelse på Stolelyngen 16 (matr. nr. 8y smst.) og evt. ny bebyggelse på del nr. 1.



Landinspektøren oplyser, at de evt. 2 nye grunde vil være omgivet af bebyggelser til alle sider. Udstykningen kan derfor anses for at være "huludfyldning", som der gælder en mere lempelig praksis for efter planlovens regler. Området er kloakeret, hvilket ifølge landinspektøren også er et af de forhold, der skal tages i betragtning ved tilladelse til bebyggelse i landzone efter planlovens § 35.

For at en evt. ny bebyggelse ikke skal virke dominerende, foreslår landinspektøren, at de 2 nye grunde pålægges en servitut om, at bygninger maksimalt må være i 1,5 plan.

Området ligger i landzone, og er ifølge den gældende kommuneplan (2013) omfattet af ramme RA.B.06: Boligområde ved Stolelyngen - boligområde - åben lav. Ifølge disse rammer er den maksimale bebyggelsesprocent 30, og området må kun anvendes til helårsboligformål. Landinspektøren anfører således, at det ansøgte er i overensstemmelse med kommuneplanen, hvorfor der anmodes om en velvillig behandling.

Med brev af 22. juni 2009 har Allerød Kommune tidligere givet afslag på en principansøgning om en tilsvarende/lignende udstykning af 2 parceller fra ejendommen. Afslaget blev bl.a. begrundet i den dagældende kommuneplans (2009) rammer for RA.B.06, og at landzonen generelt skal friholdes for spredt, ikke-planlagt bebyggelse.

I forbindelse med revisionen af Kommuneplanen i 2013 blev rammerne for RA.B.06 moderniseret og ensartet i forhold til Naturstyrelsens og Plansystem.DKs retningslinjer, men tilpasningerne er ikke udtryk for politiske eller administrative indholdsmæssige ændringer.

Området er præget af den oprindelige overdrevsudstyknings med helårsboliger på store aflange grunde. Sammen med husenes fritliggende placering giver det en åben og grøn bebyggelse.

#### **Forhandling med ansøger**

Udvalget godkendte 3. juni 2014 Forvaltningens forslag 1 om, at optage forhandlinger med ansøger og ejer om muligheden for udstykning af hele matr. nr. 13m som selvstændig ejendom til opførelse af én ny helårsbolig. På denne måde opretholdes matr.nr. 20g og 9m som en samlet fast ejendom til fortsat uændret anvendelse (matr. nr. 9m ubebygget). Evt. bebyggelse på matr. nr. 13m vil være i sammenhæng med de andre boliger på Stolelyngen, og den oprindelige ejendom fastholdes som landbrugspræget. Udstykning af det eksisterende matr. nr. 13m som selvstændig ejendom til opførelse af en ny bolig vil dermed ikke ændre strukturen i området, der bl.a. er præget af store grundstørrelser.

Efter møde den 1. juli 2014 mellem ansøger, ejer og Forvaltningen ansøges der om tilladelse til at udstykke hovedparten af matr. nr. 13m med et areal på ca. 4.300 m<sup>2</sup>, som vist på vedlagte udstykningsplan. Ejeren holder får sammen med naboen på matr. nr. 8y, og ønsker at

forsætte med dette på matr. nr. 8y og matr. nr. 9b. Stalden til fårene ligger på matr. nr. 8y. Der er derfor nødvendigt at have en passage mellem de to matr. nr., hvorfor det forslås, at det nederste stykke af matr. nr. 13m overføres til matr. nr. 9b, således at det ikke er hele matr. nr. 13m, som udstykkes.

### **Supplerende sagsbeskrivelse – Naboorientering**

I forbindelse med naboorienteringen er der indkommet en indsigelse fra naboen til den matrikel, der skal udstykkes. Indsiger redegør for, at området er et gammelt vådområde med sammenhængende søer og vandløb, og der er kørt jord på matriklen i forbindelse med anlæggelsen af Nymøllevej. Indsiger er på den baggrund bekymret for, at byggeri på matriklen vil give flere utilsigtede oversvømmelser i området. Indsiger gør desuden opmærksom på at arealet er beliggende indenfor skovbyggelinen og kildepladszone. (Se bilag 1)

Ansøger har fået en rådgiver til at vurdere risikoen for oversvømmelse på naboejendommen. Rådgiveren vurderer ikke, at bebyggelse på matrikel 13m vil betyde en øget risiko for oversvømmelse på matr. nr. 8y. Rådgiver gør desuden opmærksom på, at evt. bebyggelse kræver en landzonetilladelse, hvor der kan stilles vilkår, der sikrer at bebyggelsen ikke skaber utilsigtede oversvømmelser. (Se bilag 2)

Forvaltningen gør opmærksom på, at flere steder i området er vandlidende. Det kan efter Forvaltningens vurdering derfor ikke udelukkes, at bebyggelse på matriklen kan give øgede problemer med oversvømmelser i området. På den anden side, er der ikke på nuværende tidspunkt beviser for det modsatte. Vilkår i en efterfølgende landzonetilladelse til bebyggelse kan meddeles med vilkår som regulerer terrænændringer og nedsivning af overfladevand.

På baggrund af ovenstående har Forvaltningen følgende forslag:

**Forslag 1:** Der meddeles landzonetilladelse til udstykning med den begrundelse at evt. bebyggelse på matr.nr. 13m vil være i sammenhæng med de andre boliger på Stolelyngen, og den oprindelige ejendom fastholdes som landbrugspræget. Udstykning af det eksisterende matr.nr. 13m som selvstændig ejendom til opførelse af en ny bolig vil dermed ikke ændre strukturen i området, der bl.a. er præget af store grundstørrelser. Tilladelsen begrundes med at kommuneplanen fastlægger områdets anvendelse til boligformål, og områdets åbne karakter bevares.

**Forslag 2:** Der meddeles afslag på ansøgningen med henvisning til, at udgangspunktet i planloven er, at der ikke må udstykkes nye parceller til boligformål i landzone, samt risikoen for flere utilsigtede oversvømmelser i området.

**forslag**

**Bilag**                      Bilag 2 - Bemærkninger til indsigelse  
                                    Bilag 1 - Indsigelse.pdf

---

**Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 11-11-2014**                      Udvalget godkendte Forvaltningens forslag 1.

**Fraværende**                      Ingen

## TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017

**15. Ansøgning om tilladelse til at sælge pizza fra den eksisterende købmandsbutik på Lyngvej 215**

Sagsnr.: 14/15353

**Punkttype** Beslutning.**Tema** Udvalget anmodes om at tage stilling til ansøgning om tilladelse til at sælge pizza i den eksisterende købmandsbutik på Lyngvej 215.**Sagsbeskrivelse** Forvaltningen har modtaget en byggeansøgning fra lejer af købmandsbutikken på Lyngvej 215. Der ansøges om tilladelse til at fremstille og sælge pizza fra den eksisterende købmandsbutik. Ansøgningen indeholder skitser, som viser den planlagte indvendige ombygning. Derudover fremgår det af ansøgningen, at der vil blive etableret udluftning/afkast i forhold til gældende lovgivning. Der vil ikke blive etableret spisepladser i forbindelse med salget, hvorfor det ansøgte kun omfatter take-away mad. Ansøgningen er vedlagt som bilag 1.

Ejendommen er omfattet af bestemmelserne i Partiel byplanvedtægt nr. 27 for Allerød og er beliggende i området for boligbebyggelse. Byplanvedtægten indeholder følgende fælles hovedregel for alle de boligområder, som er omfattet af vedtægten (27 § 2 punkt A litra 3.a):

*”Områderne må kun anvendes til boligformål, og der må kun opføres lav bebyggelse. Der må indenfor områderne ikke udøves nogen art af virksomhed, som ved støv, røg, lugt, støj, rystelser eller ved sit udseende eller på anden måde efter byrådets skøn er til ulempe for de omboende.”*

Herudover indeholder byplanvedtægten en undtagelsesregel, som giver begrænsede muligheder for at tillade erhverv på den for sagen relevante ejendom. Vedtægtens § 2, punkt a, litra 1.b, bestemmer således følgende for ejendommen:

*”På matrikel.nr. 8e og 13ak, som på kortbilaget er angivet med skraveret signatur, kan der efter byrådets nærmere godkendelse indrettes de for kvarterets daglige forsyning nødvendige butikker”.*

Efter denne bestemmelse kan byrådet godkende, at der etableres butik i den pågældende ejendom, men kun hvis butikken er nødvendig for ”kvarterets daglige forsyning”. Byrådet er således overladt et sagligt skøn.

Købmandsbutikken er etableret før byplanvedtægten blev vedtaget i 1977. Hvorvidt der kan tillades tilberedning og salg af pizza afhænger af, om der er tale om en aktivitet, der er til kvarterts daglige forsyning. Forvaltningen skønner, at dette er tilfældet, da der almindeligvis er en vis efterspørgsel efter denne type vare i et boligområde, og da varen er egnet til at indgå som et alternativ eller supplement til andre dagligdagsvarer.

Forvaltningen har foretaget naboorientering af ejendommene, som er omfattet af byplanvedtægt nr. 27 samt ejendommene Lyngevej 170, 172, 174, 176, 178, 180 og 182, jf. planlovens bestemmelser herom.

Der er indkommet indsigelser fra 12 ejendomme. Bilag 2 indeholder indsigelserne, høringsnotat med et kort resume af indsigelserne samt et oversigtskort, der viser hvilke ejendomme, der er kommet med indsigelser.

Indsigelserne omhandler følgende problematikker, som er uddybet nærmere i bilag 2:

- Trafik og parkeringsforholdene
- Lugt
- Støj/ophold/affald
- Byplanvedtægtens bestemmelser
- Kloak
- Generelt

I forbindelse med indsigelserne er der fremsendt en afgørelse fra Natur- og Miljøklagenævnet angående et pizzeria i Lolland Kommune. Afgørelsen påvise, at et pizzeria skal anses for at være en restaurant og ikke en dagligvarebutik. Det er Forvaltningens vurdering, at denne sag vedrører spørgsmålet, om hvorvidt et pizzeria er en dagligvarebutik eller en restaurant. Problemstillingerne i denne sag og sagen fra Lolland er derfor ikke fuldstændig identiske, hvorfor Forvaltningen har vurderet, at der ikke kan træffes afgørelse i denne sag under henvisning til sagen i Lolland Kommune alene.

I forbindelse med ansøgningen er der ikke redegjort tilstrækkeligt for forholdene i byggeloven og miljølovgivningen. Såfremt udvalget vurderer, at der i forhold til byplanvedtægten kan meddeles tilladelse til det ansøgte, vil der efterfølgende skulle fremsendes yderligere materiale angående de miljømæssige og byggetekniske forhold, herunder redegørelse for afkastet, parkeringsforholdene, kloakforholdene m.m.

På ovenstående baggrund har Forvaltningen følgende forslag:

**Forslag 1:**

Der meddeles tilladelse jf. byplanvedtægt 27 § 2 punkt a, litra 1.b til at sælge pizza fra den eksisterende købmandsbutik. Godkendelse

meddeles under henvisning til, at det ansøgte ligger inden for rammerne af det forventelige i området. Ejendommen er udlagt til *kvarterets daglige forsyning nødvendige butikker*, hvorfor naboejendommene må forvente, at brugen af ejendommen ikke fremstår som en boligejendom. Byggearbejdet må ikke påbegyndes før der er meddelt byggetilladelse til ombygningen. I denne forbindelse skal der fremsendes yderligere materiale omkring forholdene i byggeloven og miljølovgivningen.

**Forslag 2:**

Der meddeles afslag på ansøgningen om tilladelse til at sælge pizza fra den eksisterende købmandsbutik jf. byplanvedtægt 27§ 2 punkt a, litra 1.b. Afslag meddeles særligt under henvisning til, at det ansøgte vil medføre lugtgener for det omkringliggende område, som er udover det forventelige for et boligområde. Godkendelse af det ansøgte vil derfor ikke være hensigtsmæssig.

**Administrationens forslag**

Forvaltningen anbefaler forslag 1.

**Dialog/høring**

Der har jf. Planlovens bestemmelser, været foretaget naboorientering af ejendommene, som er omfattet af byplanvedtægt nr. 27 samt ejendommene Lyngvej 170, 172, 174, 176, 178, 180 og 182.

**Bilag**

bilag 1  
bilag 2

**Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 11-11-2014**

---

Udvalget godkendte Forvaltningens forslag 1.

**Fraværende**

Ingen

## TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017

## 16. Henvendelse vedrørende parkeringsforhold ved Fritz Hansens Vej

Sagsnr.: 14/12830

**Punkttype** Beslutning.

**Tema** Den 18. september 2014 frigav byrådet 633.000 kr. til genopretning af parkeringspladsen ved Fritz Hansens Vej som kommunens andel til en samlet løsning.

Kvickly har efterfølgende henvendt sig med synspunkter og forslag, som kan gøre det mere acceptabelt for Kvickly at gå med i den samlede løsning.

Udvalget anmodes om at tage stilling til henvendelsen.

**Sagsbeskrivelse** Forslaget til genopretning af parkeringspladsen indebærer, at de ”tre parkeringspladser” sammenlægges til én sammenhængende plads, idet fortov og plankeværk fjernes, og erstattes af nyt fodgængerområde langs med bygningernes facader mod pladsen.

Herved forøges det samlede antal parkeringspladser fra 76 til 84 og samtidig skabes ”cirkulation” mellem alle pladser.

I Kvickly’s henvendelse rejses spørgsmålet, hvor alle de medarbejdere/borgere, som i dag holder på kommunens og Dansk Sygeplejeråds parkeringspladser hele dagen, skal holde efter omlægningen.

Som alternativ til denne ”heldagsparkering” foreslår Kvickly, at der etableres et nyt heldags parkeringsområde ved siden af TDC bygningen. Det betyder, at der skal fjernes nogle træer, buske og bænke, som til gengæld kunne opstilles på Kvickly’s fortov mellem Fritz Hansens Vej og M.D.Madsensvej.

Kvickly tilkendegiver, at en sådan løsning vil gøre det mere acceptabelt at gå med i det samlede parkeringsprojekt.

Det nævnte område ved TDC bygningen er omfattet af lokalplanen for Byens Plads og i hovedsagen udlagt til nedkørselsrampe til parkeringskælder under ”Kulturtorvet”. En eventuel parkeringsplads må således vige pladsen, såfremt der på et tidspunkt etableres parkeringskælder.

I ”Genopretningsplanen” for Lillerød Bymidte er der skitseret på,

hvordan Kvicklypassagen mellem Fritz Hansens Vej og M.D.Madsensvej kan forskønnes, men der er ikke på byrådets investeringsoversigt sat penge af til at gennemføre et projekt.

Såfremt udvalget ønsker at arbejde videre med omdannelse af ”den grønne parkeringsplads” til alene at være en parkeringsplads og en forskønnelse af passagen, kan der optages forhandling med Kvickly om udformning og fordeling af omkostninger.

På den baggrund foreslår Forvaltningen:

**Forslag 1:**

Der optages forhandlinger med Kvickly om etablering af parkeringsplads og forskønnelse af passagen, sidstnævnte med udgangspunkt i genopretningsplanens skitser. Det forudsættes, at projektet kan holdes inden for den afsatte økonomiske ramme.

**Forslag 2:**

Der arbejdes ikke videre med forslagene om ny parkeringsplads ved TDC bygningen og forskønnelse af passagen. Forslaget til omlægning af parkeringspladsen ved Fritz Hansens Vej bearbejdes, såfremt Kvickly ikke ønsker at indgå i projektet

**Administrationens forslag** Forvaltningen anbefaler forslag 1.

**Økonomi og finansiering** Ingen.

**Bilag** Nej

---

**Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 11-11-2014** Udvalget godkendte Forvaltningens forslag 1.

**Fraværende** Ingen



**TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017****17. Retningslinjer for hastighedsdæmpning**

Sagsnr.: 14/15728

**Punkttype** Beslutning.**Tema** Forvaltningen modtager mange henvendelser om høj hastighed på vejene og ønsker om hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Udvalget anmodes om at tage stilling til Forvaltningens forslag om retningslinjer for hastighedsdæmpning i kommunen.

**Sagsbeskrivelse** Forvaltningen modtager mange henvendelser fra borgere, som ønsker, at der etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger på de veje, hvor de bor.

Som udgangspunkt er hastighedsoverskridelser en opgave for politiet, hvortil Forvaltningen videregiver alle henvendelser om for høj hastighed. Politiets ressourcer til hastighedskontrol er dog ikke tilstrækkelige til at sikre, at hastigheden overholdes alle steder. Ud over dialogen med politiet, vurderer Forvaltningen alle henvendelser, bl.a. ved at få foretaget trafiktællinger og se på uheldsstatistikken.

Der er tidligere blevet etableret hastighedsdæmpende foranstaltninger flere steder i kommunen, primært i perioden 2007 - 2011, hvor der var afsat en pulje til trafiksikkerhedsprojekter. De seneste år, har der ikke været afsat midler til trafiksikkerhed, og der er derfor kun etableret få hastighedsdæmpende foranstaltninger, hvor det har været del af et større projekt.

På private fællesveje skal borgerne selv betale for hastighedsdæmpende foranstaltninger. På offentlige veje tager kommunen stilling til, om problemet er af et sådant omfang, at der skal etableres hastighedsdæmpning.

Forvaltningen har udarbejdet forslag til retningslinjer for hastighedsdæmpning i Allerød Kommune (se bilag 1). Forslaget til retningslinjer indeholder dels en beskrivelse af kommunens politik i forhold til hastighed og dels retningslinjer for borgere, som ønsker at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Følgende væsentlige punkter skal bemærkes:

- Større trafikprojekter herunder stiprojekter prioriteres i Trafik- og

Miljøhandlingsplanen.

- Sager om hastighedsdæmpning prioriteres fremadrettet en gang årligt af Teknik- og Planudvalget. Der foretages en prioritering ud fra den givne budgetramme med udgangspunkt i vejens klassifikation, trafiktal, ulykkestal og særlige forhold vedrørende vejens brug; f.eks. faciliteter for bløde trafikanter og anvendelse som f.eks. skolevej.
- På mindre boligveje, uden gennemkørende trafik, prioriteres som udgangspunkt ikke hastighedsdæmpende foranstaltninger. Hvis beboerne på en vej selv ønsker at finansiere hastighedsdæmpende foranstaltninger, er dette en mulighed.
- Kommunen indkøber i 2015 en fartviser, som placeres på udvalgte strækninger, hvor der vurderes at være behov for det. En fartviser, er et billigt alternativ til etablering af bump. I samarbejde med politiet planlægges en turnusordning for placering af fartviseren.

**Administrationens forslag**

Forvaltningen anbefaler, at:

- Forslag til retningslinjer for hastighedsdæmpende foranstaltninger (bilag 1) godkendes.
- Forvaltningen bemyndiges til at træffe beslutning vedr. sager om borgerfinansierede hastighedsdæmpende foranstaltninger (både offentlige veje og private fællesveje).

**Bilag**

Bilag 1: Retningslinjer hastighedsdæmpende foranstaltninger

**Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 11-11-2014**

---

Udvalget godkendte Forvaltningens forslag.

**Fraværende**

Ingen

## TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017

**18. Dispensationsansøgning vedr. lokalplan nr. 1-107B for Boligområde vest for Kongevejen i Blovstrød**

Sagsnr.: 10/269

**Punkttype** Beslutning.**Tema** Ovennævnte lokalplan udlægger området til åben lav boligbebyggelse med 21 boliger i alt. Herudover udlægger planen et område til blandet bolig- og erhvervsformål.

Teknik- og Planudvalget anmodes om at tage stilling til ansøgning om dispensation fra lokalplanens byggefelter, idet der ønskes en ændret opførelse af 3 tæt lav boliger, end den vedtagne lokalplan giver mulighed for.

**Sagsbeskrivelse** Lokalplan 1-107B Boligområde vest for Kongevejen i Blovstrød blev vedtaget af byrådet den 26. april 2012.

Projektudviklervirksomheden Skarebyg A/S anmoder om dispensation til at ændre byggefelterne for 3 tæt lav boliger, så de kan bygges i ét plan i stedet for 2 plan (bilag 1). Lokalplanen er udarbejdet i samarbejde med projektudviklervirksomhederne Skarebyg A/S og Trelleborg Typehuse Holding A/S, og byggefelterne er udarbejdet efter oplæg fra projektudviklerne.

Virksomhedernes baggrund for at søge om dispensation er, at de mener, at ændringerne vil forbedre boligområdet. Derudover har de erfaret, at det er vanskeligt at sælge et nyligt opført dobbelthus i to plan på 156 m<sup>2</sup> i lokalplanområdet, da de kunder, der leder efter huse i den størrelse, i de fleste tilfælde ønsker et parcelhus. Projektudviklerne mener, at en dispensation til at ændre byggefelterne i delområde A.2 og opføre 3 nye mindre bebyggelser i ét plan, som illustreret i bilagene 2-4, vil forbedre sandsynligheden for at udstykningen er fuldt bebygget i løbet af næste år.

Projektudviklerne ønsker tilladelse til at overskride de 3 sydlige skraverede byggefelter i delområde A.2 i lokalplanen. De 2 nordlige byggefelter i delområde A.2 er bebygget, som et dobbelthus i to plan på 156 m<sup>2</sup>. De nye foreslåede byggefelter for de 3 nye bebyggelser overholder samtlige byggelinjer i lokalplanen. I situationsplanen (bilag 5) er de nye byggefelter optegnet med blå stiplede linje, og lokalplanens eksisterende byggefelter er optegnet med grøn stiplede linje.

Ansøger mener, at ændringerne vil forbedre boligområdet og at

solforholdene i haverne vil blive væsentligt forbedret. Haverne på de to nordligste matrikler, hvor der er opført et dobbelthus i to plan, vil få mere sydvendt sollys, hvis bebyggelserne på de sydlige matrikler med ændrede byggefelter bliver opført i ét plan.

Der er ikke foretaget naboorientering, idet det er skønnet, at en orientering er af underordnet betydning for de personer og foreninger, der normalt skal orienteres.

På ovennævnte baggrund foreslår Forvaltningen:

**Forslag 1:**

Lokalplanen fastholdes, idet de oprindelige intentioner ønskes bevaret.

**Forslag 2:**

Der meddeles dispensation fra lokalplanens byggefelter.

**Administrationens forslag** Forvaltningen anbefaler forslag 1.

**Bilag** Bilag 1 Dispensationsansøgning  
Bilag 2 3D view 1.pdf  
Bilag 3 3D view 2.pdf  
Bilag 4 Facader.pdf  
Bilag 5 Situationsplan.pdf

---

**Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 11-11-2014** Udvalget godkendte forslag 2.

**Fraværende** Ingen

**TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017****19. Administrationspraksis for lavenergibyggeri i lokalplaner**

Sagsnr.: 14/15448

**Punkttype** Beslutning.**Tema** Udvalget anmodes om at tage stilling til administrationspraksis omkring lavenergibyggeri i forbindelse med lokalplanlægningen og byggesagsbehandlingen.**Sagsbeskrivelse** I Bygningsreglement 2010 (BR10) er der standardkrav (minimumskrav) til energiforholdene i byggeriet. Der er både energikrav til nybyggeri, tilbygninger/anvendelsesændringer og ved reovering. Udover minimumskravene til byggeriet er der i bygningsreglementet indført 2 frivillige lavenergiklasser: Lavenergiklasse 2015 og Bygningsklasse 2020, som man frivilligt kan vælge at opføre byggeriet efter, såfremt en lokalplan ikke stiller skærpede krav til energiforbruget.

De to lavenergiklasser er en del af udmøntningen af den energipolitiske aftale fra 2008, hvor det blev besluttet, at energiforbruget i nybyggeriet skal reduceres med i alt 75 % i 2020 i forhold til 2006.

Lavenergiklasse 2015 har et energiforbrug, som er ca. 25 % lavere end standardkravene i dag, og i bygningsklasse 2020 reduceres energiforbruget med ca. 50 % i forhold til i dag. I bygningsklasse 2020 er der ud over et lavt energiforbrug også lagt vægt på kvaliteter, så som godt indeklima og arkitektur. Derfor understøtter bygningsklassen løsninger af høj kvalitet med et sundt og komfortabelt indeklima, god arkitektur og dagslys.

Både lavenergiklasse 2015 og bygningsklasse 2020 blev indført som frivillige klasser i bygningsreglementet, og lavenergiklasserne bliver først standardkrav i henholdsvis 2015 og 2020. Hermed har byggebranchen fået en række år til at udvikle nye løsninger og gøre sig erfaringer med lavenergibyggeriet. Samtidig betyder den tidlige udmelding af klasserne, at de løsninger og byggemetoder, som udvikles og afprøves til disse byggerier, bliver forbedret og billiggjort frem mod 2015 og 2020.

Undersøgelser og rapporter har eftervist, at lavenergiklasse 2015 på nuværende tidspunkt er udviklet, så det ikke giver byggetekniske- og økonomiske udfordringer for bygherrer. Der er ikke udarbejdet lignende undersøgelser og rapporter for bygningsklasse 2020.

Krav om at ny bebyggelse, (både tilbygninger og nybyggeri) skal opføres som lavenergibyggeri er indført i mange af Allerød Kommunes lokalplaner, efter at en planlovsændring i 2007 gjorde det muligt. I kommunens nyere lokalplaner er kravet formuleret således: *”Ny bebyggelse skal etableres som lavenergibyggeri i henhold til det til enhver tid gældende bygningsreglement”*. Hertil følger denne note: *” I gældende Bygningsreglement 2010 anvendes to lavenergiklasser; hhv. Lavenergiklasse 2015 og Bygningsklasse 2020. Ny bebyggelse skal som minimum overholde energiklasse 2015 i Bygningsreglement 2010”*.

Energistyrelsen er i gang med at udarbejde et nyt bygningsreglement, Bygningsreglement 2015, som forventes at træde i kraft i slutningen af 2015. Bygningsreglement 2015 vil have væsentligt ændringer på energiområdet. Det forventes, at den nuværende lavenergiklasse 2015 med små justeringer vil blive standardkrav i bygningsreglement 2015. Derudover forventes det, at bygningsklasse 2020 med små justeringer vil blive den frivillige lavenergiklasse i bygningsreglement 2015. Da det nye bygningsreglement ikke er færdigskrevet og vedtaget på nuværende tidspunkt, er det uvist, hvordan energikravene i bygningsreglement 2015 bliver udformet.

Da der bliver ændret væsentligt på energibestemmelserne i løbet af 2015 vil der, uanset hvad, skulle besluttes en ny administrationspraksis i løbet af 2015, når bygningsreglement 2015 bliver gældende.

På baggrund af ovenstående har Forvaltningen følgende forslag:

**Forslag 1:**

Administrationspraksis ændres ikke på nuværende tidspunkt, og Forvaltningen fortsætter med den nuværende praksis indtil Bygningsreglement 2015 bliver gældende. Når Bygningsreglement 2015 er vedtaget genoptages sagen med hensyn til en ny administrationspraksis.

**Forslag 2:**

Administrationspraksis ændres, så der fremadrettet bliver indskrevet følgende i lokalplanerne.

*”Ny bebyggelse skal etableres som lavenergibyggeri i henhold til det til enhver tid gældende bygningsreglement”*. Hertil følger denne note: *” I gældende Bygningsreglement 2010 anvendes to lavenergiklasser; hhv. Lavenergiklasse 2015 og Bygningsklasse 2020. Ny bebyggelse skal som minimum overholde bygningsklasse 2020 i Bygningsreglement 2010”*

Når Bygningsreglement 2015 bliver vedtaget genoptages sagen med hensyn til en ny administrationspraksis.

**forslag**

**Bilag**                      Nej

**Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 11-11-2014**                      Udvalget godkendte Forvaltningens forslag 1.

---

**Fraværende**                      Ingen

## TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017

## 20. Valg af linjeføring for supercykelstien Farumruten

Sagsnr.: 14/12307

**Punkttype** Beslutning.**Tema** Teknik- og Planudvalget vedtog den 3. juni 2014 at igangsætte en analyse af to alternative linjeføringer for supercykelstien ”Farumrutens forlængelse til Allerød”, henholdsvis via Gl. Lyngelvej / Kollerødvej og via Nymøllevej.

Forvaltningen har fået udarbejdet en vurdering af de to linjeføringer, hvad angår strækningstiltag, anlægsudgifter samt opfyldelse af konceptet for supercykelstier.

Udvalget anmodes om at træffe beslutning om hvilken linjeføring, der skal arbejdes videre med.

**Sagsbeskrivelse** Allerød Kommune modtog i 2013 tilsagn om medfinansiering fra Supercykelstipuljen til etablering af Farumrutens forlængelse til Allerød. Den ansøgte udgift til etablering af Allerøds delstrækning udgjorde 8,3 mio. kr., hvortil Vejdirektoratet har givet tilsagn om medfinansiering på 50 %. Den ansøgte rute gennem Allerød løb ad Bregnerød Skovvej, under Nymøllevej og gennem Kratbjerg til Lillerød Bymidte, hvor den koblede sig på Allerødruten via Amtsvej.

På baggrund af udvalgets beslutning om, at supercykelstien ikke skulle løbe gennem Kratbjerg, har Forvaltningen fået udarbejdet en vurdering af to alternative linjeføringer - se kort (bilag 1) og notat (bilag 2):

1. En linjeføring ad Bregnerød Skovvej, under Nymøllevej og via Rødpællevej - Gl Lyngelvej – Kollerødvej – Frederiksborgvej – Amtsvej til Banevang, hvor ruten kobles til Allerødruten.
2. En linjeføring ad Bregnerød Skovvej, langs Nymøllevej - Allerødvej (via ny rampe) – Amtsvej til Banevang, hvor ruten kobles til Allerødruten.

*Alternativ 1 (via Gl. Lyngelvej / Kollerødvej):*

En stor del af strækningen løber gennem det centrale Lillerød, på henholdsvis Gl. Lyngelvej, Kollerødvej, Frederiksborgvej og Amtsvej. Der er i dag ingen cykelstier på Frederiksborgvej og Amtsvej. På Gl.



Lyngavej og Kollerødvej er der delte stier med en samlet bredde på 2,5 – 3,0 m (fortov + cykelsti). Vejudlæggene er så smalle, og husene ligger så tæt på vejene, at en breddeudvidelse ikke er mulig. Linjeføringen gennem Lillerød betyder derfor, at man må gå på kompromis med supercykelstikonceptet vedr. stibreder.

Af tiltag er foreslået: Nye cykelstier på Amtsvej og Frederiksborgvej, ny belægning på stierne på Kollerødvej og Gl. Lyngavej (af hensyn til jævnhed og adskillelse fra gående), mindre forbedringer i kryds, samt hastighedsdæmpende tiltag på Bregnerød Skovvej. Den samlede anlægsudgift er anslået til 9,5 mio.kr. En merudgift på 1,2 mio. kr. i forhold til det ansøgte beløb vil skulle finansieres alene af Allerød Kommune.

Linjeføringen er ca. 400 m længere end ruten gennem Kratbjerg. Der forekommer flere krydsninger på ruten, som kan give ophold for cyklisterne. Desuden medfører de snævre forhold på stierne på Gl. Lyngavej og Kollerødvej, at man må gå på kompromis med fremkommeligheden.

#### *Alternativ 2 (via Nymøllevej)*

En stor del af ruten løber ad Nymøllevej, hvor der i dag ikke er cykelstier. Ved Allerødvej etableres en cykelrampe, som sikrer nem og hurtig adgang til Lillerød Bymidte.

Af tiltag er foreslået: Nye cykelstier på Amtsvej og Nymøllevej, etablering af cykelrampe fra Nymøllevej til Allerødvej, forbedrede bump på Allerødvej samt hastighedsdæmpende tiltag på Bregnerød Skovvej. I notatet er udarbejdet økonomisk overslag for tre mulige løsninger på Nymøllevej; dobbelttrettet cykelsti i henholdsvis østlig og vestlig side af vejen samt enkelttrettet stier i begge sider af vejen. Den samlede anlægsudgift er anslået til henholdsvis 15,5 mio.kr, 18,2 mio.kr. og 25,9 mio.kr. En merudgift på 7,2 mio.kr., 9,9 mio.kr eller 17,6 mio. kr. i forhold til det ansøgte vil skulle finansieres alene af Allerød Kommune.

Linjeføringen er ca. 300 m længere end ruten gennem Kratbjerg. Da der stort set ingen krydsninger er undervejs, vil linjen opleves direkte og med høj fremkommelighed.

#### *Det videre forløb*

På baggrund af udvalgets beslutning om ændret linjeføring på Farumruten forlængelse til Allerød vil Forvaltningen ansøge Vejdirektoratet om godkendelse af revideret projektforslag. En evt. godkendelse sker på betingelse af, at ændringen efter Vejdirektoratets vurdering er i overensstemmelse med projektets formål, dvs. at kriterierne for en Supercykelsti er opfyldt.

Endvidere skal styregruppen for supercykelstisamarbejdet godkende det reviderede projekt i forhold til opfyldelse af konceptet for

supercykelstier.

På investeringsoversigten for 2015-2018 er afsat henholdsvis 2 mio. kr. i 2015, 0,9 mio. kr. i 2016 og 1,2 mio. kr. i 2017, svarende til 50 % af det ansøgte beløb. Begge alternative linjeføringer vil medføre en merudgift til anlæg i forhold til det bevilgede beløb. Denne merudgift skal alene dækkes af Allerød Kommune og derfor medtages i budgettet for 2016 og/eller 2017.

På baggrund af ovenstående foreslår Forvaltningen:

**Forslag 1:**

Forvaltningen ansøger supercykelstipuljen om godkendelse af revideret projektforslag, således at linjeføringen går via Gl. Lyngevej og Kollerødvej i stedet for gennem Kratbjerg.

Merudgiften på 1,2 mio. kr. medtages i budgetforhandlingerne for årene 2016-2017.

**Forslag 2:**

Forvaltningen ansøger supercykelstipuljen om godkendelse af revideret projektforslag, således at linjeføringen går via Nymøllevej i stedet for gennem Kratbjerg. På Nymøllevej anlægges dobbeltrettet cykelsti den vestlige side.

Merudgiften på 9,9 mio. kr. medtages i budgetforhandlingerne for årene 2016-2017.

**Administrationens forslag**

Forvaltningen anbefaler forslag 1.

**Afledte konsekvenser**

Supercykelstien ”Farumrutens forlængelse til Allerød” etableres i samarbejde med Furesø Kommune. Der er indgået aftale om, at supercykelstien anlægges i årene 2015-2017.

Såfremt delstrækningen i Allerød Kommune ikke anlægges, vil medfinansieringen fra puljen bortfalde for hele ruten.

**Økonomi og finansiering**

På investeringsoversigten for 2015-2018 er afsat henholdsvis 2 mio. kr. i 2015, 0,9 mio. kr. i 2016 og 1,2 mio. kr. i 2017.

Afhængig af valg af linjeføring, skal en merudgift på 1,2 eller 9,9 mio.kr. medtages i budgetforhandlingerne for årene 2016 og 2017.

**Dialog/høring**

-

<b>Bilag</b>	Bilag 1 Kort over linjeføringer Bilag 2 Notat vedr. vurdering af to alternativer for forlængelsen af Farumruten
<b>Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 11-11-2014</b>	<hr/> Sagen genoptages på et kommende møde, idet en linjeføring langs Nymøllevej frem til Banevang/Sortemosen undersøges nærmere.
<b>Fraværende</b>	Ingen

**TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017****21. Henvendelse til Transportministeren vedr. Hillerødmotorvejen**

Sagsnr.: 14/16789

**Punkttype** Beslutning**Tema** Udvalgsformanden og borgmesteren har ønsket, at der rettes henvendelse til Transportministeriet vedrørende uheld på Hillerødmotorvejen.

Udvalget anmodes om at tage stilling til Forvaltningens forslag til henvendelse (bilag 1).

**Sagsbeskrivelse** I trafikplanen for hovedstadsområdet (Fingerplanen) er der bl.a. planlagt en udbygning af motortrafikvejen mellem Allerød og Hillerød til 4 sporet motorvej (mellem Nymøllevej ved Allerød og Isterødvejen ved Hillerød). Udbygningen af strækningen indgik endvidere i Trængselskommissionens anbefalinger. Strækningen er dog endnu ikke blevet prioriteret.

Forvaltningen har kigget på uheldsdata og trafiktal for strækningen, og har udarbejdet forslag til en henvendelse til Transportministeren. I henvendelsen lægges vægt på, at trafikken på strækningen er stadig stigende, og at der sker mange ulykker på strækningen, hvorfor en udvidelse af vejen bør prioriteres snarest.

**Administrationens forslag** Forvaltningen anbefaler, at forslaget til henvendelse til Transportministeren godkendes.**Bilag** Udkast til brev til transportministeren**Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 11-11-2014**

---

Udvalget godkendte Forvaltningens forslag.**Fraværende** Ingen

**TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017****22. Anlægsregnskab for trafiksanering i området omkring Lyng Skole**

Sagsnr.: 12/12567

<b>Punkttype</b>	Beslutning.
<b>Tema</b>	Udvalget anmodes om at indstille anlægsregnskab for trafiksanering i området omkring Lyng Skole godkendt i Økonomiudvalget.
<b>Sagsbeskrivelse</b>	<p>Byrådet meddelte den 30. august 2012 en anlægsbevilling på 6,0 mio. kr. til projektering og anlæg af en afsætningsplads ved Lyng Skole, stier og fortove ved og omkring Lyng Skole samt mindre trafiksikkerhedsmæssige tiltag.</p> <p>Byrådet meddelte den 26. september 2013 en tillægsbevilling til anlægsbevillingen på 195.000 kr. Tillægsbevillingen blev afsat til hævnning af det overkørbare areal i rundkørslen på Kærhøjgårdsvej.</p> <p>Arbejderne er udført, og der er afholdt udgifter på i alt 6.164.434 kr., hvilket svarer til en mindredgift på 30.566 kr.</p>
<b>Administrationens forslag</b>	Forvaltningen foreslår, at anlægsregnskabet indstilles godkendt i Økonomiudvalget.
<b>Økonomi og finansiering</b>	<p>Anlægsbevilling: 6.195.000 kr. Anlægsudgift: 6.164.434 kr.</p> <p>Anlægsregnskabet afsluttes med et mindreforbrug på 30.566 kr.</p>
<b>Bilag</b>	Anlægsregnskab.pdf
<b>Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 11-11-2014</b>	Udvalget indstiller anlægsregnskabet godkendt i Økonomiudvalget.
<b>Fraværende</b>	Ingen

**TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017****23. Sag fra Martin Wolffbrandt - vandudfordringer i Blovstrød**

Sagsnr.: 14/16439

<b>Punkttype</b>	Beslutning.
<b>Tema</b>	Martin Wolffbrandt har i mail af 19. oktober 2014 anmodet om, at følgende bliver sat på dagsordenen for udvalgets møde den 11. november 2014.
<b>Sagsbeskrivelse</b>	<p>”3 Blovstrød-vand-udfordringer. Fotos vedhæftet.</p> <p>1) Vandpjask ved Vestervang (ved de to hastighedsdæmpende vej-bump).</p> <p>2) For ringe vandafledning ved Stubmarken</p> <p>3) For ringe vandafledning ved Sjælsø Allé</p> <p>TPU drøfter følgende:</p> <p>Vedr. 1) drøftes det om problemerne med "vandpjask" kan udbedres (finansiering: asfaltpuljen).</p> <p>Vedr. 2) +3) tager TPU stilling til om kommunen skal rette henvendelse til Allerød Spildevand om at vandet ikke afledes tilfredsstillende og at der derfor står vand efter kraftige regnskyl.”</p>
<b>Administrationens forslag</b>	-
<b>Bilag</b>	Foto 1.pdf Foto 2.pdf Foto 3.pdf
<b>Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 11-11-2014</b>	Udvalget besluttede, at der følges op i forbindelse med prioritering af belægningspuljen.
<b>Fraværende</b>	Ingen

Signeret af:

---

Jesper Hammer  
*Formand*

---

Lone Hansen  
*Næstformand*

---

Henriette Gedde  
*Medlem*

---

Lea Herdal  
*Medlem*

---

Martin Wolffbrandt  
*Medlem*

**Bilag: 2.1. NMKN afgørelse.pdf**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 82653/14





## NATUR- OG MILJØKLAGENÆVNET

Rentemestervej 8  
2400 København NV  
Telefon: 72 54 10 00  
nmkn@nmkn.dk  
www.nmkn.dk

7. oktober 2014 • J.nr.: NMK-31-01362 • Ref.: LEVES

### **AFGØRELSE**

#### **i sag om støjvolde og støjskærme ved Sjælsø Skydebane i Allerød Kommune**

Natur- og Miljøklagenævnet har truffet afgørelse efter planlovens<sup>1</sup> § 58, stk. 1, nr. 1, jf. § 35, stk. 1 (landzone).

Et enigt Natur- og Miljøklagenævn stadfæster Allerød Kommunes landzonetilladelse af 10. juni 2014 om udvidelse af eksisterende støjvolde og etablering af støjskærme på matr. nr. 4f Sandholm, Blovstrød, der udgør en del af den samlede faste ejendom matr. nr. 4f m.fl. Sandholm, Blovstrød, Høveltevej 117, 3460 Birkerød.

Tilladelsen bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden 3 år efter, at den er meddelt, eller ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år, jf. planlovens § 56, stk. 1.

Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse er endelig og kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, jf. § 17 i lov om Natur- og Miljøklagenævnet<sup>2</sup>. Eventuel retssag til prøvelse af afgørelsen skal være anlagt inden 6 måneder, jf. planlovens § 62.

Afgørelsen er truffet af nævnet, jf. § 5, stk. 1, i lov om Natur- og Miljøklagenævnet.

---

<sup>1</sup> Lovbekendtgørelse nr. 587 af 27. maj 2013 af lov om planlægning med senere ændringer

<sup>2</sup> Lovbekendtgørelse nr. 736 af 14. juni 2013 om Natur- og Miljøklagenævnet med senere ændringer

## Klagen til Natur- og Miljøklagenævnet

Afgørelsen er med brev af 26. juni 2014 påklaget til Natur- og Miljøklagenævnet af advokatfirmaet Kønig & Partnere på vegne af en gruppe omboende. Klagen er efterfølgende suppleret med brev af 4. juli 2014.

Klager har navnlig gjort gældende,

- at der bør ske en koordineret og samlet vurdering af de ansøgte støjdæmpende foranstaltninger for Sjælsø Skydebane og den nærliggende flugtskydebane,
- at det ansøgte vil medføre en markant ændring af landskabet, der er i strid med områdets planlægningsmæssige udpegninger,
- at landzonetilladelsen er i strid med fredningsbestemmelserne for området,
- at etablering af de ansøgte støjdæmpende foranstaltninger vil påvirke levestederne for særligt sårbare og truede dyre- og plantearter,
- at Allerød Kommune ikke bør være eneste instans, der tager stilling til det ansøgte,
- at der findes støjdæmpende foranstaltninger af mindre indgribende karakter for landskabet, som kommunen ikke har taget stilling til,
- at landzonetilladelsen er udstedt på et forkert juridisk grundlag, da kommunen har lagt forkerte støjgrænser til grund for afgørelsen,
- at sagsbehandlingen i kommunen forekommer at have forbrudt sig mod princippet om upartisk sagsbehandling, og endelig
- at landzonetilladelsen ikke tager stilling til spørgsmålet om håndtering af jord.

## Sagens oplysninger

Den samlede faste ejendom udgøres af matr. nr. 4f og 4m Sandholm, Blovstrød, og er på ca. 20,4 ha. Ejendommen ligger i landzone og ejes af Forsvarsministeriet. Sjælsø Skydebane ligger på matr. nr. 4f og er en del af Høvelte-Sandholm-Sjælsmark øvelsesterræn, der benyttes af forsvaret til øvelsesaktiviteter, og hvor der er begrænset offentlig adgang.

Øvelsesterrænet grænser op til Sjælsø og er præget af et bølget til bakket terræn med åbne enge, moser og overdrevsarealer, der flere steder er under tilgroning. Området rummer flere mindre bevoksninger og skove samt spredte lavninger med småsøer og vandhuller. Dertil gennemskæres området af en række mindre vandløb. Området er stort set friholdt for bebyggelse og tekniske anlæg m.v. (bortset fra kaserneområderne).

Sjælsø Skydebane (efterfølgende benævnt skydebaneanlægget) ligger i den østlige del af øvelsesterrænet ca. 200 m vest for Sjælsø, hvor terrænet er forholdsvis fladt og lavtliggende. Anlægget dækker et areal på ca. 5,5 ha, og består bl.a. af tre langdistancebaner med 200, 100 og 50 m standpladslinjer og to kortdistancebaner. Anlægget er mod nord, syd og øst omgivet af græsbelædede jordvolde. Anlægget anvendes bl.a. af forsvaret, hjemmehæren og politiet. Dertil udlejes anlægget til private jagtforeninger. Ca. 50 m nordøst for anlægget – uden for voldene – ligger en eksisterende flugtskydebane med en jagtbane og 4 standpladser.

Skydebaneanlægget ligger ifølge Allerød Kommuneplan 2013-2025 inden for et område, der er udpeget som *værdifuldt landskab* og *uforstyrret landskab*. Af kommuneplanens retningslinjer for udpegingerne fremgår bl.a., at der kun må foretages ændringer, såfremt det kan ske uden at forringe de særligt værdifulde landskabelige helheder og enkeltelementer. Ifølge kommuneplanens landskabskarakterkortlægning ligger anlægget inden for landskabsområdet *Søbakken*, hvor det bl.a. anbefales at

friholde udsigter for permanente anlæg, byggeri og træopvækst. Af områdebeskrivelsen fremgår bl.a., at områdets værdier først og fremmest knytter sig til udsigterne, da der er begrænset offentlig adgang.

Ifølge Fingerplan 2013 ligger skydebaneanlægget på grænsen mellem den indre regionale grønne kile (Sjælsøkilen Vest) og den ydre grønne kile (Furesø Stavnsholt kilen). Ifølge planen skal kilerne forbeholdes til overvejende almene, ikke bymæssig friluftsanvendelse med mulighed for jordbrugs-mæssig anvendelse. Af kommuneplanen fremgår supplerende, at de regionale friluftsområder (de indre og ydre grønne kiler) skal friholdes for store vindmøller samt nye anlæg og ændret arealanvendelse, som kan medføre væsentlige miljøgener, der forringer den rekreative anvendelse og oplevelse.

Skydebaneanlægget ligger også inden for kommuneplanens rammeområde BL.M.02, Høvelte Kaserne, der fastlægger anvendelsen til militære aktiviteter.

Ejendommen og det omkringliggende øvelsesterræn er dertil omfattet af Fredningsnævnet for Frederiksborg Amts afgørelse af 17. november 2000 om fredning af Høvelte-Sandholm-Sjælsmark Øvelsesplads. Fredningen har bl.a. til formål at bevare og forbedre de landskabelige og naturmæssige kvaliteter samt områdets fremtidige rekreative anvendelse. Området ønskes friholdt for bebyggelse, veje og andre permanente anlæg. Af fredningens § 2 fremgår, at fredningen ikke hindrer, at den militære anvendelse kan fortsætte som hidtil. Det fremgår også, at så længe arealerne ejes og/eller anvendes af forsvaret, reguleres arealernes drift og pleje, vejanlæg og mindre bygningsarbejder af den til enhver tid gældende drifts- og plejeplan for Høvelte-Sandholm-Sjælsmark Øvelsesplads, udarbejdet i samarbejde mellem Skov- og Naturstyrelsen og forsvaret.

Allerød Kommune har desuden oplyst, at der ved årsskiftet 2013/2014 blev udsendt "Forslag til stiplan for en sti omkring Sjælsø" med tilhørende miljøvurdering, som betyder en stiføring øst for skydebaneanlægget (mellem anlæg og Sjælsø). Af forslaget fremgår bl.a., at Allerød, Hørsholm og Rudersdal Kommuner har igangsat en undersøgelse af mulighederne for at etablere nye rekreative stier langs vestenden af Sjælsø med henblik på at skabe et sammenhængende stiforløb omkring hele søen. Ifølge forslaget vurderes etableringen af et samlet stiforløb rundt om Sjælsø at styrke de rekreative interesser i området ved at åbne for adgang til den vestlige ende af Sjælsø og give borgerne mulighed for at opleve landskabet og udsigten over søen.

#### *Sager om Sjælsø Skydebane*

Af sagens akter fremgår, at Allerød Kommune har været i dialog med forsvaret om en miljøgodkendelse af Sjælsø Skydebane. Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste har på den baggrund den 6. december 2012 fremsendt en ansøgning til kommunen om miljøgodkendelse. Kommunen har modtaget tillæg til ansøgningen i marts og april 2014.

Allerød Kommune har den 20. juni 2014 meddelt miljøgodkendelse til Sjælsø Skydebane. Afgørelsen er påklaget til Natur- og Miljøklagenævnet og behandles særskilt under nævnets j.nr. NMK-10-00825.

Naturstyrelsen har desuden den 2. juni 2014 truffet afgørelse om, at et projekt vedrørende en forøgelse af de ydre støjvolde ved Sjælsø Skydebane ikke er omfattet af VVM-bekendtgørelsens regler. Afgørelsen er påklaget til Natur- og Miljøklagenævnet og behandles særskilt under nævnets j.nr. NMK-34-00375.

I forbindelse med miljøgodkendelsen er det nødvendigt, at skydebaneanlæggets støjniveau ved nærmeste nabo nedbringes, idet de vejledende grænseværdier for støj, der fremgår af Miljøstyrelsens vejledning om skydebaner<sup>3</sup>, overskrides ved de hidtidige og forventede fremtidige aktiviteter på anlægget. Som følge heraf har forsvarrets Bygnings- og Etablissementstjeneste den 16. november 2012 søgt om landzonetilladelse til at foretage ændringer af det eksisterende voldanlæg med henblik på, at ingen bolig vil blive støjbelastet med mere end 70 dB (A)I.

Det ansøgte omfatter:

- Opførelse af støjskærme nord for de to langdistancebaner (internt i anlægget),
- forhøjelse af den eksisterende endevold mod øst (langs Sjælsø),
- forhøjelse af de eksisterende sidevolde mod nord og syd, og
- opstilling af støjskærme på de to sidevolde.

Det ansøgte ønskes etableret i to faser, hvor fase 1 omfatter etablering af de to støjskærme internt i anlægget. Fase 1 ønskes gennemført i 2014. I fase 2 ønskes de ydre støjvolde udvidet og støjskærmene herpå etableret. Fase 2 ønskes gennemført i 2015.

Det eksisterende terræn ved skydebaneanlægget er i kote ca. 23.

Endevoldens eksisterende top er i kote 31. Endevolden er ansøgt etableret i kote 37. Volden vil således skulle forhøjes med 6 m, dvs. fra 8 m til 14 m. Volden vil få en hældning på 1:1,5 og blive beklædt med græs. Volden vil inddrage en del af det omgivende areal, herunder vejadgangen, som derfor skal flyttes længere mod øst, ligesom der skal etableres en grøft mellem volden og vejen.

Sidevoldene har en mere varieret højde. På det højeste sted er sidevoldenes eksisterende top i kote 27. Sidevoldene er ansøgt etableret i maksimalt kote 34. Voldene vil således skulle forhøjes med maksimalt 7 m, dvs. fra 4 m til 11 m. På sidevoldene er der yderligere ansøgt om at etablere 2,5 m høje støjskærme (på den østlige del af voldene). Det betyder, at sidevoldene med støjskærme vil nå op i maksimalt kote 36,5, dvs. en samlet højde på maksimalt 13,5 m.

I forbindelse med sagens behandling har Allerød Kommune ønsket at få illustreret de ansøgte støjdæmpende foranstaltningers visuelle påvirkninger af landskabet. På den baggrund er der udarbejdet en visualisering af det ansøgte projekt.

Allerød Kommune har foretaget skriftlig orientering af naboerne til ejendommen forud for meddelelsen af afgørelsen. Naboorienteringen er sendt til 1.476 adresser i Allerød, Rudersdal og Hørsholm Kommuner. Der er modtaget bemærkninger fra flere omboende og naboer. Dertil er Rudersdal og Hørsholm Kommuner blevet orienteret om det ansøgte umiddelbart efter, at naboorienteringen blev sendt ud.

#### *Den påklagede landzonetilladelse*

Allerød Kommune har den 10. juni 2014 meddelt landzonetilladelse til det ansøgte og har anført, at der gives tilladelse til:

- Opførelse af 1 m støjskærme nord for langdistancebane 1 og 2.

---

<sup>3</sup> Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1995 om skydebaner

- Forhøjelse af eksisterende endevold beliggende mod øst (langs Sjælsø) med 6 m til 14 m over terræn. Top af vold anlægges i kote 37 m DVR 90.
- Forhøjelse af sidevolde beliggende mod nord og syd med op til 7 meter.
- Etablering af 2,5 m høje støjskærme på den østlige del af voldene, placeret nord og syd for skydebanen. Det betyder, at støjskærme skal opstilles på top af volde fra 100 m standplads-punktet på skydebane til endevold. Top af støjskærm etableres i op til kote 36,5.

Med henvisning til fredningens § 2 har Allerød Kommune anført, at forsvaret har mulighed for at foretage ændringer, såfremt det er nødvendigt for områdets nuværende anvendelse. Kommunen har på den baggrund vurderet, at ændringen af voldene ikke kræver dispensation fra fredningsbestemmelserne. Kommunen har endelig anført, at vilkåret om fjernelse af de nye volde når forsvaret ophører med deres aktiviteter, desuden vil sikre fredningens formålsbestemmelser om at friholde området for bebyggelse og bevare de landskabelige og rekreative værdier.

I forhold til de landskabelige påvirkninger har Allerød Kommune vurderet, at anlægget med de ansøgte ændringer vil blive mere markant i landskabet. Kommunen finder dog ikke, at anlægget vil blive dominerende i landskabet. Kommunen har henvist til, at anlægget pga. terrænet i området og placeringen mellem en mindre fredskov og den gamle skydebane, der i dag er groet til, hovedsageligt er synligt fra Sjælsø siden. Kommunen har lagt vægt på, at terrænet stiger umiddelbart nordvest og sydvest for anlægget over voldenes højde, således at anlæggets top ikke aftegnes mod himlen (set fra øst/Sjælsø siden).

For at udviske støjvoldenes kontur har Allerød Kommune stillet vilkår om etablering af tæt/lav beplantning på støjvoldenes ydersider. Støjskærmene skal desuden etableres i afdæmpede farver for at give et bedre sammenfald med baggrunden.

Med henvisning til den begrænsede offentlige adgang til øvelsesterrænet har Allerød Kommune vurderet, at den rekreative brug af området på nuværende tidspunkt er begrænset. Såfremt forsvaret ikke længere benytter arealet, og området bliver mere åbent for offentligheden, vil de tilladte støjvolde og støjskærme skulle fjernes, hvilket er sikret ved vilkår. Dermed sikres det, at udvidelsen af støjvoldene får minimal indvirkning på de rekreative interesser.

I forhold til Natura 2000-områder og bilag IV-arter har Allerød Kommune samlet vurderet, at det ansøgte ikke vil påvirke Natura 2000 områder og bilag IV-arter i området. Kommunen har bl.a. lagt vægt på, at nærmeste Natura 2000-område ligger ca. 3 km fra skydebaneanlægget, og at der ikke er registreret særligt sårbare eller truede dyre- og plantearter i nærheden af anlægget.

#### *Klagen og bemærkninger til sagen*

Allerød Kommunes landzonetilladelse er som tidligere anført påklaget til Natur- og Miljøklagenævnet af en gruppe omboende. Kommunen har fremsendt sagen til nævnet den 17. juli 2014 vedlagt kommunens udtalelse. Klager og ansøger har efterfølgende med breve af henholdsvis 5. og 6. august 2014 til nævnet fremsendt supplerende bemærkninger.

På baggrund af bemærkninger fra klager har Natur- og Miljøklagenævnet med brev af 20. august 2014 foretaget en supplerende høring af Allerød Kommune. Kommunens høringssvar har efterfølgende givet klager anledning til at komme med supplerende bemærkninger i brev af 8. september 2014.

Nedenfor gengives hovedtræk af klagepunkter, bemærkninger og høringsvar.

#### *Flugtskydebane*

Klager har anført, at der i landzonetilladelsen alene er taget stilling til støjdæpende foranstaltninger for Sjælsø Skydebane. Klager finder, at der bør ske en koordineret og samlet vurdering af de støjdæpende foranstaltninger for Sjælsø Skydebane og den nærliggende flugtskydebane, så det fredede landskab ikke forsynes med støjvolde over flere gange.

Hertil har Allerød Kommune bemærket, at Sjælsø Skydebane og flugtskydebanen er to separate anlæg. Flugtskydebanen er – ligesom Sjælsø Skydebane – beliggende på forsvarrets areal, men tilhører Hørsholm og Omegns Jagtforening. Kommunen har bemærket, at den har modtaget en ansøgning om at udskifte de nuværende standpladser på flugtskydebanen med nye "huse", der reducerer støjen. Kommunen har anført, at der ikke vil være behov for yderligere volde på flugtskydebanen, da kommunen er indstillet på at meddele landzonetilladelse til de nye "huse".

Klager fastholder, at der bør ske en koordineret og samlet vurdering. Klager har supplerende bemærket, at Allerød Kommune på det foreliggende grundlag synes at have taget stilling til ansøgningen vedrørende flugtskydebanen, og at kommunen i en nærmere sagsbehandling må vurdere det ansøgte, herunder bl.a. udformningen af det ansøgte og om den planlagte ændring må forventes at reducere støjen.

Klager har også bemærket, at Allerød Kommune med sit høringsvar efterfølgende har fremsendt et bilag til Natur- og Miljøklagenævnet, der viser flugtskydebanens placering ved Sjælsø Skydebane. Klager finder, at fremsendelsen af bilaget uden yderligere bemærkninger fra kommunen kan udlægges som kommunens anerkendelse af, at flugtskydebanen og Sjælsø Skydebane er tæt forbundne.

Efter telefonisk forespørgsel fra Natur- og Miljøklagenævnet har Allerød Kommune oplyst, at kommunen har modtaget ansøgningen om at udskifte de nuværende standpladser på flugtskydebanen med nye "huse" den 4. juli 2014. Dertil har kommunen oplyst, at flugtskydebanen har en miljøgodkendelse fra 1. april 2009.

#### *Landskab og planlægningsmæssige udpegninger*

Med henvisning til områdets udpegninger i Fingerplan 2013, Allerød Kommuneplan 2013 samt områdets rekreative og naturmæssige værdier finder klager, at etablering af de støjdæpende foranstaltninger vil medføre en markant ændring af landskabet, som er i strid med de overordnede vedtagne planer for området. Klager finder dertil, at de støjdæpende foranstaltninger for flugtskydebanen yderligere vil medføre markante ændringer.

Allerød Kommune har i den anledning bl.a. henvist til, at det af landskabskarakterkortlægningen for området fremgår, at områdets værdier omkring skydebaneanlægget først og fremmest knytter sig til udsigterne, og at det bl.a. anbefales, at udsigter i området friholdes. I forhold til den landskabelige vurdering har kommunen supplerende bemærket, at anlægget er placeret nede i terrænet, og at udsigter over søen ikke generes ved forhøjelsen af voldene. Kommunen har også bemærket, at anlægget ikke kan ses fra offentligt tilgængelige arealer mod vest, idet det er "gemt" bag den bakke, der ligger umiddelbart nordvest og sydvest for anlægget.

Klager fastholder, at det ansøgte vil medføre en markant ændring af landskabet, som er i strid med områdets planlægningsmæssige udpegninger. Klager gør gældende, at Allerød Kommune er enig med den fremførte klageindsigelse om, at det ansøgte vil medføre en markant ændring af landskabet, og at de stillede vilkår om beplantning og fjernelse støtter dette synspunkt. Klager gør også gældende, at kommunens begrundelse for at se bort fra, at der er tale om en markant ændring af landskabet, forudsætter, at man geografisk placerer sig bag nogle bakker.

Klager har supplerende gjort gældende, at der er planlagt en sti hele vejen rundt om Sjælsø, hvorfra udsigten mod vest vil blive ganske forværret med en støjvold, som nærmest bliver dobbelt så høj, og som vil ligge ca. 100 m fra stien. Ifølge klager er denne faktuelle oplysning uomtalt i den trufne afgørelse. På den baggrund gør klager gældende, at officialprincippet er overtrådt, idet stien ikke er medtaget som et sagligt kriterium i en afvejning over for det af forvaltningen anførte om den begrænsede trafik som følge af militært område.

I høringen af Allerød Kommune har Natur- og Miljøklagenævnet anmodet kommunen om at komme med en supplerende udtalelse til klagers anbringende om stien. Kommunen har i den anledning bl.a. bemærket, at projektet vedrørende etablering af en sti rund om Sjælsø, ikke er endeligt vedtaget, og at der ikke er indgået bindende aftaler med forsvaret om brug af arealer.

Til den landskabelige vurdering har Allerød Kommune bl.a. supplerende bemærket, at vurderingen ikke afhænger af, om stien anlægges eller ej. Den helt overordnede landskabelige interesse i området er kig til Sjælsø, og en evt. placering af stien mellem skydebaneanlægget og søen, vil ikke påvirke kigget til søen.

Allerød Kommune har endelig bemærket, at stien er behandlet i forbindelse med naboorienteringen, hvor en indsigelse handlede om det u hensigtsmæssige i at planlægge for forbedret adgang samtidig med udvidelse af eksisterende støjvolde og etablering af støjskærme. Kommunen har anført, at den har været opmærksom på stien i forbindelse med sagens behandling.

Klager har på den baggrund anerkendt, at Allerød Kommune har været opmærksom på stien rundt om Sjælsø i forbindelse med sagens behandling. Klager fastholder dog, at naturoplevelsen og de landskabelige værdier vil blive forværret med det ansøgte. Klager gør supplerende gældende, at planerne om at etablere en sti må anses for at være et ganske betydningsfuldt spørgsmål i et område, som i fremtiden må forventes at blive mere åbent for offentligheden. Spørgsmålet bør derfor fremhæves i forbindelse med behandlingen af det ansøgte.

#### *Fredningsbestemmelser*

Klager finder, at den meddelte landzonetilladelse er i strid med fredningsbestemmelserne for Høvelte-Sandholm-Sjælsmark Øvelsesplads. Klager har anført, at der ved fredningen blev tilstået forsvaret tilladelse til mindre bygningsarbejder, så længe arealet var ejet og/eller blev anvendt af forsvaret. Klager har henvist til, at det overordnede formål med fredningen var at friholde området for bebyggelse og permanente anlæg.

Allerød Kommune fastholder, at det tilladte ikke er i strid med fredningens bestemmelser. Kommunen har supplerende bemærket, at det ansøgte heller ikke er i strid med drifts- og plejeplanen.

Klager her hertil supplerende bemærket, at Allerød Kommunes konklusion ikke er korrekt, og ikke har hjemmel i Fredningsnævnets afgørelse.

#### *Sårbare og truede dyre- og plantearter*

Klager finder, at udvidelse af eksisterende støjvolde og etablering af støjskærme vil påvirke levestederne for særligt sårbare og truede dyre- og plantearter, og har specifikt henvist til fuglen engsnarre. Vedrørende fortolkning af værdien og sårbarheden af det berørte område har klager henvist til NKO nr. 461<sup>4</sup>, hvor kommunens væsentlighedsvurdering blev underkendt.

Allerød Kommune fastholder, at det ansøgte ikke vil påvirke sårbare eller beskyttelseskrævende dyre- eller plantearter og har supplerende bemærket, at det ansøgte heller ikke vil påvirke områder omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. Kommunen har dertil uddybende redegjort for, at det er tvivlsomt, om der findes engsnarre i området.

Med henvisning til Allerød Kommunes redegørelse vedrørende engsnarren frafalder klager sit anbringende om det ansøgtes påvirkning af fuglen.

#### *Afgørelseskompetence*

Klager har anført, at Allerød Kommune ikke bør være eneste instans, der tager beslutning om det ansøgte, og har henvist til, at skydebaneanlæg og øvelseterræn er placeret i den yderste østlige ende af Allerød Kommune, og at støj- og miljøproblemer stort set ikke opleves af Allerød Kommunes borgere, men derimod af borgerne i Rudersdal og Hørsholm Kommuner.

Hertil har Allerød Kommune bemærket, at kompetencen følger af planlovens § 35, og at støj- og miljøhensyn reguleres i miljøgodkendelsen og ikke landzonetilladelsen.

Klager har efterfølgende bemærket, at landzonetilladelsen er en nødvendig forudsætning for den meddelte miljøgodkendelse, og at inddragelse af hensyn til støj- og miljøproblemer for borgerne i nabokommunerne derfor er saglige hensyn, der bør inddrages i forbindelse med landzonesagen, hvilket ifølge klager ikke er sket.

#### *Alternative støjdæmpende foranstaltninger*

Klager har også gjort gældende, at der findes støjdæmpende løsningsforslag, der ikke i samme grad ændrer det eksisterende landskab, og samtidig tager højde for de miljømæssige hensyn. Klager har henvist til, at forsvaret i 2005 ansøgte om at udføre en delvis eller fuld overdækning af skydebanerne, hvorved de nuværende støjvolde ville blive bevaret. Klager finder, at forsvarets løsningsforslag med overdækning er mindre indgribende end det tilladte, og at alternative løsninger ikke er blevet vurderet. Ifølge klager bør sagen derfor hjemvises med henblik på en nærmere vurdering af mindre indgribende løsninger.

#### *Støj*

Ifølge klager bør landzonetilladelsen også hjemvises, fordi den er udstedt på et forkert juridisk grundlag. Klager har uddybet, at Allerød Kommune i landzonetilladelsen har henvist til en grænseværdi for støj på maksimalt 70 dB (A)I ved boliger. Klager har anført, at de 70 dB(A)I er den grænseværdi for støj, der gælder for *eksisterende skydebaner*. Klager finder, at kommunen burde have

---

<sup>4</sup> Naturklagenævnet Orienterer, NKO nr. 461, januar 2009



lagt den grænseværdi, der gælder for *nye skydebaner* til grund, og har henvist til, at det fremgår af miljøvurderingen til forslaget til landsplandirektivet for Sjælsmark Kaserne<sup>5</sup>, at det tilladelige aktivitetsniveau på skydebanen bestemmes af retningslinjer for *nye skydebaner*, jf. Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1995. Klager har supplerende bemærket, at kommunen også i miljøgodkendelsen af 20. juni 2013, har taget udgangspunkt i grænseværdier for støj ved boliger, som gælder for *eksisterende skydebaner*.

Hertil har Allerød Kommune bemærket, at kommunen modtog forslag til Landsplandirektivet den 26. juni 2014, dvs. 16 dage efter landzonetilladelsen var meddelt. Landzonetilladelsen er derfor meddelt ud fra dagældende plangrundlag og kommunen har ikke inddraget landsplandirektivet i sagsbehandlingen. Kommunen har dertil supplerende bemærket, at der fremgår følgende af miljøvurderingen til forslaget til landsplandirektivet:

”Hvis støjdemningen af skydebanerne forbedres til maksimalt 70 dB(A)I som planlagt, vil støjbelastningen på Sjælsmark Kaserne blive reduceret til 67 dB(A)I, bortset fra bygning 3 og Tingstedet, hvor den vil være mellem 67 og 70 dB(A)I. Ved en etablering af de højere støjvolde og en reduktion af aktivitetsniveauet på skydebanerne vil der kunne planlægges for et asylcenter.”

Klager fastholder, at landzonetilladelsen er udstedt på et forkert juridisk grundlag og derfor bør hjemvises, idet vurderingen vedrørende støj ikke er foretaget ud fra gældende lovgivning.

#### *Upartisk sagsbehandling*

Klager har supplerende gjort gældende, at sagsbehandlingen i Allerød Kommune forekommer at have forbrudt sig mod princippet om upartisk sagsbehandling. Klager har i den anledning henvist til, at kommunen i forbindelse med afgivelse af bemærkninger til klagen (se ovenfor) har anført, at landsplandirektivet ikke har været inddraget i sagsbehandlingen. Klager har henvist til, at det fremgår af et beslutningsreferat vedrørende et møde afholdt den 22. april 2014 i kommunen, at Naturstyrelsen deltog i mødet og var repræsenteret ved den kontorchef og fuldmægtig, der senere sendte forslaget til landsplandirektivet i høring. Natur- og Miljøklagenævnet må forstå klagers bemærkninger således, at klager finder, at kommunen – i kraft af Naturstyrelsens deltagelse i mødet – havde kendskab til landsplandirektivet inden den traf afgørelse i landzonesagen den 10. juni 2014.

#### *Jordhåndtering*

Endelig har klager anført, at landzonetilladelsen ikke tager stilling til spørgsmålet om håndtering af jord fra udgravning af nye skydepladser. Klager finder, at spørgsmålet om håndtering af forurenede jord bør belyses nærmere i landzonesagen, når det netop er jordvolde, som ønskes etableret.

#### *Klageberettigelse*

Ansøger har bl.a. anmodet om, at klagen afvises, da klager ikke kan identificeres. Ansøger har henvist til, at klager repræsenteres af König & Partnere, der har påklaget afgørelsen på vegne af sine klienter. Der er ikke oplyst yderligere om klienternes identitet, og ansøger finder derfor ikke, at Natur- og Miljøklagenævnet kan vurdere, om klager har en retlig interesse i sagen og dermed er klageberettiget, jf. planlovens § 59, stk. 1.

---

<sup>5</sup> Miljøvurdering af Forslag til Landsplandirektiv for Sjælsmark Kaserne. 26. juni 2014

Natur- og Miljøklagenævnets sekretariat har den 5. september 2014 besigtiget skydebaneanlægget og det nærliggende øvelsesterræn.

### **Natur- og Miljøklagenævnets bemærkninger og afgørelse**

I sagens behandling har deltaget Natur- og Miljøklagenævnets 10 medlemmer: Pernille Christensen (formand), Ole Pilgaard Andersen, Martin Glerup, Leif Hermann, Per Larsen, Marion Pedersen, Marianne Højgaard Pedersen, Peter Thyssen, Jens Vibjerg og Henrik Waaben.

Efter planlovens § 58, stk. 1, nr. 1, kan kommunens afgørelser efter planlovens § 35, stk. 1, påklages til Natur- og Miljøklagenævnet. Nævnet har efter denne bestemmelse kompetence til at efterprøve kommunens afgørelse for så vidt angår retlige og skønsmæssige spørgsmål (fuld prøvelse).

#### *Klageberettigelse*

Ansøger har gjort gældende, at klager ikke er klageberettiget, da klager er anonym, og Natur- og Miljøklagenævnet derfor ikke kan vurdere, om klager har en retlig interesse i sagen.

En kommunalbestyrelses afgørelse efter planlovens § 35, stk. 1, kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet af enhver med retlig interesse i sagens udfald, jf. planlovens § 59, stk. 1. Klageberettigelsen beror på en konkret vurdering af, om klageren har en individuel og væsentlig interesse i sagens udfald.

For klager fra naboer og omboende indebærer den konkrete prøvelse af klagerens retlige interesse i sagen typisk en vurdering af aktualiteten og væsentligheden af de genevirkninger af landskabelig og miljømæssig karakter, som en tilladelse måtte indebære for klagers ejendom. Efter Natur- og Miljøklagenævnets praksis er en afstandsgrænse på 1-2 km udgangspunkt for vurderingen.

I den aktuelle sag har klagernes repræsentant, Kønig & Partnere, efter forespørgsel fra Natur- og Miljøklagenævnet oplyst identiteten på én omboende klager til nævnet. Afstanden mellem beboelsesbygningen på klagers ejendom og skydebaneanlægget er ifølge nævnets opmåling ca. 1 km. Klager bor tæt på Sjælsø og nær øvelsesterrænet.

I overensstemmelse med praksis har Natur- og Miljøklagenævnet vurderet, at den omboende klager er klageberettiget. Nævnet har lagt vægt på, at det ansøgte projekt med udvidelse af eksisterende støjvolde og etablering af støjskærme er af en sådan karakter med hensyn til indvirkning på lokalområdet, at klager må anses for klageberettiget i kraft af klagers nærhed til skydebaneanlægget, som afgørelsen vedrører.

#### *Fredningsbestemmelser*

Til det anførte om, at landzonetilladelsen strider mod fredningsbestemmelserne for Høvelte-Sandholm-Sjælsmark Øvelsesplads, bemærker Natur- og Miljøklagenævnet, at tilsyn og dispensation på fredningsområdet hører under forskellige myndigheder.

Dispensation fra fredningsbestemmelser meddeles af det stedlige fredningsnævn, jf. naturbeskyttelseslovens<sup>6</sup> § 50.

---

<sup>6</sup> Lovbekendtgørelse nr. 951 af 3. juli 2013 af lov om naturbeskyttelse

Efter naturbeskyttelseslovens § 73, stk. 1, skal kommunen påse overholdelsen af loven og af de regler, der er udstedt efter loven, samt fredningsbestemmelser. Kommunen skal foranledige et ulovligt forhold lovliggjort, medmindre forholdet har underordnet betydning, jf. § 73, stk. 5. Ifølge lovens § 78, stk. 1, 2. pkt., kan kommunens afgørelser efter § 73, stk. 5 – dvs. afgørelser truffet af kommunen som tilsynsmyndighed – ikke påklages til Natur- og Miljøklagenævnet.

Efter Natur- og Miljøklagenævnets praksis kan en kommunes vurdering af, at der ikke foreligger en overtrædelse af fredningsbestemmelser, ikke påklages til nævnet.<sup>7</sup>

Natur- og Miljøklagenævnet kan på den baggrund ikke realitetsbehandle den del af klagen, som vedrører Allerød Kommunes fortolkning af fredningsbestemmelserne.

Natur- og Miljøklagenævnet skal samtidig gøre opmærksom på, at omboende ikke er klageberettigede i relation til afgørelser efter naturbeskyttelseslovens bestemmelser, jf. naturbeskyttelseslovens § 86, stk. 1.

#### *Flugtskydebane*

Natur- og Miljøklagenævnet finder, at ansøgning om landzonetilladelse til opførelse af nye anlæg, bygninger m.m. på samme ejendom, der skal omfatte relaterede aktiviteter, som udgangspunkt bør vurderes samlet. Det beror dog på en konkret vurdering i det enkelte tilfælde.

Ifølge Allerød Kommunes oplysninger er ansøgningen om at udskifte de nuværende standpladser på flugtskydebanen modtaget i kommunen den 4. juli 2014, dvs. efter det tidspunkt, hvor kommunen traf afgørelse i den aktuelle sag om Sjælsø Skydebane. Natur- og Miljøklagenævnet finder, at de to sager kan behandles uafhængigt af hinanden, og har lagt vægt på det tidsmæssige forløb og det forhold, at der er tale om to forskellige ansøgere. Nævnet har også lagt vægt på, at flugtskydebanen – i modsætning til Sjælsø Skydebane – har mindre fremtrædende faste konstruktioner og at skydningen foregår i det naturlige terræn. Nævnet finder på den baggrund at det eksisterende skydebaneanlæg med voldene – uanset nærheden til flugtskydebanen – fremstår som et afgrænset anlæg.

Natur- og Miljøklagenævnet har i høringsbrevet af 20. august 2014 bedt Allerød Kommune om at fremsende et kort, hvoraf flugtskydebanens placering fremgik. Det forhold, at kommunen ikke har haft bemærkninger til kortet i forbindelse med fremsendelsen til nævnet, er ikke nødvendigvis et udtryk for kommunens anerkendelse af, at flugtskydebanen og Sjælsø Skydebane er tæt forbundet. Kommunens bemærkninger til klagepunktet vedrørende flugtskydebanen fremgår i øvrigt af kommunens udtalelse til nævnet fremsendt den 17. juli 2014.

#### *Alternative støjdæpende foranstaltninger*

I den aktuelle sag omfatter nævnets prøvelse den påklagede landzoneafgørelse med de ansøgte støjdæpende foranstaltninger, herunder om det ansøgte vil stride mod de hensyn, der skal varetages ved administration af planlovens landzonebestemmelser. Det ligger således ud over nævnets kompetence at tage stilling til alternative støjdæpende foranstaltninger, som ikke indgår i ansøgningen, herunder overdækning af skydebanerne.

---

<sup>7</sup> Natur- og Miljøklagenævnet Orienterer, NoMO nr. 88, juli 2012

### *Landzonebestemmelserne*

Efter planlovens § 35, stk. 1, må der ikke i landzone foretages udstykning, opføres ny bebyggelse eller ske ændring i anvendelsen af bestående bebyggelse og ubebyggede arealer uden kommunens tilladelse.

Planlovens landzonebestemmelser har bl.a. til formål at værne om de landskabelige og rekreative interesser og at hindre spredt og uplanlagt bebyggelse i det åbne land.

I den konkrete sag træffes afgørelsen efter en samlet vurdering af det ansøgte set i forhold til navnlig de planlægningsmæssige og landskabelige hensyn, som ifølge lovens forarbejder skal varetages ved administrationen af landzonebestemmelserne. Ved afgørelsen vil der endvidere kunne tages hensyn til, om det ansøgte vil påføre naboer urimelige gener. I vurderingen indgår desuden overvejelser om, hvilken betydning afgørelsen kan få for fremtidige lignende sager.

I hvert tilfælde må de landskabelige hensyn dertil afvejes i forhold til de samfundsmæssige interesser i arealanvendelsen. Uanset at der er tale om et anerkendelsesværdigt formål, kan det dog ikke ubetinget tilsidesætte de landskabelige interesser, som skal varetages i landzone.

Natur- og Miljøklagenævnet har i praksis lagt til grund, at i hvert fald lidt større jordvolde indebærer en ændret anvendelse af et ubebygget areal, som kræver landzonetilladelse. Sådanne jordvolde er dominerende elementer i landskabet og bør kun tillades, hvis der foreligger en særlig begrundelse for det.

Efter en samlet vurdering finder Natur- og Miljøklagenævnet ikke grundlag for at tilsidesætte Allerød Kommunes vurdering af, at det ansøgte kan tillades. Nævnet har lagt vægt på området karakter med et bølget til bakket terræn og mosaik af naturtyper med forskelligt tilgroningsniveau, der sammen skaber et varieret udtryk. På den baggrund vil det ansøgte efter nævnets vurdering kunne indpasses i området – med det af Allerød Kommune stillede vilkår om tæt/lav beplantning på støjvoldenes ydersider – uden at virke dominerende landskabet, uanset at der er tale om et markant anlæg. Nævnet har også lagt vægt på, at der er tale om udvidelse af eksisterende støjvolde ved et eksisterende skydebaneanlæg og det forhold, at anlægget ligger lavt i terrænet. Nævnet har dertil lagt vægt på de samfundsmæssige hensyn og hensynet til naboer, der ønskes varetaget ved at nedbringe støjen fra skydebaneanlægget. På den baggrund og efter en samlet afvejning finder nævnet ikke, at det ansøgte strider mod de hensyn der skal varetages ved administration af planlovens landzonebestemmelser.

### *Sårbare og truede dyre- og plantearter*

Det fremgår af habitatbekendtgørelsens<sup>8</sup> § 11, stk. 1, at der ved administration af bestemmelserne i § 8, stk. 1, nr. 3, ikke kan gives tilladelse efter planlovens § 35, hvis det ansøgte kan beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er optaget i habitatdirektivets bilag IV, litra a), eller ødelægge de plantearter, som er optaget i habitatdirektivets bilag IV, litra b) i alle livsstadier. Vurderingen skal fremgå af de afgørelser, der bliver truffet efter bestemmelserne i habitatbekendtgørelsens §§ 8-9, jf. § 11, stk. 3.

---

<sup>8</sup> Bekendtgørelse nr. 408 af 1. maj 2007 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter

Natur- og Miljøklagenævnet finder ikke grundlag for at tilsidesætte Allerød Kommunes vurdering af, at det ansøgte projekt med udvidelse af de eksisterende støjvolde ikke er i strid med reglerne i habitatbekendtgørelsens § 11.

### *Støj*

I forbindelse med det af klager anførte om støj bemærker Natur- og Miljøklagenævnet, at den meddelte landzonetilladelse ikke regulerer anvendelsen af skydebaneanlægget, idet ansøgningen alene omfatter ændringer for anlæggets udformning. På baggrund af sagens oplysninger lægger nævnet til grund, at formålet med de ansøgte ændringer er at nedbringe støjen fra anlægget af hensyn til naboer. Nævnet finder ikke grundlag for at tilsidesætte Allerød Kommunes vurdering af, at det ansøgte vil reducere støjen fra anlægget ved nærmeste bolig.

Til det anførte om grænseværdier for støj bemærker Natur- og Miljøklagenævnet, at uanset, at udgangspunktet for vurdering af støjbelastning fra eksisterende skydebaner er de vejledende grænseværdier for nye skydebaner, jf. Miljøstyrelsens vejledning om skydebaner, og uanset, at Allerød Kommune i sin afgørelse har henvist til en grænseværdi for støj ved boliger på 70 dB (A)I, der gælder for eksisterende skydebaner, så finder nævnet ikke, at der er tale om en væsentlig fejl, der kan føre til ophævelse. Nævnet bemærker, at den nærmere bedømmelse af de miljømæssige spørgsmål vedrørende støj sker i forbindelse med miljøgodkendelsen. Nævnet henviser i øvrigt til, at det fremgår af landzonetilladelsen, at det ansøgte ikke må etableres, med mindre der opnås miljøgodkendelse.

### *Upartisk sagsbehandling*

Til det af klager anførte om upartisk sagsbehandling bemærker Natur- og Miljøklagenævnet, at Allerød Kommunes bemærkning om, at landsplandirektivet ikke har været inddraget i sagsbehandlingen, er fremsat i anledning af klagers anbringende om støj. Det forhold, at kommunen eventuelt har været bekendt med landsplandirektivet, er efter nævnets vurdering ikke i modstrid med det af kommunen anførte om, at den ikke har inddraget landsplandirektivet som sådan i behandlingen af landzonesagen. Nævnet bemærker dertil, at der i forbindelse med en miljøgodkendelse skal tages højde for såvel den *faktiske* som den planlagte anvendelse af de omkringliggende arealer til den virksomhed, der skal miljøgodkendes. Som sagen foreligger oplyst overholder den eksisterende anvendelse af skydebaneanlægget ikke de vejledende grænseværdier for støj og forudsætter, at støjniveaue ved nærmeste nabo nedbringes.

### *Officialprincippet*

Det er et grundlæggende forvaltningsretligt princip, at det påhviler den enkelte forvaltningsmyndighed selv, eventuelt i samarbejde med andre myndigheder, at fremskaffe de nødvendige oplysninger om en sag eller foranledige, at private (typisk parten eller parterne i en sag) medvirker til oplysning af sagen. Dette princip, officialprincippet eller undersøgelsesprincippet, er en såkaldt garantiforskrift, hvis overholdelse generelt er af væsentlig betydning for en afgørelses lovlighed og rigtighed. Princippet angår tilvejebringelse af et fyldestgørende faktisk og retligt grundlag for afgørelsen.

Myndigheden skal oplyse en sag tilstrækkeligt til, at der kan træffes en rigtig afgørelse. Omfanget og karakteren af sagsoplysningen afhænger af den enkelte sag og kan f.eks. omfatte oplysninger fra myndigheden selv, fra parterne eller fra andre myndigheder. Det kan også være relevant at besigtige et område eller en ejendom. Hvis der er tvivl om holdbarheden af et væsentligt faktum, hører det

med til almindelig sagsoplysning at søge denne tvivl afklaret. Myndigheden må herefter foretage en bevisvurdering af de foreliggende oplysninger.

Natur- og Miljøklagenævnet finder, at Allerød Kommune har foretaget en tilstrækkelig oplysning af sagen, herunder oplysninger om de planlægningsmæssige forhold for området med bl.a. etablering af en rekreativ sti rundt om Sjælsø. Nævnet henviser til, at kommunen i sit hørings svar har redegjort for kommunens vurdering af den potentielle stis betydning for det ansøgte projekt og dertil har redegjort for, at kommunen har inddraget planerne for stien under sagens behandling.

#### *Afgørelseskompetence*

I forhold til det af klager anførte om afgørelseskompetence bemærker Natur- og Miljøklagenævnet, at kommunalbestyrelsen i den pågældende kommune, hvor skydebaneanlægget ligger, har kompetence til at træffe afgørelse i sagen, jf. planlovens § 35. Nævnet bemærker dertil, at Allerød Kommune har orienteret Rudersdal og Hørsholm Kommuner om det ansøgte.

#### *Jordhåndtering*

Slutteligt bemærker Natur- og Miljøklagenævnet, at nævnet lægger til grund, at det ansøgte ikke drejer sig om udgravning af jord. Nævnet henviser desuden til, at der er stillet vilkår om, at der skal anvendes uforurennet jord til de ansøgte jordvolde.

På den baggrund og efter en samlet vurdering stadfæster et enigt Natur- og Miljøklagenævn Allerød Kommunes landzonetilladelse af 10. juni 2014 om udvidelse af eksisterende støjvolde og etablering af støjskærme på matr. nr. 4f Sandholm, Blovstrød, der udgør en del af den samlede faste ejendom matr. nr. 4f m.fl. Sandholm, Blovstrød, Høveltevej 117, 3460 Birkerød.

På nævnets vegne



Lene Vestermann  
Fuldmægtig

Afgørelsen er sendt pr. e-mail til:

- Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste, att.: Jesper Michaelsen, e-mail: [fbe@mil.dk](mailto:fbe@mil.dk) og [jesper.michaelsen@mil.dk](mailto:jesper.michaelsen@mil.dk) (Sagsnr.: 2013/006342)
- Advokatfirmaet König & Partnere, att.: Philip Palmer Jørgensen, e-mail: [ppj@danlaw.dk](mailto:ppj@danlaw.dk) og [sv@danlaw.dk](mailto:sv@danlaw.dk) (Journal nr.: 126264)
- Allerød Kommune, Forvaltningen Plan og Byg, att.: Jakob Poulsen, e-mail: [kommunen@alleroed.dk](mailto:kommunen@alleroed.dk) og [jakob.poulsen@alleroed.dk](mailto:jakob.poulsen@alleroed.dk) (Journal nr.: 12/16490)

**Bilag: 4.1. Trafikal analyse i Allerød bymidte.pdf**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 87651/14

Til  
**Allerød Kommune**

Dokumenttype  
**Rapport**

Dato  
**November - 2014**

# TRAFIKAL ANALYSE I LILLERØD BYMIDTE





Revision **02**  
Dato **04112014**  
Udarbejdet af **Jesper Larsen (JPL) og Jens Richard Olsen (JRO)**  
Kontrolleret af **Christina Mose (CM)**  
Godkendt af **Christina Mose (CM)**  
Beskrivelse **Trafikal analyse i Allerød Bymidte**

Ref. 1100012806  
Document ID -10  
Version -10

## INDHOLD

<b>1.</b>	<b>Indledning</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Visioner for Lillerød bymidte</b>	<b>2</b>
2.1	Kommuneplanen	2
2.2	Supercykelstinet	2
2.3	Lokalplaner	2
2.4	Kommunens ønsker for vejene i områder	4
<b>3.</b>	<b>Kortlægning af trafikale forhold</b>	<b>6</b>
3.1	Vejnet	6
3.2	Stinet	8
3.3	Trafik	9
3.4	Trafiksikkerhed	16
3.5	Parkeringsforhold	17
<b>4.</b>	<b>Trafikale hovedudfordringer i dag</b>	<b>23</b>
<b>5.</b>	<b>Princip for trafikal betjening med anlæggelsen af "Byens Plads"</b>	<b>29</b>
1.1	Parkeringsforholdene	29
5.2	Prioritering af projekter	32

## 1. INDLEDNING

Allerød Kommune har taget initiativ til at gennemføre en trafikalt analyse af forholdene i bymidten, som er en opdatering af en tidligere analyse, foretaget i 2008. Samtidig er der planlagt en omdannelse området omkring Mungo Park og Frederiksborgvej samt biblioteket. Omdannelsen består af pladsdannelse til det der kaldes "Byens Plads" og inkluderer blandt andet ændringer af adgangsforholdene til parkeringsområderne samt ændring af tværprofiler på flere veje, og der er derfor sat spørgsmål ved, om adgangsforhold og trafikafvikling mm. hænger sammen, og hvordan vejene kan indrettes i den forbindelse.



**Figur 1 Afgrænsning af Lillerød Midtby- Allerød. (Kommuneplanen)**

Målet med analysen er at danne et opdateret billede af de trafikale forhold i bymidten samt at redegøre for konsekvenserne af forslag, der blandt andet udspringer fra lokalplan 295 (Allerød bymidte) og 295C (Byens Plads) samt kommuneplanen 2013 og visionen om supercykelstinet i Allerød kommune.

Analysen inkluderer:

- En opdatering af analysen af de trafikale forhold i bymidten
- Analyse af trafikale problemstillinger i dag
- Analyse af trafikale udfordringer, hvis projektet med Byens Blads gennemføres

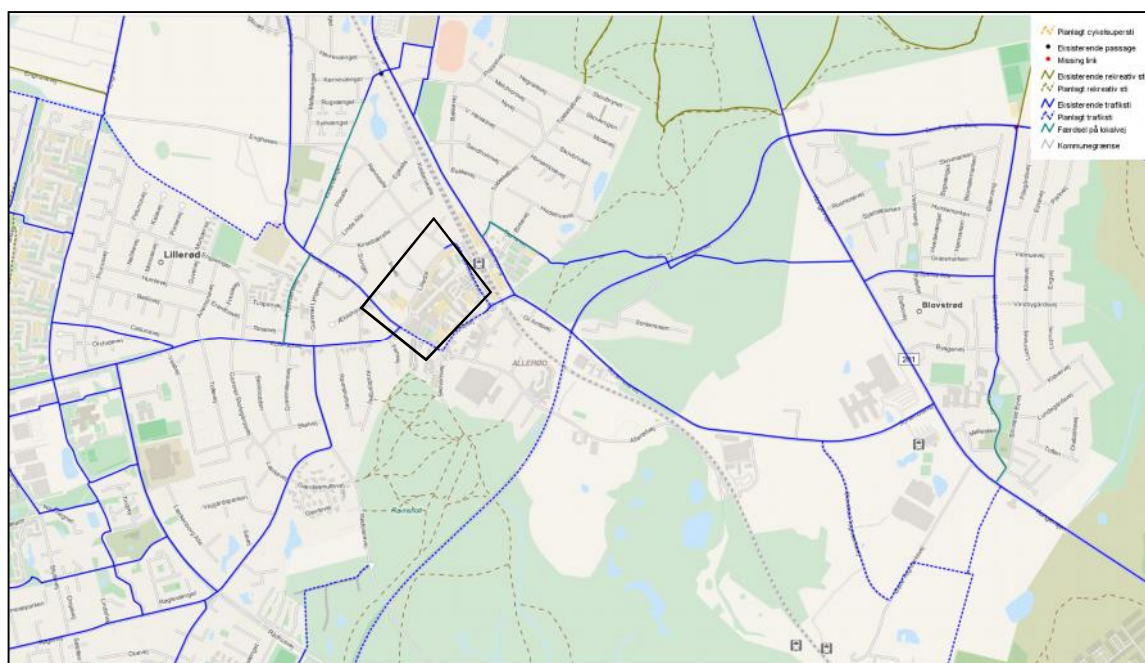
## 2. VISIONER FOR LILLERØD BYMIDTE

Der forelægger en række planer på kommunalt og lokalt niveau, der influerer på trafikplanlægningen i Lillerød Bymidte. Disse planers relevans for området er kort beskrevet herunder.

### 2.1 Kommuneplanen

Kommuneplanen fra 2013 indeholder blandt andet retningslinjer for planlægningen af veje, stier, kollektiv trafik. Lillerød Bymidte er i kommuneplanen udpeget som et samlet bykvarter bestående af delområder med hvert sit præg, boliger, erhverv og handel, og som skal bindes sammen internt af et net af smukke pladser, veje og stier samt grønne opholdssteder.

I kommuneplanen fremgår det, at der er planlagt en stiforbindelse langs Frederiksborgvej mellem Kollerødvej og Amtsvej, samt på Amtsvej mellem Banevang og Frederiksborgvej. Der er ikke taget stilling til udformning af stiforbindelsen, men projektet vil indgå i overvejelserne omkring omdannelse af Frederiksborgvej og Amtsvej i nærværende analyse.



Figur 2 Forslag til stinet i Kommuneplanen. Der er planlagt en ny stiforbindelse gennem Lillerød Bymidte.

De mest befærdede veje i Lillerød bymidte er Kollerødvej, Amtsvej og Frederiksborgvej mellem Kollerødvej og Amtsvej. Disse veje er i kommuneplanen udpeget som trafikveje, og må derfor forventes at bære en stor del af trafikken i området i fremtiden. Øvrige veje i bymidten, Lilledal og Allerød Stationsvej er udpeget som fordelingsveje, og må forventes at bære en mindre del af trafikken.

### 2.2 Supercykelstinet

På nuværende tidspunkt er undersøgelser i gang for flere supercykelstiruter gennem Allerød kommune og gennem Lillerød Bymidte. Der er overvejelser om supercykelsti langs Kollerødvejs inderste del, langs Frederiksborgvej samt langs Amtsvej og Banevang øst for banen. Der er flere vejtekniske anbefalinger til udformningen af en supercykelsti, og det vil i udarbejdningen af projekterne så vidt muligt blive indarbejdet. De planlagte supercykelstier er kortlagt under kortlægningsafsnittet.

### 2.3 Lokalplaner

Lokalplan 295 – Lillerød Bymidte

Den gældende lokalplan for Lille-rød Bymidte afgrænses som vist på Figur 3. Lokalplan 295 indeholder flere mindre lokalplaner, herunder med særlig interesse for dette projekt, lokalplan 295C – Byens Plads.

I miljøvurderingen af lokalplanen fremgår det, at de foreslåede udbygninger kan give midlertidige kapacitetsproblemer i krydset Kollerødvej/Frederiksborgvej. Vejnettet er i mellemtiden tilpasset trafikstigningen, og nærværende analyse er med til at belyse, hvordan forholdene rent faktisk er i dag efter flere af ændringer er sket.

Samtidig specificeres i lokalplanen, at de foreslåede udbygninger vil medføre en øget trafikikkerhed og tryghed, idet fodgængerområderne udvides. I fremtidige udviklingsprojekter i bymidten skal der tages hensyn til at de lette trafikanter sikkert og trygt kan krydse vejene i området.

I nærværende projekt betyder det, at der i omdannelse af veje, Frederiksborgvej eksempelvis, bør skabes sikre krydsningsmuligheder og at vejen indtænkes i det samlede rutenet for lette trafikanter.

#### Lokalplan 295b – Posthusgrunden

Gældende lokalplan for posthusgrunden, beliggende ved Lilledal / Allerød Stationsvej i Lillerød Bymidte, på baggrund af en henvendelse fra bl.a. Post Danmark Ejendomme om salg af ejendommen med henblik på etablering af et varehus på arealet. - En udnyttelse som ikke kan indpasses i de rammer i form af byggefelter, som lokalplan nr. 295 for Lillerød Bymidte indeholder. Denne lokalplan har således primært til formål at ændre byggefelter og parkeringsarealer i forhold til den gældende lokalplan 295, så der gives mulighed for etablering af et større varehus i nær afstand til Allerød Station, med henblik på at styrke Lillerød Bymidte som handelscenter. Det er hensigten, at det nye byggeri opføres i overensstemmelse med planerne for afslutningen af M.D. Madsensvej og kan danne ramme for en ny velfungerende ankomstplads til Lillerød Bymidte, hvor den eksisterende vandkunst vil danne et centrum på pladsen.



Figur 3 Geografisk afgrænsning af lokalplan 295.



Figur 4 Geografisk afgrænsning af lokalplan 295b

### Lokalplan 295C – Byens Plads

Den gældende lokalplan afgrænses som vist på Figur 5. Planerne indeholder blandt andet en udbygning af de eksisterende fodgængerområder, således at der skabes et bedre sammenhæng mellem fodgængerområderne omkring Mungo Park og biblioteket, biografen og den nye plads.

Pladdannelsen hen over Frederiksborgvej vil skabe mere attraktive byrum, og kan øge krydsningsbehovet af Frederiksborgvej.

Projektet indeholder at overfladeparkeringen ved Mungo Park fjernes og der etableres en underjordisk parkering under pladsen, hvor adgangen skal ske fra en ny vejadgang fra Amtsvej. Der ved bliver der ikke adgang fra Fritz Hansen Vej, som der er i dag.

I lokalplanen er der foreslået tværprofiler for Amtsvej og Frederiksborgvej forbi pladsen. I disse vejprofiler indgår etablering af cykelsti/delt sti, og disse overvejelser kan indgå som del af nærværende vurdering. Som udgangspunkt er det planen, at cykler på Frederiksborgvej hen over pladsen skal adskilles fra bilerne ved en afvandingsrende. På Amtsvej etableres en delt sti i hver side.



**Figur 5 Forslag til indretning af "Byens Plads" i lokalplanen.**

## **2.4 Kommunens ønsker for vejene i områder**

Som supplement til de ovenstående planer og visioner har Allerød Kommune yderligere forslag til tiltag (tiltagene er vist på Figur 6):

- Omdannelse af Frederiksborgvej evt. i forbindelse med "Byens plads"  
Løsningen skal tilgodese de lette trafikanter der færdes omkring Frederiksborgvej, og der bør skabes bedre krydsningsmuligheder på strækningen.
- Etablering af ny vejforbindelse mellem Amtsvej og parkeringspladserne ved gågaden  
Løsningen vil skabe bedre adgang til overfladeparkeringen ved gågaden, og forudsætter akquisition af ejendom
- Vende ensretning af parkeringsvejen under torvet

Løsningen kan skabe mere hensigtsmæssige adgangsforhold til den underjordiske parkering, idet unødvendig cirkulation kan undgås.

- Cykelstier langs Allerød Stationsvej.



Figur 6: Allerød Kommunes forslag til tiltag

### 3. KORTLÆGNING AF TRAFIKALE FORHOLD

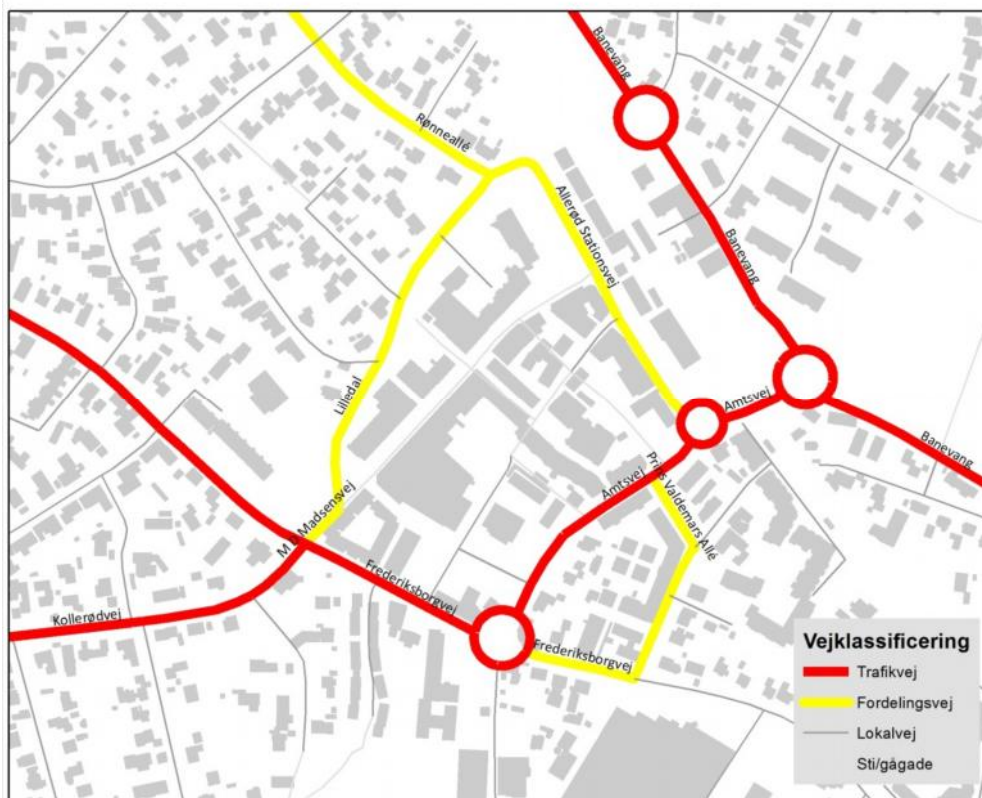
Lillerød Bymidte i Allerød er præget af en del gennemkørende trafik samt lokaltrafik, der skal til og fra enten stationen eller gågaderne og detailhandelsområdet. I området færdes biler, busser og cykler, som selv på trafikvejene må dele vejareal. Der er derfor en udfordring i bymidten med at få afviklet alle transportformer sikkert, trygt og effektivt, særligt på de større veje. I denne kortlægning af de trafikale forhold beskrives situationen, som den ser ud i dag for vejnettet, stinettet, trafikbelastning, trafiksikkerhed og parkeringsforhold.

#### 3.1 Vejnet

I bymidten er vejene Amtsvej, Kollerødvej og Frederiksborgvej mellem Amtsvej og Kollerødvej klassificeret som trafikveje. Det er disse veje, der forventes at bære den meste trafik i området og også en stor del gennemkørende trafik.

Vejene Lilledal, Allerød Stationsvej og del af Frederiksborgvej og Prins Valdemars Alle er udpeget som fordelingsveje. Disse veje fungerer som adgangsveje til lokalområderne og har generelt ikke så meget gennemkørende trafik som trafikvejene.

Øvrige veje i bymidten er lokalveje eller gågade, med M.D. Madsensvej, hvor cykling er tilladt.

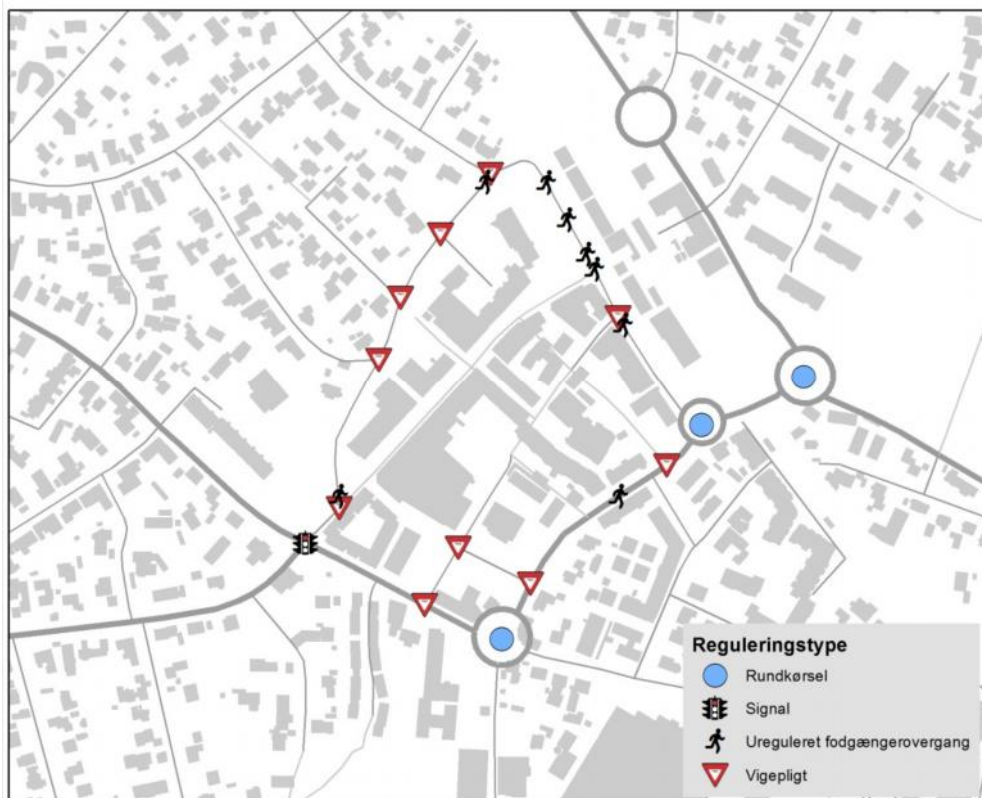


Figur 7 Vejnettet i bymidten.

De fleste kryds i bymidten er reguleret med vigepligt eller rundkørsler. Eneste signalanlæg er krydset Kollerødvej/Frederiksborgvej.

På Allerød Stationsvej er der en del uregulerede fodgængerovergange, som er tiltænkt de mange fodgængere, der skal til/fra stationen, busholdepladsen og cykelparkeringen. På Amtsvej er der en ureguleret fodgængerovergang ved Torvestræde, som er en hovedfodgængerrute.





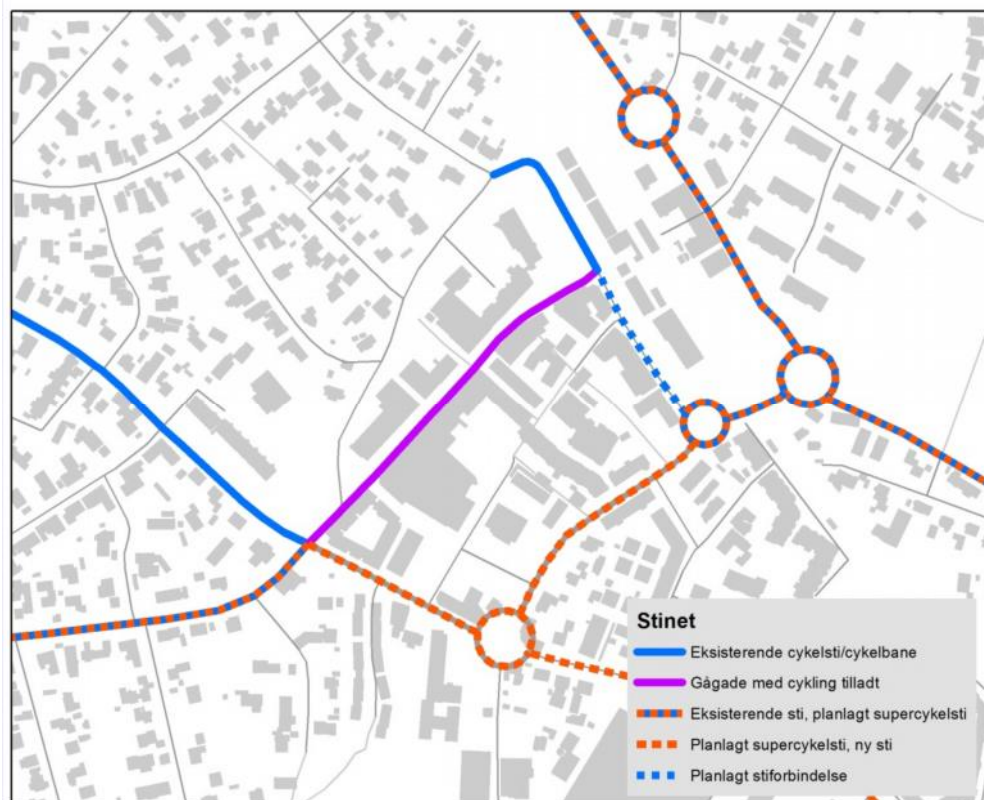
Figur 8 Reguleringsformer i bymidten.

### 3.2 Stinet

Der er i dag stier langs Kollerødvej, Frederiksborgvej vest for Kollerødvej, langs Allerød Stationsvej samt Amtsvejen under jernbanen. M.D. Madsensvej fungerer som en gågade med cykling tilladt. Denne forbindelse binder de eksisterende stier sammen og er en del af stationsruten i Allerød. Der er ingen sti på Frederiksborgvej (i bymidten) samt Amtsvej syd for Allerød Stationsvej.

Der er for nuværende planlagt stiforbindelse på det sidste stykke af Allerød Stationsvej mellem stationen og Amtsvej.

Amtsvej og Frederiksborgvej øst for Kollerødvej indgår som en del af flere mulige supercykelstiruter i området. Kommunen har derfor planer om at etablere stiforbindelser på de nævnte veje. Kollerødvej og Banevang er desuden også i spil som en del af supercykelstinettet, men der er allerede stiforbindelse, og der vil i forbindelse med at disse eventuelt skal indgå i supercykelstinettet være tale om en opgradering af de eksisterende stier.



Figur 9 Eksisterende og planlagte cykelstier i bymidten.

### 3.3 Trafik

Kortlægningen af den eksisterende trafik er lavet på baggrund af tællinger gennemført torsdag d. 26/6-2014 samt en ældre tælling fra d. 29/8-2013.

Der er gennemført bil- og cykeltællinger i krydsene

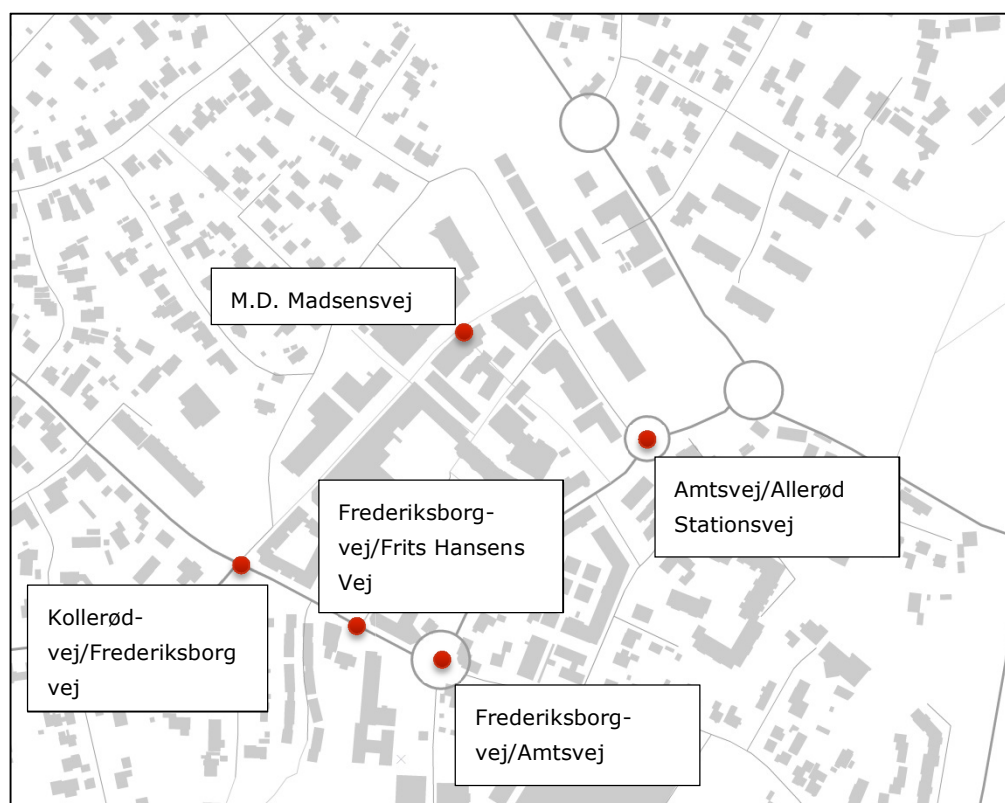
- Kollerødvej/Frederiksborgvej
- Amtsvej/Frederiksborgvej
- Amtsvej/Allerød Stationsvej

samt cykel og fodgængertællinger i krydsene

- Frederiksborgvej/Fritz Hansens Vej
- Gågaden /M.D. Madsensvej

Der er talt trafik om morgenen fra 7:00-9:00 samt om eftermiddagen fra 15:30-17:30. Spidstimen er for både biler og cykler, på baggrund af tællingerne, opgjort til at være fra 7:45-8:45 samt 16:00-17:00.

Tællingerne anvendes i denne analyse til at vurdere strækningsbelastninger samt trafikstrømme i form af svingbevægelser i krydsene.

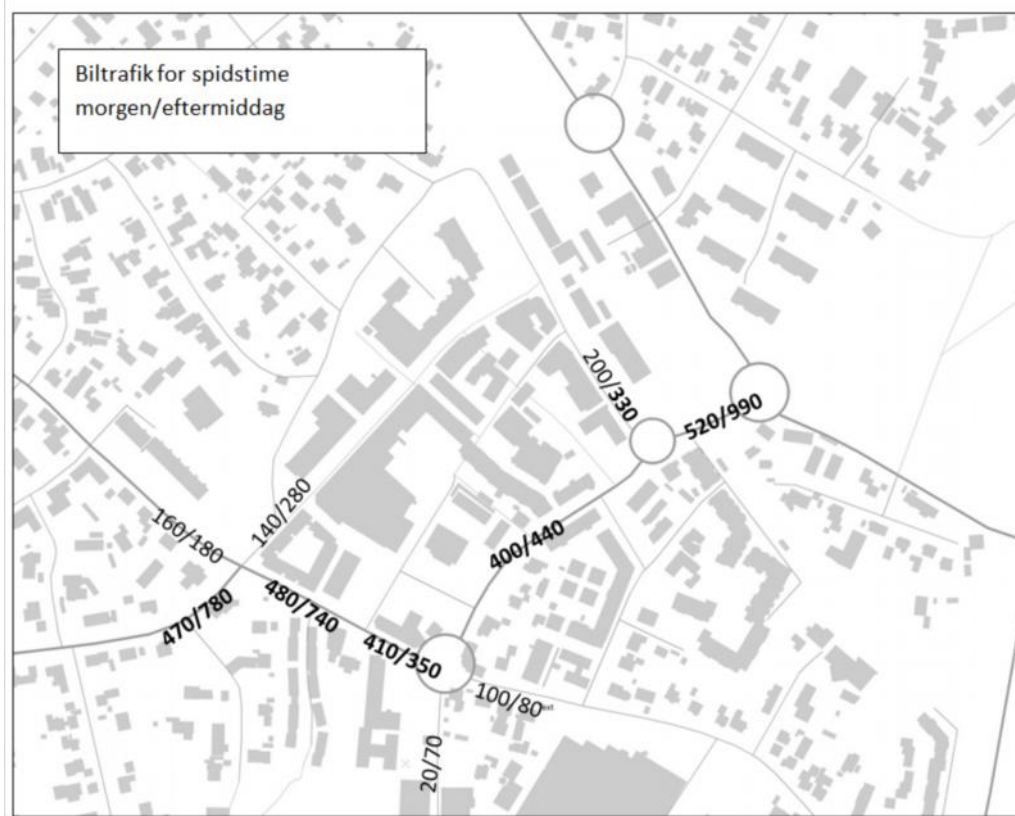


Figur 10 Tællelokalteter.

#### 3.3.1 Biltrafik

I bymidten er trafikken størst på Kollerødvej, Frederiksborgvej og Amtsvej, hvilket også er klassificeret som trafikveje. Om morgenen er der ca. 500 køretøjer i timen på de nævnte veje begge retninger tilsammen, men om eftermiddagen er der op til 750-1.000 køretøjer i timen, hvor der er mest trafik.

På de øvrige veje er trafikken mere moderat dvs. op til ca. 300 i timen, og dette er primært Allerød Stationsvej og Lilledal, som er klassificeret som fordelingsveje.



**Figur 11 Biltrafik i en morgen- og eftermiddagsspidstimer – opgjørt som strækningsbelastning som sum af begge retninger.**

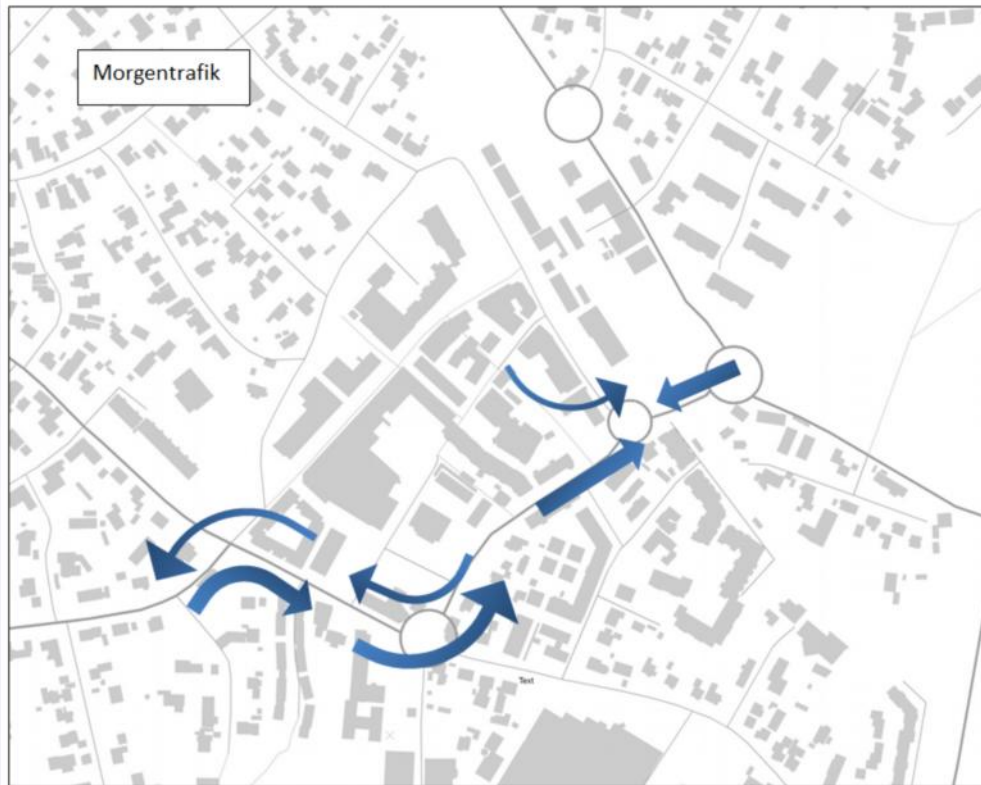
Ses på de enkelte svingbevægelser er det tydeligt, at ruten Kollerød-Frederiksborgvej-Amtsvej er "hovedruten" gennem bymidten.

Om morgenen er der en betydelig trafik dvs. mere end 200 biler på retningerne fra Kollerødvej via Frederiksborgvej til Amtsvej og Banevang. Modsat retning er der lidt færre dvs. 100-200 køretøjer om morgenen.

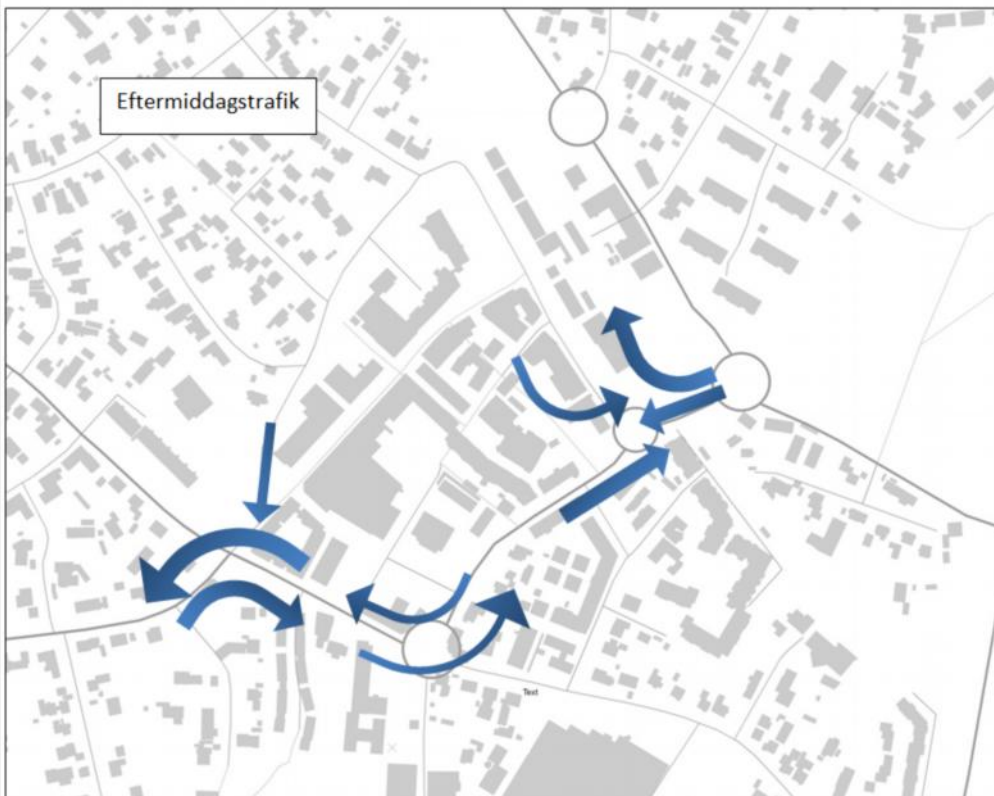
Om eftermiddagen er forholdene lidt anderledes, og trafikken er væsentligt højere på enkelte delstrækninger. Særligt er rundkørslen Amtsvej/Allerød Stationsvej hårdt belastet i de fleste svingbevægelser. På Frederiksborgvej er der om eftermiddagen stor forskel på trafikken vest og øst for Fritz Hansens Vej, idet rundkørslen ved Amtsvej er svagt belastet, og svingretningerne mellem Kollerødvej og Frederiksborgvej i signalanlægget er stærkt belastede.

Forskellen i trafik langs Frederiksborgvej skyldes, at der er en stor mængde trafik, der om eftermiddagen kommer fra Kollerødvej og skal ind til parkeringen omkring Mungo park og gågaden, og trafikken drejer fra Frederiksborgvej ved Fritz Hansens Vej. På baggrund af tællingerne skønnes det, at det er i størrelsesordenen 150 biler der drejer ind ad Fritz Hansens Vej og tilsvarende ud.

Tilsvarende effekt ses på Amtsvej, hvor der er en del biler, der skal ind i den underjordiske p-kælder ved tankstationen fra Amtsvej kommende fra nord. Mellem rundkørslen ved Allerød Stationsvej og rundkørslen ved Frederiksborgvej "forsvinder" ca. 230 biler vestgående, som må formodes at køre enten ind på tanken i p-kælderen eller boligparkeringen øst for Amtsvej, hvilket dog er relativt få. Det skønnes, at ca. 150 biler kører ned i p-kælderen og de øvrige 80 er til tanken og Fakta, idet den primære adgang hertil er fra Allerød Stationsvej.



Figur 12 De største biltrafikstrømme i en morgenspidstidstid Tynde pile angiver 100-200 køretøjer i svingbevægelse og tykke pile angiver > 200 køretøjer i svingbevægelsen.



Figur 13 De største biltrafikstrømme i en eftermiddagsspidstidstid Tynde pile angiver 100-200 køretøjer i svingbevægelse og tykke pile angiver > 200 køretøjer i svingbevægelsen.

### 3.3.2

#### Tung trafik

På Frederiksborgvej samt Amtsvej syd for Allerød Stationsvej er der ifølge tællingerne ikke meget tung trafik. I rundkørslen Amtsvej/Frederiksborgvej er der således kun 2-3 indkørende lastbiler i timen. Frederiksborgvej øst for Kollerødvej samt Amtsvej er altså stort set ikke belastet af tung trafik.

I rundkørslen ved Allerød Stationsvej er der en del tung trafik der drejer ind på Allerød Stationsvej og modsat retning. Ligeledes er der en del tung trafik på Lilledal og Kollerødvej, der kører lige igennem krydsene. Mange af disse lastbiler må formodes at have lokalt ærinde langs Lilledal og Allerød Stationsvej ifm. afsætning/pålæsning af varer. Tung trafik i denne sammenhæng inkluderer ikke rutebusser.

Kryds	Tung trafik (total indkørende i krydset, morgen og eftermiddag)	Tung andel % (morgen og eftermiddag)	Primær retning for tung trafik
Kollerødvej/ Frederiksborgvej	61 40	11,2 % 4,3 %	Ligeudretningerne mellem Kollerødvej og Lilledal
Amtsvej/ Frederiksborgvej	2 3	0,4 % 0,6 %	Ingen
Amtsvej/ Allerød Stationsvej	31 32	4,0 % 3,0 %	Ind og ud fra Allerød Stations- vej

Figur 14 Opgørelse af tung trafik for en morgen og eftermiddagsspidsstidspunkt.

### 3.3.3

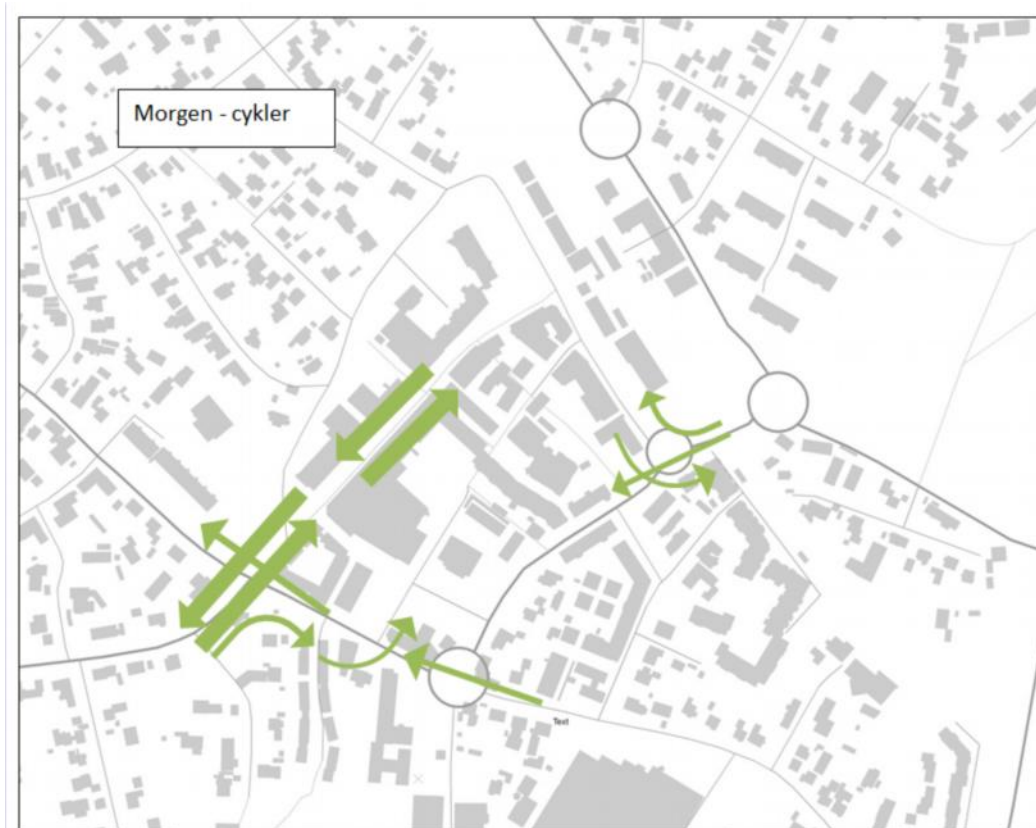
#### Cykeltrafik

Cykeltællingerne viser, at der er en klar hovestrøm af cyklister på Kollerødvej og M.D. Madsensvej. Her kører mellem 200-400 cyklister i timen i begge retninger tilsammen. Der er lidt mindre cykeltrafik på Frederiksborgvej, 100-200 cyklister. På Amtsvej og Allerød Stationsvej er der ikke meget cykeltrafik, idet der er mindre end 50 cykler i timen.

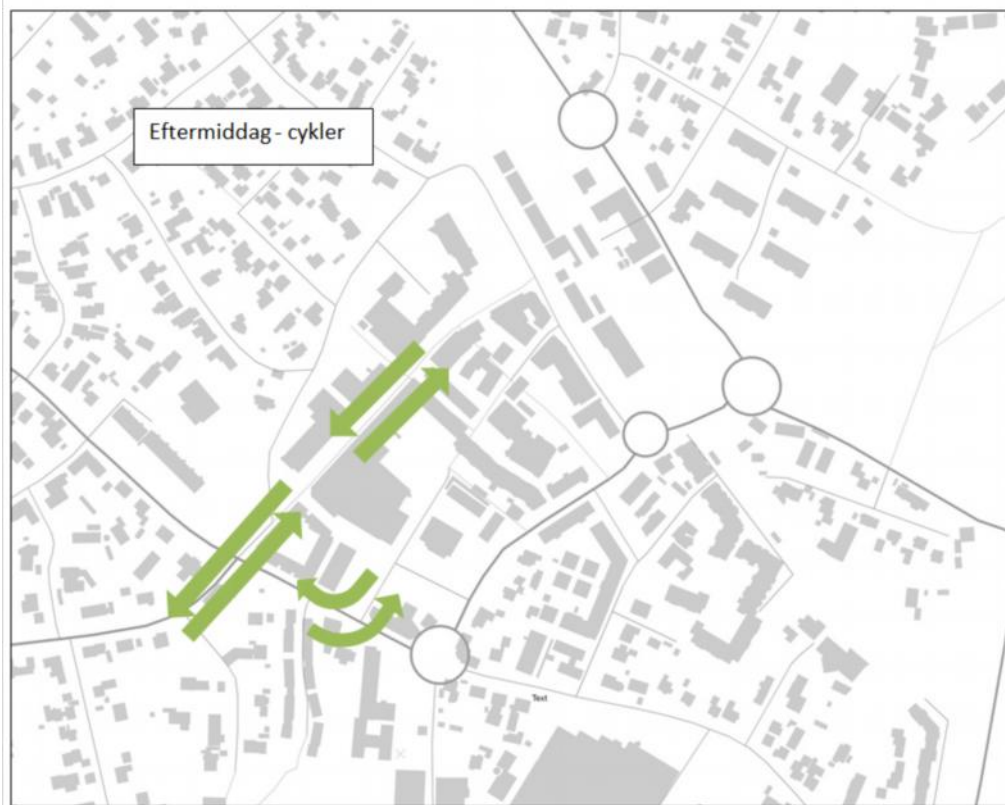


Figur 15 Cykeltrafik i en morgen og eftermiddagsspidsstidspunkt – opgjort som strækningsbelastning som sum af begge retninger.

Både om morgenen og eftermiddagen er der mange cyklister på ruten mellem Kollerødvej og stationen via gågaden. Der er talt mellem 200-300 i timen på denne rute. Desuden er der en del cyklister der drejer ind ad Fritz Hansenvej fra Frederiksborgvej og modsat retning. Ifølge tællingen krydser op til 100 cyklister i timen Frederiksborgvej her om eftermiddagen.



**Figur 16** De største cykeltrafikstrømme i en morgenspidstime. Tynde pile angiver 20-50 cykler i svingbevægelse og tykke pile angiver > 50 cykler i svingbevægelsen.



Figur 17 De største cykeltrafikstrømme i en eftermiddagsspidsstid. Tynde pile angiver 20-50 cykler i svingbevægelse og tykke pile angiver > 50 cykler i svingbevægelsen.

### 3.3.4 Fodgængertrafik

I M.D. Madsensvej/gågaden, som er det gennemgående hovedstrøg for fodgængere er der talt 120 gående i en morgenspidstid og 450 gående i en eftermiddagsspidsstid.

Ved Fritz Hansens Vej er der talt 15 fodgængere, der krydser Frederiksborgvej i en eftermiddagsspidsstid. Der er ikke talt fodgængere i diverse fodgængerovergange.

### 3.3.5 Kollektiv trafik

Det trafikale omdrejningspunkt i bymidten er stationen med flere buslinjer foruden s-togforbindelse. Hele bymidten ligger inden for det, man normalt kalder for stationsopland for gående dvs. 600 m. Ligeledes er der tilpas mange stoppesteder i bymidten til at den ligger inden for oplandet for gående på 400 m til alle stop.

Det kollektive tyngepunkt er stationen, og dette giver en del fodgængere, cykler og biler på Allerød Stationsvej. Særligt mange krydser Allerød Stationsvej mellem stationen/busholdepladsen og bymidten.

Buslinjerne i bymidten er relativt lavfrekvente. De fem linjer, der kører i bymidten er

Linje	Afgange pr. time
381	2
385	3
335	3
336	2
337	1



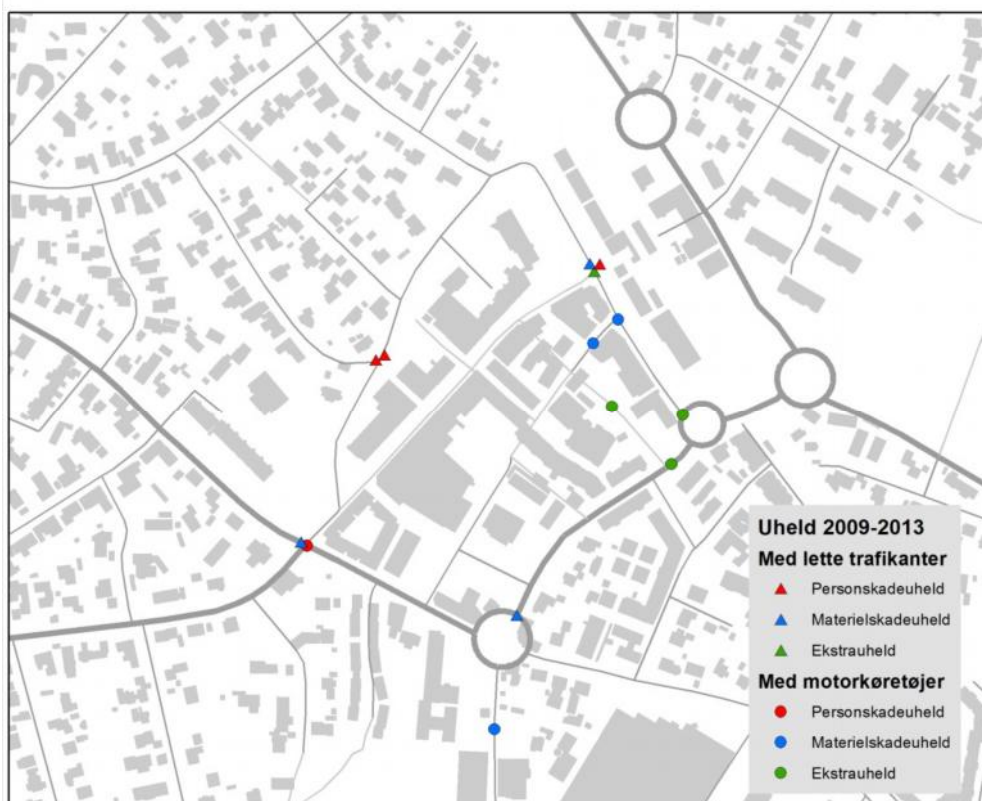
Busserne fylder således ikke meget i bybilledet med undtagelse af Allerød Stationsvej, hvor alle linjer kører.



Figur 18: Busbetjening i Lillerød Bymidte

### 3.4 Trafiksikkerhed

I de sidste fem år, 2009-2013 inkl. er der registreret 14 uheld i bymidten, hvilket udgør 7 % af alle uheld på kommunens vejnet i Allerød Kommune. Figur 19 viser, hvor der er registreret uheld i bymidten.



Figur 19 Registrerede uheld i bymidten i perioden 2009-2013.

Uheldene i bymidten karakteriseres ved følgende hovedtræk:

#### Uhedsart

- Personskadeuheld 4
- Materielskadeuheld 6
- Ekstrauheld 4
- Total 14

#### Personskader

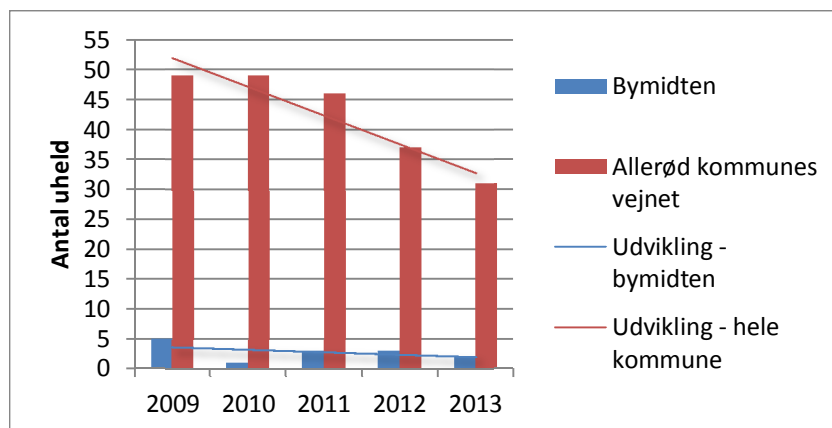
- 0 dræbte
- 3 alvorligt tilskadekomne
- 2 let tilskadekomne

#### Karakteristika

- 7 uheld med lette trafikanter, heraf 3 personskadeuheld<sup>1</sup>
- To fodgængeruheld i fodgængerovergangen ved udmundingen af MD Madsensvej
- To uheld med lette trafikanter i udkørsel fra p-plads på Lilledal, ét uheld var sprit og selvfor-skyldt

<sup>1</sup> Det skal bemærkes at krydset M.D. Madsensvej/Allerød Stationsvej er ændret i perioden

Generelt er antallet af uheld i Allerød Kommune faldende, men dette mønster kan ikke ses i bymidten, da der er for få uheld at konkludere på.



Figur 20 Udvikling i antal uheld i bymidten sammenlignet med kommunens samlede vejnet.

### 3.5 Parkeringsforhold

Der er foretaget en registrering af den eksisterende parkeringskapacitet i bymidten, dvs. antal parkeringspladser, samt en opgørelse af belægningen på de enkelte pladser, dvs. hvor mange biler der holder på forskellige tidspunkter.

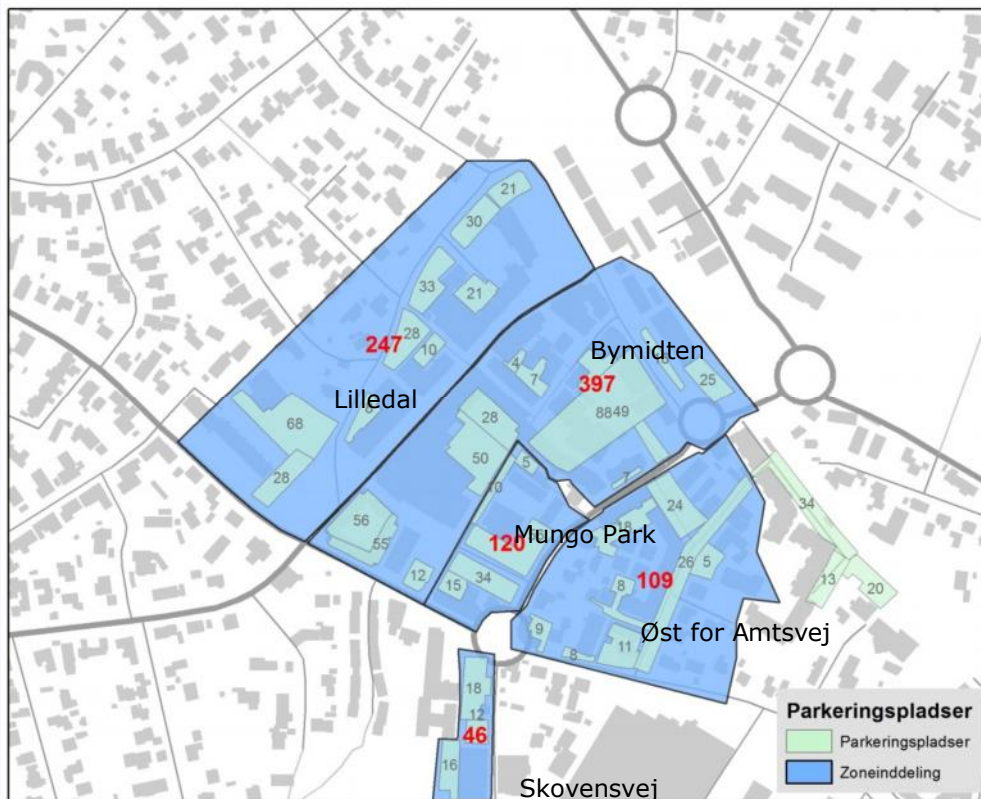
I registreringen er pladserne opdelt på typerne:

- Forbeholdte pladser
- Privat – men offentlig tilgængelig
- Kantstensparkerings
- Offentlig parkering

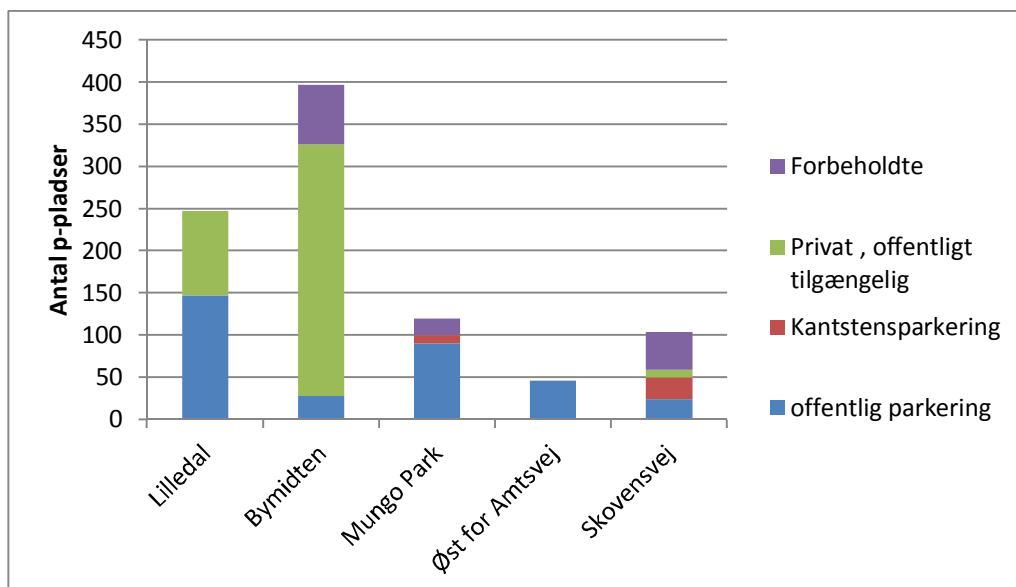
Pladserne opdeles på geografisk velafgrænsede områder, der betjener hvert sit delområde, hvilket er vist på Figur 21.

#### Parkeringskapacitet

I bymidten er der 919 parkeringspladser. Langt de fleste, 783 pladser, er offentlige eller offentligt tilgængelige pladser, og 136 pladser er forbeholdte. Mere end halvdelen af pladserne er lokaliseret i området mellem M.D. Madsensvej og Amtsvej, som betegnes bymidten og Mungo Park. Uden for Bymidten, dvs. øst for Amtsvej og ved Skovensvej er alle pladser offentligt tilgængelige.



Figur 21 Antal parkeringspladser.



Figur 22 Parkeringspladser fordelt på type.

Belægning på parkeringspladserne

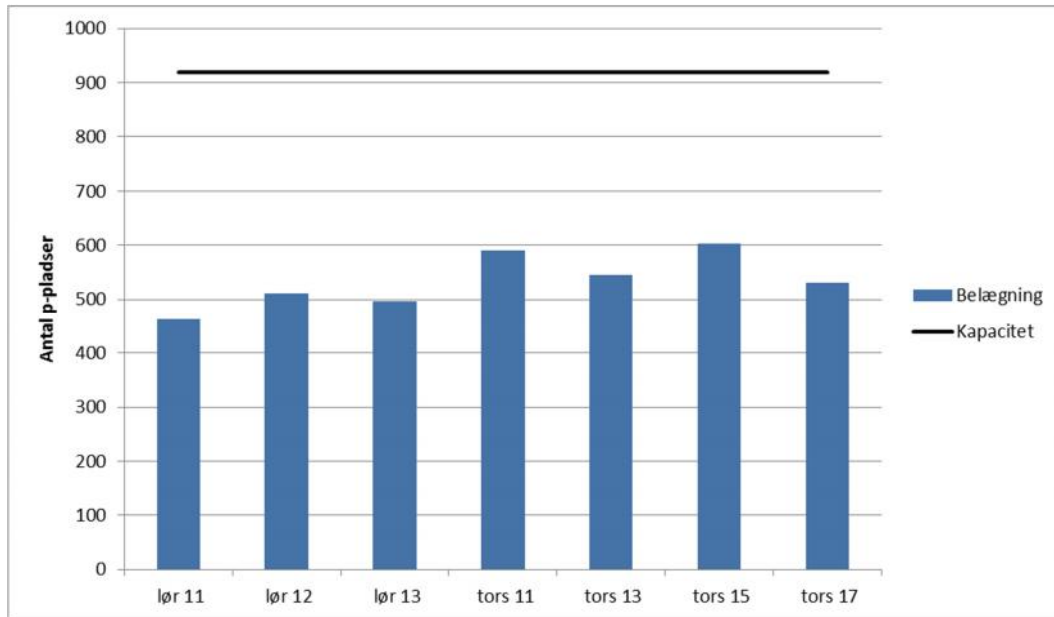
Belægningen på parkeringspladserne er opgjort i løbet af en hverdag og en lørdag på følgende tidspunkter:

Torsdag 19/6-2014  
 Kl. 11, Kl. 13, Kl. 15, Kl. 17

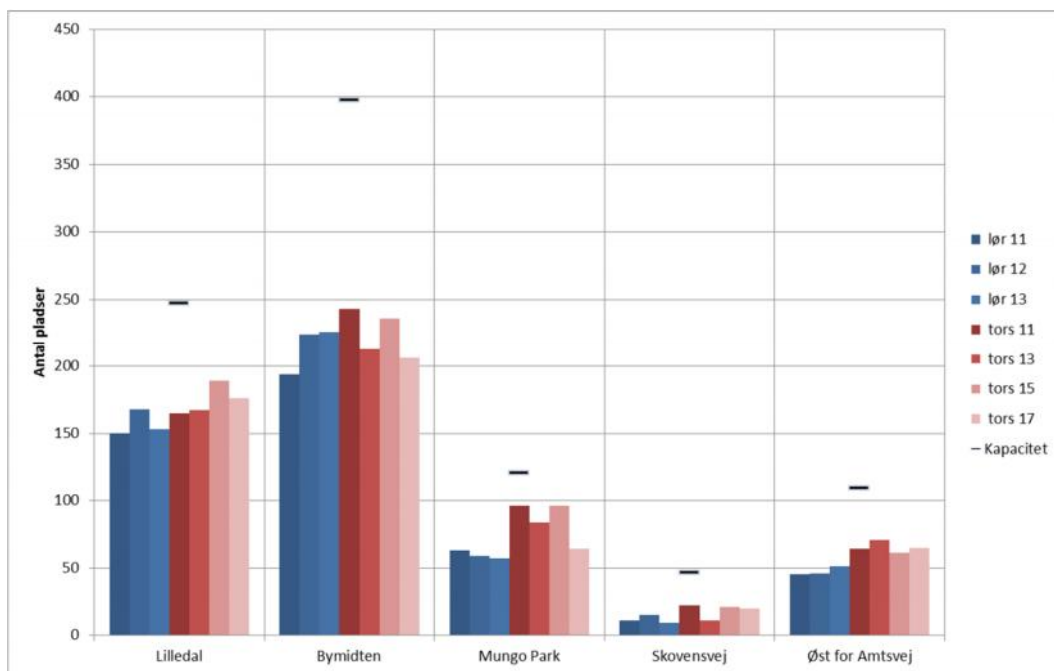
Lørdag 14/6-2014  
 Kl. 11, Kl. 12, Kl. 13

For hele området er ca. halvdelen af pladserne belagt på tælle tidspunkterne. Generelt er der størst belægning om torsdagen ift. lørdag og mest kl. 15, hvor der er ca. 600 parkerede, dvs. 65 % belægning.

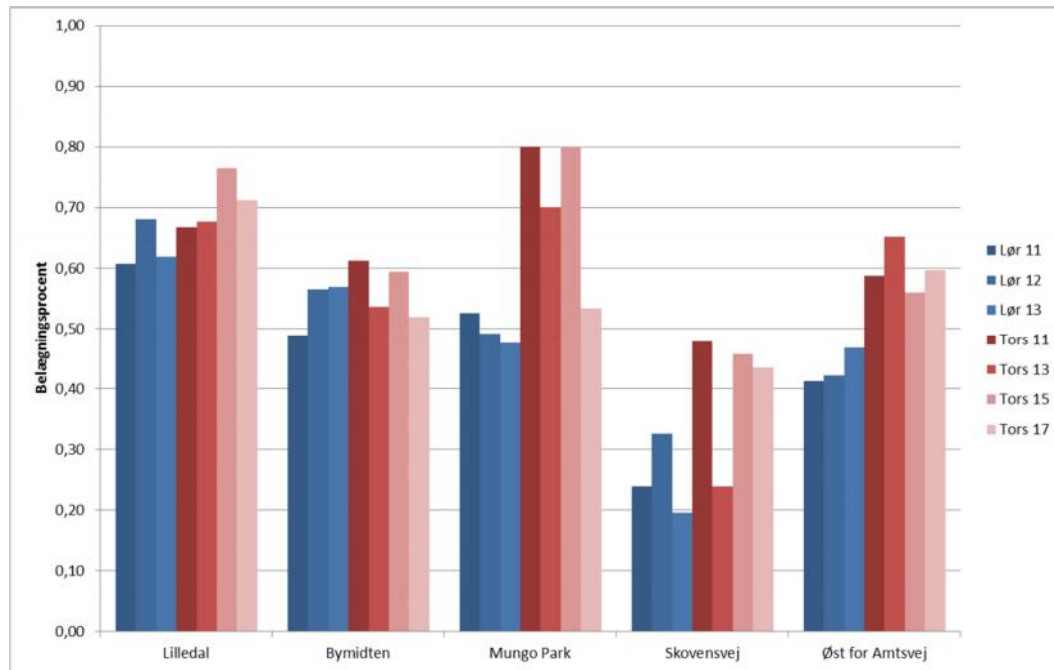
Belægningen er ujævnt fordelt på zonerne, idet den højeste belægning om torsdagen er 80 % ved Mungo park og 45 % ved Skovensvej.



Figur 23 Samlet antal holdende biler i bymidten ift. kapaciteten.



Figur 24 Antal parkerede biler i de fem områder.



Figur 25 Belægningsprocent i de fem områder.

På flere af de enkelte p-pladser er belægningen tæt ved 100 %. Dette gælder særligt de parkeringspladser der er tættest på gågaden dvs. de centrale pladser umiddelbart øst for M.D. Madsensvej og pladserne mellem M.D. Madsensvej og Lilledal. Dette gælder både torsdag og lørdag.

I den underjordiske parkeringskælder er ca. 30 % belagt på alle tidspunkter, hvorimod overfladeparkeringen samme sted er mellem 75 og 90 % belagt.

På pladserne omkring Mungo Park er der næsten fuldt belagt om torsdagen, men klart mindre om lørdagen.

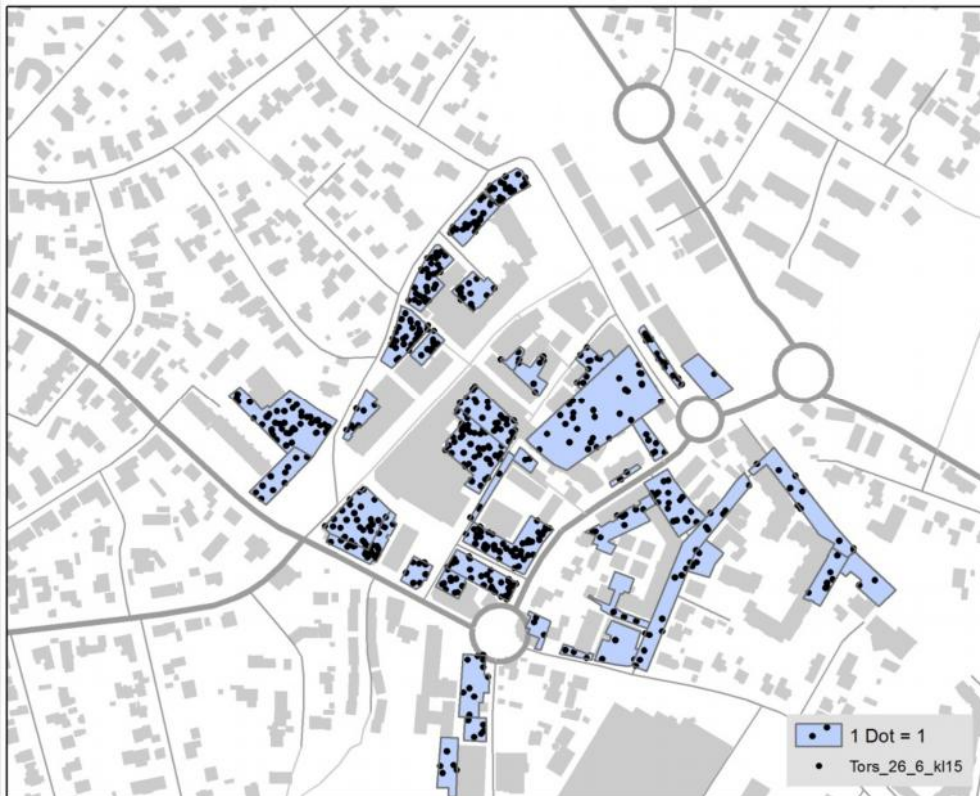
Samlet set er der et kapacitetsoverskud i bymidten, men kun i områderne længst væk fra gågaden. Tæt på gågaden er belægningen tæt på 100 % i de fleste perioder, hvor de længere væk er omkring 50 %.



Figur 26 Belægningsprocent på de enkelte p-pladser på det mest belagte tidspunkt af en hverdag.



Figur 27 Belægningsprocent på de enkelte p-pladser på det mest belagte tidspunkt af en lørdag.



**Figur 28 Tæthed for parkanter, torsdag kl. 15. En prik repræsenterer en parkant i deres respektive parkeeringsområde. Parkanterne koncentrerer sig omkring gågaden.**



## 4. TRAFIKALE HOVEDUDFORDRINGER I DAG

På baggrund af den trafikale analyse samt besigtigelser af området angives her de trafikale hovedudfordringer, som det ses i dag i bymidten.

### 1) Tæt trafik

Der er forholdsvis tæt trafik i området i de mest belastede timer. Der kører i de mest belastede tidspunkter af døgnet op til 350 biler pr. retning i spidstimen på Frederiksborgvej ved Kollerødvej samt på Amtsvej under jernbanen. Disse trafikmængder skaber betydelige barrierer for bløde trafikanter, der kan have svært ved at krydse Frederiksborgvej uden for reguleringerne. Særligt i krydset Frederiksborgvej/Fritz Hansens vej er der en del trafik, der skal ind og ud, og det kan skabe lidt kaotiske forhold, så de bløde trafikanter føler sig usikre i og omkring krydset.

Kapacitetsmæssigt vurderes der ikke at være betydelige problemer i dag. Der er foretaget en umiddelbar kapacitetsberegning i krydset Kollerød/Frederiksborgvej, som indikerer at trafikken kan afvikles uden større problemer, men at der i en lille del af tiden kan være omkring 10 holdende køretøjer frem mod krydset, som dog afvikles i efterfølgende omløb.

### 2) Adgang til de centrale parkeringsområder

I dag sker adgangen til parkeringspladserne mellem Amtsvej og gågaden via enten Fritz Hansens Vej, en lille adgang fra Amtsvej eller ind/udkørslen ved tankstationen/rundkørslen, som både kan gå til overfladeparkeringen eller som ensrettet vej til den underjordiske parkering. Overfladeparkeringen ved gågaden er ifølge parkeringsregistreringen ofte fuldt belagt. Dette betyder, at trafik, der kommer til disse pladser må søge væk igen, for at finde plads. Da parkeringen ved Mungo Park ofte har overskudskapacitet, søger trafikken derhen i stedet, uden at køre ud på det overordnede vejnet. Der er som udgangspunkt kun et problem i dag, hvis parkeringspladserne ved Mungo Park også er fyldt op.



Figur 29 Princip for vejbetjening af de centrale parkeringsområder i dag. Stiplet angiver underjordisk.

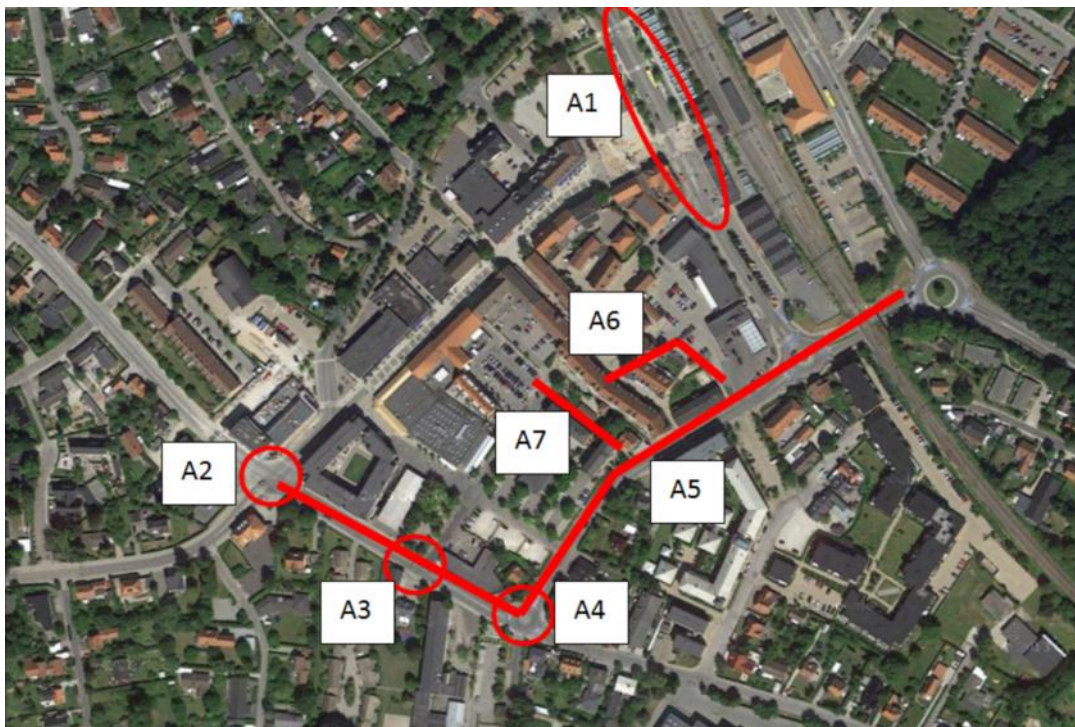
### 3) Forhold for de bløde trafikanter

Der mangler cykelsti flere steder og kombinationen med tæt trafik gør Frederiksborgvej og Amtsvej utrygt for de bløde trafikanter at færdes langs.

De fleste regulerede krydsningsmuligheder for fodgængere er tilstrækkelige, men der er sket par uheld på Allerød Stationsvej, og der er en del fodgængere der krydser en befærdet vej, der kan være lidt kaotisk i spidsbelastningerne.

I krydset Frederiksborgvej/Kollerødvej er der en del biltrafik, der skal til højre fra Kollerødvej samtidigt med at hovedruten for cyklister til stationen går lige ud. Derfor er der en del højresvingskonflikter her.

I det følgende vil konkrete tiltag der kan forbedre de nævnte forhold kort blive beskrevet, og konsekvenserne vurderet.



Figur 30 Lokalteter, hvor forholdene kan forbedres i dag.

### **A1) Fodgængerfelter på Allerød stationsvej**

Alle disse ligger logisk i forhold til brugerne, vejen er skiltet med 30 km/t og der er hævet flade og belægningsskift nær stationen. Der er registreret 3 uheld (før ombygning) i overgangszonen mellem stationen og MD Madsensvej. Uheldene peger ikke entydigt på et problem, men er nok nærmere en konsekvens af mange fodgængere og biler på samme sted.

*Rambølls vurdering er at alle fodgængerfelter bør bevares.*



*Fodgængerfelter på tværs af Allerød Stationsvej.*

*For at få et nærmere overblik over forholdene kan der gennemføres en adfærdsanalyse/behovsanalyse med henblik på at vurdere, om der reelt set er behov for alle fodgængerovergange og om man med fordel kan reducere i antallet.*

*Det kan overvejes om det østligste fodgængerfelt (øst for Stationspassagen) kan anlægges på en hævet flade, som endnu et hastighedsdæmpende tiltag på strækningen. Hvis dette gøres, skal/bør skiltningen med 30 km/t zone flyttes til øst for denne flade. Dermed gælder zonen også Stationspassagen samt evt. p-arealerne i tilknytning til denne vej, så der skal også zoneskilte op i de områder.*

### **A2) Signalregulering Kollerødvej/Frederiksborgvej/Lilledal**

De små kødannelser, som kan forekomme i myldretiderne vurderes ikke at være så markante, at der er behov for signaljusteringer. Derimod kan forholdene for de mange cyklister i krydset forbedres.

*Rambøll kan foreslå følgende:*

*Signalet tilføjes cykelsignaler på de to vejgrene der krydser Frederiksborgvej dvs. til/fra stationen. Således vil det være muligt at give cyklisterne før-grønt og før-rødt. På den måde vil cyklerne være afviklet hurtigere, så bilerne kan svinge, de vil være mere synlige, så man modvirker højresvinguheld og det vil rent visuelt skabe synlige forbedringer for cykeltrafikken at sætte signaler op, der prioriterer cyklisterne.*

*Desuden kunne kommunen (evt. på forsøgsbasis) tillade "hurtig højre" for cyklisterne fra Kollerødvej dvs. tillade at krydse over den lille plads foran Handelsbanken i et højresving, selv om der er rødt. Det er ved besigtigelse konstateret, at denne bevægelse allerede forekommer ofte, og uden problemer.*

### **A3) Krydset Frederiksborgvej/Fritz Hansens Vej.**

Det kan konstateres at både mange bilister og cyklister skal ind og ud fra Fritz Hansens Vej, hvilket ofte skaber kaotiske forhold. Cyklisterne på Frederiksborgvej har ikke rigtigt noget sted at afvente et venstresving til Fritz Hansens Vej i dette T-kryds.

*Da dette sted er lige op ad projektet for "Byens Plads" og der samtidig ligger ønsker om cykelstier langs Frederiksborgvej, skal krydset indgå direkte som en del af pladsdannelsen.*



*Krydset hvor Fritz Hansens Vej kommer ud i Frederiksborgvej og hvor der til tider er kaotiske forhold.*

*Rambøll foreslår, at såfremt man ikke etablerer byens plads, i stedet sikrer de bløde trafikanter i dette kryds bedre ved afmærkning, ventebåse eller lignende.*

### **A4) Genmarkering af afmærkning**

Nu og her er der et udtalt behov for at genmarkere rundkørslen Amtsvej/Frederiksborgvej, samt generelt afmærke båsene (og dermed kørevejene) nede i den underjordiske p-kælder.

*Rambøll anbefaler at dette udføres snarest.*



*Slidt markering i rundkørslen Frederiksborgvej/Amtsvej*

### **A5) Mulige supercykelstier på Amtsvej og Frederiksborgvej**

Der er undersøges flere forskellige Supercykelstiruter gennem Allerød, og det må formodes at disse kan blive etableret selv om "Byens Plads" ikke gennemføres.

Rambølls umiddelbare vurdering af realisering af cykelstiprojekter langs Frederiksborgvej og Amtsvej er følgende:

#### Generelt

Stierne gennem Allerød vil ikke kunne få den anbefalede standard som ligger i konceptet for Supercykelstier. Det vurderes dog ikke som noget reelt problem, da der ofte må gås på kompromis i byområder med supercykelstier, og at der i Allerød ikke er behov for alle faciliteter herunder fuld bredde på stien (3 meter). Blot der bliver anlagt stier eller cykelbaner, så ruterne bliver sammenhængende og med sikre cykelforhold.

#### Frederiksborgvej mellem Kollerødvej og Amtsvej

Delte stier på ca. 3 meter i hver side fra krydset med Kollerødvej og frem til rundkørsel ved Amtsvej/Allerødvej er kun realistiske på dele af strækningen.

Omkring signalkrydset vil der antageligt være pladsproblemer pga. behovet for svingbaner. Samme forhold gælder for rundkørslen ved Amtsvej, hvor der ikke kan laves cykelsti. I krydset ved Fritz Hansens Vej er der være plads til venteområde for cykler, hvis der skal etableres cykelsti, hvilket ikke er muligt, og derfor er cykelsti heller ikke sandsynligt her.



*Frederiksborgvej frem mod signalet, hvor det pga. svingbaner er vanskeligt at etablere cykelsti/bane*

*Rambølls umiddelbare vurdering her er, at cykelsti kun kan etableres på så korte delstrækninger af Frederiksborgvej, at det reelt set ikke er hensigtsmæssigt.*

#### Amtsvej

Delte stier på ca. 3 meter i hver side fra rundkørsel og frem til rundkørsel ved Allerød Stationsvej er realistisk. Der skal formentlig erhverves en smule areal fra private lodsejere i området omkring vejens knæk.

*Rambølls vurdering er at der med fordel kan etableres en delt sti, da både cykeltrafikken og fodgængertrafikken er relativt lav.*

### **A6) Vende ensretning af vej i underjordisk parkering**

Den underjordiske rampe til p-anlægget vendes, således at der kun er udkørende til Amtsvej i stedet for indkørende, som der er i dag. Fordelen skal være at trafik, der har prøvet at parkere på de centrale parkeringspladser ved gågaden skal kunne køre direkte ned i den underjordiske parkering i stedet. Imidlertid er der i dag overskudskapacitet på parkeringen ved Mungo Park, så trafikken behøves ikke at foretage større omveje for at finde plads, idet den bevæger sig internt i parkeringssystemet.



*Den ensrettede nedkørsel til p-kælderen der måske kan vendes.*

Afviklingsmæssigt vil projektet ikke betyde det store, da trafikken umiddelbart har plads til at komme ud på Amtsvej fra rampen. Udkørslen til Allerød Stationsvej kan anvendes som aflastning i perioder med eventuel kødannelse.

Derimod kan der være andre problemer, idet en markant højere belastning af en udkørsel på en forholdsvis belastet vej kan skabe situationer, hvor trafikanter tager flere chancer. Samtidig ligger udkørslen fra den underjordiske p-kælder på en måde som kan give lidt vanskelige forhold omkring oversigt. Og kombinationen med overflade parkering og tankstation kan give mere kaotiske forhold, idet der kan opstå tvivl om vigepligtsforholdene.

*Rambølls anbefaling som det ser ud i dag er ikke at vende ensretningen, da der ikke er behov, og der en vendt ensretning vil medføre større konsekvenser for pladsen ved tankstationen.*

### **A7) Etablering af ny vejforbindelse mellem Amtsvej og gågaden**

Ny vejadgang kan aflaste øvrige adgange og skabe mere direkte forbindelse til overfladeparkeringen. Der etableres en ny adgangsvej fra Amtsvej til gågadeparkeringen, overfladeparkeringen.

Den største trafikale konsekvens er ved udkørslen fra den nye adgangsvej, Der vurderes dog ikke at være afviklingsproblemer, idet der er tilstrækkelig plads på Amtsvej til at komme ud. Men alt andet lige vil endnu en tilslutning til Amtsvej potentielt indeholde uheldsrisiko, og flere udkørsler på Amtsvej, end der er i dag er ikke hensigtsmæssigt.

*Rambøll ser ingen grund til at etablere endnu en tilslutning til Amtsvej, med mindre at man lukker en anden.*

## 5. PRINCIP FOR TRAFIKAL BETJENING MED ANLÆGGEN-SEN AF "BYENS PLADS"

Byens Plads vil medføre ændringer i den lokale vejinfrastruktur. I dette afsnit gives et forslag til princip for vejbetjening, når Byens Plads etableres, samt hvilke tiltag der er nødvendige for, at det trafikalt hænger sammen. Tiltagene

### 1.1 Parkeringsforholdene

Ved at gennemføre "Byens Plads" er der lagt op til at der anlægges en underjordisk p-kælder under den nordlige del af pladsen. Idet der nedlægges overfladeparkering vil denne p-kælder være erstatning for disse pladser.

Som det fremgår af p-analysen, er p-arealerne i Allerød ikke fuldt udnyttet, særligt ikke de pladser der ligger fjernest fra gågaden. Der er derfor risiko for, at der bliver relativ dårlig belægning i det daglige. Ved arrangementer i Mungopark og andre kulturhuse, vil p-kælderen antageligt blive brugt.

Ind og udkørsel til ny p-kælder kan etableres via ny tilslutning til Amtsvej, som angivet i Lokalplanen, idet ind- og udkørsel til nedlagt overflade parkering (foran Mungopark) lukkes. I de perioder, hvor parkeringspladsen tættest ved gågaden er fuldt belagt, må trafikken der har søgt ind i området ud på Frederiksborgvej igen, for at komme til andre parkeringsområder.

*Derfor anbefales det, at man vender ensretningen i den underjordiske parkering, når der nedlægges overfladeparkering, således at man i tilfælde af fuldt belagt overfladeparkering ved gågaden kan komme direkte til parkeringskælderen, uden at belaste det omkringliggende vejnet yderligere. Forholdene ved opkørslen ved tankstationen skal derfor ændres som konsekvens af dette.*



Figur 31 Princip for vejbetjening af de centrale parkeringsområder, når byens plads er etableret. Stiplet er underjordisk.

### 5.1.1

#### Frederiksborgvej

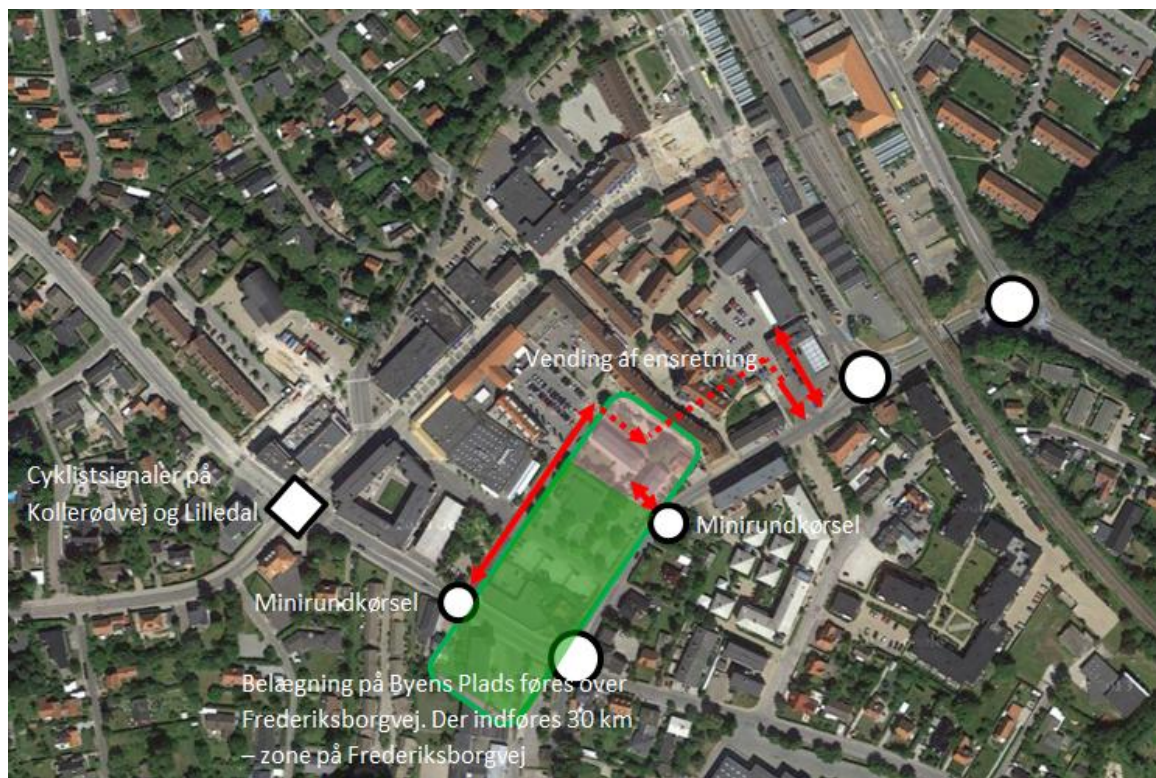
Byens Plads skal gennemskaeres af Frederiksborgvej mellem Fritz Hansens Vej og Amtsvej. Lokalplanens forslag til tværprofil vurderes at være brugbart, men der skal arbejdes yderligere med designet. Bl.a. skal der tages stilling til hvor cyklisterne placeres og om anvendelse af lodrette steler vil være med til at øge sikkerheden. Desuden bør tilladt hastighed sættes meget lavt, gerne 30 km- zone.

T-krydset mellem Byens Plads/Frederiksborgvej/Fritz Hansens Vej ligger i udkanten af "Byens Plads" og kan enten udformes traditionelt, altså alene med vigepligt fra Fritz Hansens Vej som i dag eller evt. med vigepligt også fra Byens Plads, idet der vil blive tale om et belægningskift og evt. en form for rampe op på pladsen. En sådan rampe kunne udføres som en form for overkørsel, som understreger en knækket prioritet i krydset.

Trafikstrømmene i krydset er primært ind og ud af Fritz Hansens Vej til Frederiksborgvej i vestlig retning. Derfor kan andre prioriteringer end almindeligt vigepligt være en mulighed. Belægningskiftet kan anvendes til at understrege, at trafikken primært kører ned ad Fritz Hansens Vej fra Frederiksborgvej.

Alternativt kan der anlægges en minirundkørsel i T-krydset. Det vil antageligt kræve at der skal tages areal fra pladsen imellem biografen og biblioteket. En rundkørsel på dette sted har tre hovedformål:

- Den er hastighedsdæmpende og markerer en naturlig overgang til den kommende pladsdannelse
- Den strømliner trafikafviklingen og sætter orden i de lettere kaotiske forhold, som der er i dag, og som også vil være i et fremtidigt T- kryds på stedet. Venstresvingende cyklister fra enten Frederiksborgvej eller Fritz Hansens Vej får en form for prioritet.
- Den falder i ét med de øvrige rundkørsler i bymidten, og er dermed med til at skabe et gennemskueligt og ensartet vejsystem.



Figur 32 Princip for vejene omkring byens plads. Her vist med to minirundkørsler.



Det vil stadig være muligt at anlægge cykelstier langs Frederiksborgvej og Amtsvej og der vil tilmed være lidt bedre plads til disse cykelstier, idet dele af "Byens Plads" kan inddrages til formålet.

Udformes det som en minirundkørsel vil store køretøjer kunne gives mulighed for at køre lige igennem uden at blive generet betydeligt. Samtidigt vurderes det, at cyklisterne vil føle sig mere trygge, end de er i dag, da der er en form for regulering i forhold til det kaos der er i dag. Afviklingsmæssigt vurderes der ikke at være vanskeligheder med at afvikle trafikken.

Det kan eventuelt anbefales, at man afviklingsmæssigt gennemfører en simulering af trafikken på Frederiksborgvej og Amtsvej for at kunne vurdere trafikafviklingen i detaljer.

### 5.1.2

#### **Amtsvej**

Adgang til ny p-kælder kan indrettes som et almindeligt T-kryds uden svingbaner.

#### Alternativt

Der kan anlægges en minirundkørsel, som både vil være hastighedsdæmpende og sikre et fornuftigt serviceniveau til og fra p-kælderen, som ved krydset ved Fritz Hansens Vej.

Ved anlæg af minirundkørsel skal der antageligt erhverves arealer fra private lodsejere. En minirundkørsel vil spille godt sammen med en eventuel minirundkørsel på Frederiksborgvej, da den kan skabe et ensartet trafikbillede.

Forbindelsen på tværs af Amtsvej for gående mellem Ny adgang til ny p-kælder og eksisterende minirundkørsel ved Frederiksborgvej, som angivet på visionsskitsen "Byens Plads", vil kunne etableres på en trafiksikker måde. Fx ved at anlægge en hævet flade. Det skal dog nævnes at der dels skal sikres videre adgang frem til Prins Valdemars Allé for at forbindelsen giver mening og dels vil denne krydsning ligge forholdsvis tæt på både eksisterende minirundkørsel og den ny adgang til Ny p-kælder.

Der kan være en øget risiko for at bilister overser tætliggende krydsninger for gående. Derfor anbefales det ikke at udlægge zebra-striber. Således vil det være de gående der har vigepligten, også selvom den blev anlagt en hævet flade.

Hastigheden kunne i øvrigt passende sættes ned til fx 40 km/t.

## 5.2 Prioritering af projekter

Med udgangspunkt i de trafikale analyser og konsekvensvurderinger af de foreslåede tiltag, foreslås en prioritering af projekterne, som vist i tabellen herunder. Projekterne er opdelt efter, om de kan anbefales i dag eller om de skal indføres i forbindelse med "Byens Plads".

	Projekt	Forbedring af adgangsforhold/trafikafvikling	Forbedring af trafiksikkerhed/tryghed	Tiltag
Anbefalede projekter der kan forbedre forholdene i dag	A4) Genmarkering af afmærkning		x	I rundkørslen ved Amtsvej/Frederiksborgvej samt i p-kælderen
	A2) Signalregulering Kollerødvej/Frederiksborgvej /MD Madsensvej	x	x	Cyklistsignaler med førgrønt
	A3) Krydset Frederiksborgvej/Fritz Hansens Vej.	x	x	Sikring af de bløde trafikanter
	A1) Fodgængerfelter på Allerød stationsvej		x	Undersøgelse af fodgængerforhold
	A5) Supercykelstier		x	Langs Amtsvej som delt sti.
Anbefalede projekter i forbindelse med "Byens Plads"	A6) Vende ensretning af vej i underjordisk parkering	x		
	B1 Omdannelse af krydset ved Fritz Hansens Vej	x	X	
	B2 Etablering af kryds med svingbaner til ny underjordisk p-kælder	x	x	
	Alternativ til B1 Etablering af minirundkørsel ved Fritz Hansens Vej	x	x	Minirundkørsel der afgrænser Byens Plads
	Alternativ til B2 Etablering af minirundkørsel på Amtsvej	x	x	Minirundkørsel der afgrænser Byens Plads

**Bilag: 5.1. Bilag 1 Notat om stier og byforskønnelse langs Hillerødvej i Lyngø**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 81954/14

# Allerød Kommune

## Cykelstier på Hillerødvej i Lyngø

### Notat

NOTAT  
22. september 2014  
PG/ph

## 0 Indholdsfortegnelse

<b>0</b>	<b>Indholdsfortegnelse.....</b>	<b>1</b>
<b>1</b>	<b>Indledning .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Sammenfatning.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Området.....</b>	<b>4</b>
3.1	Hillerødvej.....	4
3.1.1	Syd for Lyngø Stationsvej (ca. 260 meter) .....	6
3.1.2	Mellem Lyngø Stationsvej og Lyngø Bytorv (ca. 180 meter).....	7
3.1.3	Lyngø Bytorv .....	7
3.1.4	Nord for Lyngø Bytorv.....	8
3.1.5	Omkring Langkæret.....	9
3.1.6	Femvejskrydset .....	9
3.2	Trafiksikkerhed .....	9
3.3	Tryghed .....	10
3.4	Afvikling .....	11
3.5	Delsammenfatning .....	11
<b>4</b>	<b>Løsninger .....</b>	<b>12</b>
4.1	Pladsforhold og muligheder .....	12
4.1.1	Arealerhvervelse .....	13
4.2	Pladسدannelser.....	14
4.2.1	Lyngø Bytorv .....	14
4.2.2	Lyngøhus .....	16
4.3	Langkæret .....	17
4.3.1	Byudvidelse.....	18
4.3.2	Kollektiv trafikafvikling.....	19
4.4	Femvejskrydset .....	20
<b>5</b>	<b>Anlægsoverslag.....</b>	<b>21</b>
<b>6</b>	<b>Bilag.....</b>	<b>24</b>

## 1 Indledning

Allerød Kommune har bedt Via Trafik om at udarbejde et skitseforslag til cykelstier på Hillerødvej i Lynge, herunder at redegøre for de begrænsninger og muligheder, som dette afstedkommer. Herudover omfatter opgavebeskrivelsen bl.a. forslag til forskønnelse samt vurdering af trafikafviklingen på udvalgte steder.

I forbindelse med opgaven er der fra kommunens side udleveret trafiktællinger udført som slangetællinger to steder på Hillerødvej i perioden 15/9 til 23/9 2014 samt uheldsrapporter for tidsrummet 2009-2014.

Samtidig er der i forbindelse med besigtigelse af lokationen gjort observationer af trafikanternes adfærd på vejen. Derudover er en manuel supplerende tælling af trafik til og fra Langkæret udført.



## 2 Sammenfatning

Hillerødvej er den primære nord/sydgående vej i Lyngby, og forbinder Hillerød i nord med Slangerupvej i syd. Hillerødvej er en trafikvej, men den har også mange andre funktioner, eksempelvis:

- Gennemfartsvej for trafik til og fra bl.a. Hillerød og Allerød.
- Fordelingsvej for de omkringliggende parcelhuskvarterer i Lyngby
- Forretningsgade for byens handelsliv ved Lyngby Bytorv
- Skolevej men dog med begrænset anvendelse som dette i dag

Der er derfor et behov for, at vejen kan håndtere både biltrafik og let trafik. Hillerødvej er dog relativt smal på dele af strækningen, og der er i dag meget lidt plads til cyklister. Strækningen er således utryk for cyklister, hvilket også kom til udtryk i forbindelse med besigtigelsen, hvor der bl.a. blev konstateret cyklister på fortovet.

Hillerødvej har fire karakteristiske delstrækninger. På den sydligste delstrækning mellem Slangerupvej og Langkæret er bebyggelsen mere spredt. Midt på strækningen er Lyngby Bytorv, som er byens handelscentrum. Nord og syd for Lyngby Bytorv er der lange delstrækninger med boligbebyggelse, hvor byrummet opleves meget smalt. Syd for Lyngby Bytorv er der endvidere forholdsvist kuperet.

Lyngby Bytorv er generelt domineret af biltrafikken. En stor del af bytorvet er således udnyttet til bilparkering. Samtidig er den gennemgående vejforbindelse på Bytorvet en udfordring for byrummet, da den både er bred og gennemskærer området. Der er generelt kun få opholdsarealer på Bytorvet, og de har begrænset kvalitet.

Der foreslås en samlet løsning for Hillerødvej, der anbefales indrettet med delte stier på begge vejsider mellem Slangerupvej og Kærhøjgårdsvej. Delt stier opfylder behovet for bedre forhold for cyklister, og sikrer samtidig at forslaget kan udføres med minimal arealerhvervelse.

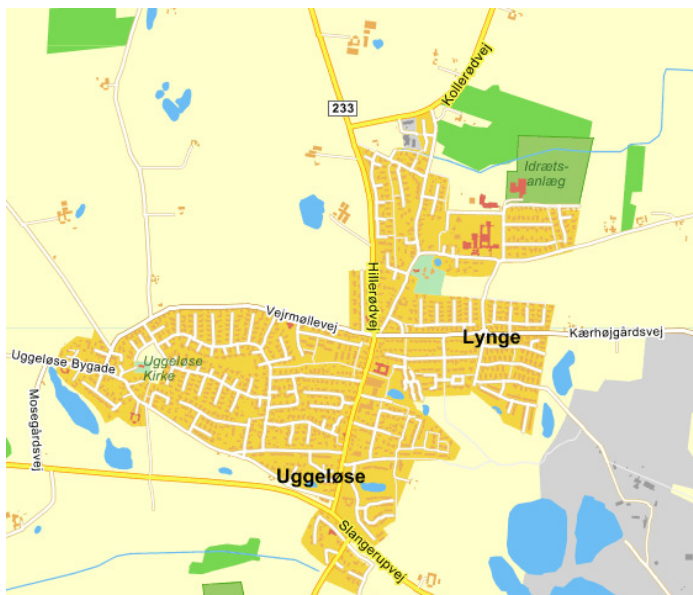
Ydermere ses Lyngby Bytorv som et naturligt fokuspunkt for byen, og der anbefales en omstrukturering af parkeringsanlæggene. Dette vil skabe plads, og give mulighed for byforskønnende tiltag. Dette vurderes at kunne gennemføres uden nedlægning af parkeringspladser.

På den sydlige delstrækning foreslås der også byforskønnende tiltag. På de øvrige delstrækninger er mulighederne mere begrænsede grundet den tætte bebyggelse.

I forbindelse med den manuelle tælling blev der observeret kødannelse på Hillerødvej i krydset ved Slangerupvej. Det anbefales at der ses nærmere på den trafikafviklingen i dette kryds.

### 3 Området

Lyngby er en by med ca. 4.000 indbyggere. Byen består af landsbyerne Lyngby og Uggeløse, der fortrinsvis består af parcelhuse. Hillerødvej går midt gennem byen fra nord til syd, og er den eneste adgangsvej til Lyngby Bytorv, hvor byens dagligvareforretninger, bank, apotek og cykelhandler med mere har til huse.



Figur 1. Hillerødvej går Lyngby fra nord til syd, og er den primære færdselsåre til byen fra både Slangstrupvej og Hillerød.

Mod nord er der vejforbindelse til Hillerød ad Hillerødvej, og syd for byen ligger Slangstrupvej, der forbinder til Farum i øst og Frederikssund mod vest. Den primære forbindelse mellem Lyngby og Slangstrupvej er Hillerødvej. Der er vejforbindelser til Hillerød motorvejen ad Hillerødvej over Kollerødvej og Kærhøjgårdsvej over Nymøllevej. Begge veje, samt Lyngbyvej, giver der ud over adgang til Allerød.

Lyngby Skole ligger i den nordlige del af byen og har ca. 750 elever.

#### 3.1 Hillerødvej

Hillerødvej forbinder til Hillerød i nord, og til Slangstrupvej umiddelbart syd for Lyngby. Vejen har to kørespor og hastigheden er 50 km/t som i byzone.

Nærværende notat omhandler udelukkende Hillerødvej mellem Slangstrupvej i syd og Kærhøjgårdsvej i nord. Hillerødvej er den primære adgangsvej til de omkringliggende parcelhuskvarterer. Der er således 6 vejtilslutninger på strækningen. Den ene af disse er til Lyngby Bytorv, hvor den overvejende del af dagligvarehandelen i byen foregår. Det er således et sted med stor aktivitet i mange af døgnets timer.

Dertil kommer 3 stiforbindelser fra blinde parcelveje, samt en gennemgående sti, der passerer Hillerødvej i en stitunnel umiddelbart nord for Lyngby Bytorv.

Hillerødvej er eneste forbindelse til Lyngby Bytorv, og ligeledes til den sydøstlige del af Lyngby via Langkæret. De øvrige dele af byen har mulighed for at køre alternative veje til og fra Lyngby.

Hillerødvej udfylder mange roller i Lyngby, og er både

- Trafikvej
- Den primære fordelingsvej
- Den eneste sammenhængende nord/syd korridor i byen
- Handelsegade

Mellem Slangerupvej og Kærhøjgårdsvej er Hillerødvej 780m lang, og næsten helt lige uden nævneværdige kurver. Den er dog noget kuperet med højdeforskelle på den sydlige del.

### Kollektiv trafikbetjening

Der er busstop både i den nordlige og i den sydlige ende af strækningen. Det nordlige busstop har buslommer i begge vejsider, hvor det sydlige kun har en buslomme i den nordlige retning, og denne er forbundet med højresvinget ind til Langkæret.



Figur 2. Vejforbindelser til Hillerødvej.

Ud over busstop på Hillerødvej, er der busstop på Lyngby Stationsvej helt ud til Hillerødvej.

Bustrafikken udgøres af linierne 336 og 337, som i dagtimerne har op til 3 nordgående kørsler og en sydgående kørsel i timen. Dertil kommer linie 310R, som kører på strækningen mellem Slangerupvej og Lyngby Stationsvej i begge retninger to gange i timen. På samme strækning kører også en natbus.

### Parkering

Der er parkering og standsning forbudt, men der er dog en parkeringslomme på vejens vestlige side ca. 300 meter nord for Slangerupvej med 4 pladser markeret med båse. Det er ligeledes muligt at parkere ved Lyngby Bytorv.

### Vejudformning

Parkerings- og standsningsforbuddet passer fint til vejens beskedne bredde, da kørebanen i det meste af vejstrækningens længde er 7 meter fra kantsten til kantsten. Dertil kommer, at der er optegnet brede kantbaner i begge vejsider på hele strækningen.





Der er fortov på begge sider af vejen med en bredde på ca. 2-2,5m. Fortovene er med asfaltbelægning.

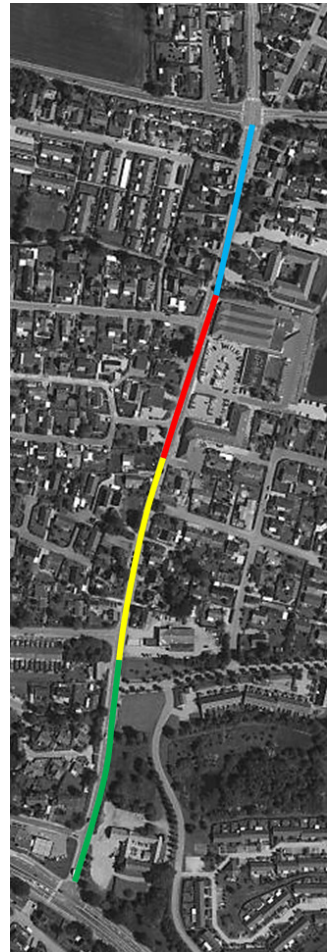


I forbindelse med Lyngby Bytorv er vejen udvidet for at give plads til en venstresvingsbane. Her er også krydsningsmuligheder for lette trafikanter.

Der er 3 vejbump på strækningen. Et på hver side af Lyngby Bytorv, og et i forbindelse med de sydlige busstop.

Hillerødvej har forskellige karakteristika fra nord til syd, og kan derfor bedst beskrives ud fra følgende strækningsopdelinger, som er gennemgået efterfølgende:

1.  Syd for Lyngby Stationsvej (ca. 260 meter)
2.  Mellem Lyngby Stationsvej (ca. 180 meter) og Lyngby Bytorv
3.  Lyngby Bytorv (ca. 180 meter)
4.  Nord for Lyngby Bytorv (ca. 160 meter)



Figur 3. Delstrækninger.

### 3.1.1

#### Syd for Lyngby Stationsvej (ca. 260 meter)

Beliggende umiddelbart nord for tilslutningen til Slangstrupvej forløber denne strækning gennem den sydlige udkant af Lyngby. Der er begrænset boligbebyggelse ud til vejen, og kun enkelte indkørsler.

Der er en oplevelse af mere luft omkring vejen, og der ligger et åbent område på den østlige side syd for Langkæret. Strækningen præges af biltrafik, og især om morgenen er der kødannelse mod krydset med Slangstrupvej.



Figur 4. Delstrækning 1. Bemærk buslommen i vejens højre side.

Delstrækningen indeholder de sydlige busstop på Hillerødvej.

### **3.1.2 Mellem Lyngby Stationsvej og Lyngby Bytorv (ca. 180 meter)**

Nord for Lyngby Stationsvej er der overvejende boliger i form af villabebyggelse på begge sider af vejen. Grundene ligger for det meste en smule over vejarealet, hvorfor der er en del små skrånninger eller støttemure op til grundene. Dette giver en fornemmelse af aflukkethed, som forstærkes af hække og hegn.

På det sidste lille stykke op mod Lyngby Bytorv udlignes højdeforskellen, og ind mod bytorvet ligger grundene på vejens østlige side under vejniveau.

Det er på denne delstrækning den lille parkeringslomme er placeret i vejens vestlige side, jf. figur 5. Parkeringslommen har 2 timers tilladt parkering i båse.



Figur 5. Delstrækning 2. Bemærk p-lommen til venstre i billedet.

Det blev observeret med 2 dages mellemrum, at båsene udelukkende blev brugt af Saab-biler. Da der er et Saab værksted på hjørnet til Lyngby Stationsvej, formodes det, at parkeringslommen i høj grad bruges til afsætning af kundebiler i forbindelse med værkstedets drift.

### **3.1.3 Lyngby Bytorv**

Den overvejende boligbebyggelse er erstattet af butikker og parkeringsareal ved Lyngby Bytorv. Der er mest villaer på vejens vestlige side med enkelte forretninger.

Størstedelen af bytorvet er på vejens østlige side, med et stort parkeringsareal og mange butikker. Parkeringsarealet bærer præg af at være opdelt mellem flere butikker, og er gennemskåret af en vej, der giver adgang til pladser bag butiksarealet, samt mulighed for vareindlevering til bl.a. Netto og OK tanken.

Overkørslen til Lyngby Bytorv er vigepligtsreguleret med en venstresvingskanalisering, hvorfor Hillerødvej er udvidet i bredden på denne delstrækning. Denne udvidelse er markeret med kantstensbegrænsede heller i hver ende, hvor der er et fodgængerfelt til krydsende fodgængere i den nordlige ende. I den sydlige ende kan fodgængere også krydse vejen via en midterhelle, men her er der ikke fodgængerfelt.

Hillerødvej er indrettet med vejbumpe både før og efter bytorvet.



Figur 6. Delstrækning 3. Vejen er på denne strækning bredere pga. venstresvingskanalisering.

Ved udkørsel fra parkeringsanlægget på vejens østlige side, er der begrænsede oversigtsforhold, primært på grund af reklamestandere.

### 3.1.4

#### Nord for Lyngby Bytorv

Ligesom syd for bytorvet, er der overvejende boligbebyggelse i form af villaer på strækningen nord for Lyngby Bytorv. Undtagelsen er i form af det lokale bibliotek og plejecenteret Lyngbyhus, som begge er placeret umiddelbart nord for bytorvet.

Nord for biblioteket udvider vejen sig langsomt op mod det signalregulerede kryds med Kærhøjgårdsvej, og pladsforholdene bærer præg af, at der engang har været forbindelse igennem til Lyngby Bygade. Af denne årsag er arealet af vej, fortov m.m. ved krydset meget bredt.

De to nordlige busstop er placeret på denne delstrækning.



Figur 7. Delstrækning 4. Bemærk buslommen til venstre i billedet og det meget brede tværsnit op til krydset med Kærhøjgårdsvej.

### 3.1.5 Omkring Langkæret

Beliggende ca. 200m fra Slangerupvej er Langkæret den eneste adgangsvej for biltrafik til den sydøstlige del af Lyngby. Krydset er vigepligtsreguleret og højresvinget fra Hillerødvej ind på Langkæret ligger i forbindelse med en buslomme, der delvist fungerer som svingbane.

Krydset ved Langkæret har særlig interesse med henblik på overvejelser om at udbygge det sydøstlige boligområde. Sker dette vil der komme en øget trafikbelastning på krydset, og det er derfor relevant med en kapacitetsbetragtning af den nuværende samt en fremtidig trafiksituation i krydset.

I umiddelbar nærhed af Langkæret er placeret busstop på Hillerødvej i begge sider af vejen. Der er ligeledes busstop på Lyngby Stationsvej, som er en vestlig sidevej til Hillerødvej. For at give de bedste muligheder for skift mellem de forskellige buslinjer, er der samtidig standsning på flere af disse stoppesteder. Dette kan give problemer for bilister, der ikke kan komme forbi, når der holder busser i begge sider af Lyngby Stationsvej.

### 3.1.6 Femvejskrydset

I den nuværende udformning er der tale om et Firbenet vejkræds der engang har haft en femte vej tilsluttet. Den femte vej, "Femstykket", forbinder mod nordøst, og bruges af mange cyklister især i forbindelse med skolevejskørsel. Der er i dag ikke adgang fra krydset til femstykket for biler.



Figur 8. Den nuværende udformning af "Femvejskrydset".

## 3.2 Trafiksikkerhed

Umiddelbart er der ikke de store trafiksikkerhedsmæssige problemer på Hillerødvej. I perioden fra 2009 til 2014 har der været 5 uheld på strækningen uden gennemgående tendenser af nogen art.

De trafiksikkerhedsmæssige risici observeret på strækningen er begrænsede.

Ved udkørsel fra Lyngby Bytorv er oversigtsforholdene begrænset af en reklamestander på det sydlige hjørne.



Figur 9. Overkørslen til Lyngby Bytorv. Bemærk reklamestander, der begrænser udsynet for udkørende.

Der er en tilsvarende reklamestander på det nordlige hjørne, men da oversigtsarealet er anderledes, udgør den ikke samme problem.

Ved parkeringslommen på delstrækning 2 i vejs vestlige side, føres kantbanen uden om parkeringslommen. Dette udgør en mulig risiko for, at førere ved udstigning åbner en blindvinkel foran en cyklist, der kommer i fart. Risikoen er dog beskeden i dag, da parkeringslommen ikke har regelmæssig anvendelse.

### 3.3

### Tryghed

Tryghedsbegrebet dækker over, hvor trygt eller behageligt det er at færdes i trafikken på et bestemt sted uafhængigt af, hvor sikkert det er.

Der er 7 meter mellem kantsten på hele strækningen, på nær hvor vejen udvides i forbindelse med svingbaner, busstop eller parkering.

Den anbefalede køresporsbredde for 50 km/t er 3,0 til 3,25 meter. Der ud over er der optegnet kantbaner på Hillerødvej, som burde være minimum 0,9 meter inklusiv kantlinie.

Der er altså tale om meget smalle forhold på Hillerødvej, og den virker også smal at færdes på. Dette går primært ud over cyklisterne idet kantbanerne på det meste af strækningen er smallere end 0,9 meter.

Den smalle kantbane fungerer i højere grad som en påmindelse om, at der kan køre cyklister, end som en beskyttelse for dem. En opfattelse der blev underbygget af observationer på lokationen.

Det var ikke ualmindeligt at se cyklister på fortovet, især op ad bakken nord for Lyngby Stationsvej.

Flere yngre skolebørn valgte en rute ad Langkæret, for derefter at søge nordpå antageligt mod skolen ad mere rolige veje og stier.

Denne adfærd understreger, at Hillerødvej er utryk for cyklister. En utryghed der i vidt omfang skyldes de snævre forhold.

### **3.4 Afvikling**

I forbindelse med den manuelle tælling af svingende bilister ved Langkæret, blev kødannelse på Hillerødvej i retning mod Slangerupvej observeret både om morgenen og om eftermiddagen.

Problemet var mest udtalt i morgenperioden, og strakte sig over en 20 minutters periode omkring klokken 8, hvor opstuvningen nåede helt op til busstoppestedet umiddelbart syd for Langkæret. I kortere perioder var der kø langt op på bakken forbi parkeringslommen placeret ca. 300 meter nord for Slangerupvej.

Dette afviklingsproblem kan forbedres ved at optimere trafikafviklingen ved krydset på Slangerupvej. Dette er dog uden for rammerne af dette projekt.

Der blev ikke observeret kødannelse eller nævneværdig forsinkelse på Langkæret under tællingen.

### **3.5 Delsammenfatning**

Hillerødvej er en trafikvej. Den er samtidig både den primære nord/sydgående fordelingsvej til byen, handelsgade og en del af skolevejsnettet.

Vejens udformning er velegnet til at varetage en funktion som trafikvej og fordelingsvej for bilister, men med både kørebaner og kantbaner i et vejareal der er for smalt til begge dele, er der stor utryghed for cyklister.

Vejens nuværende udformning er derfor utilstrækkelig for en handelsgade, og for en vej der indgår som en del af skolevejsnettet. Samtidig bør en by af Lyngbys størrelse tilbyde gode forhold for cyklister, både for lokale beboere, og for gennemkørende.

Lyngby Bytorv er generelt domineret af biltrafikken. En stor del af bytorvet er således udnyttet til bilparkering. Samtidig er den gennemgående vejforbindelse på Bytorvet en udfordring for byrummet, da den både er bred og gennemskærer området. Der er generelt kun få opholdsarealer på Bytorvet med begrænsede kvaliteter.

## 4

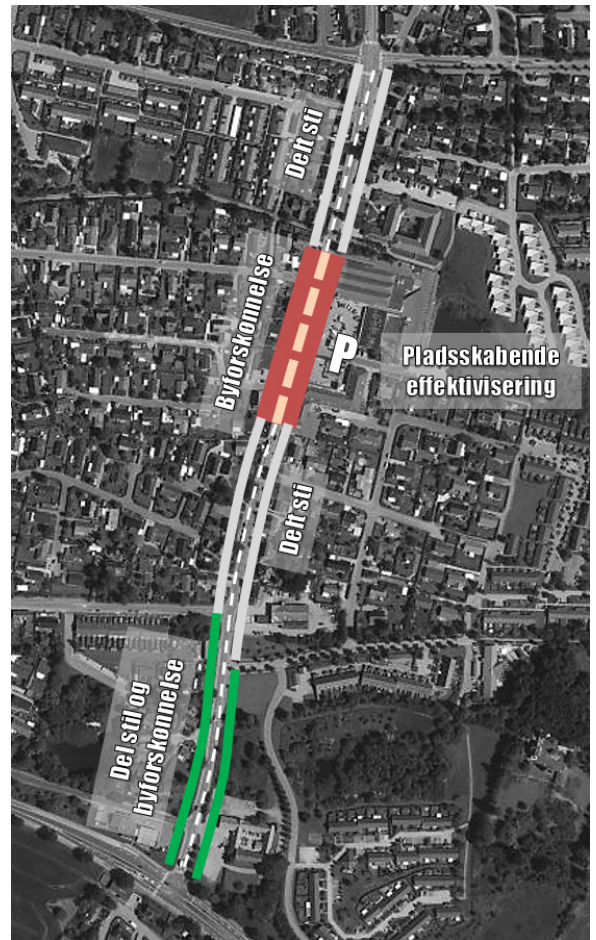
### Løsninger

På grund af behovet for bedre forhold for cyklister på Hillerødvej, er der udarbejdet et løsningsforslag for cykelstier på hele strækningen. Der er tale om en løsning med delte stier, hvilket vil sige fortov og cykelsti i samme niveau.

Løsningen er velegnet på Hillerødvej, da der ikke er så mange cyklister, at der er behov for bredere cykelstier, og fordi vejarealet på det meste af strækningen ikke er bredt nok til en løsning med cykelsti og fortov i hvert sit niveau.

På delstrækningen omkring Lyngby Bytorv er der mulighed for en effektivisering af parkeringsanlægget, med potentiale for både pladsskabelse og byforskønnende tiltag til følge.

Der er ligeledes ekstra plads på delstrækning 1, hvilket giver mulighed for at separere cykelstien fra vejen, og implementere byforskønnende tiltag omkring den sydlige ankomst til byen.



Figur 10. Tiltag på de forskellige delstrækninger.

### 4.1

### Pladsforhold og muligheder

Der er valgt følgende bredder:

- Kørespor 3,0 meter
- Cykelsti 1,65 meter
- Fortov 1,35 meter
- Rabat 0,2 meter

De i vejreglerne anbefalede bredder for en delt sti er 1,7 meter cykelsti og 1,3 meter fortov. Den lille afvigelse fra de anbefalede bredder kommer sig af, at et fortov med to rækker fliser og en chaussesten lagt på langs er 1,35 meter bredt, jf. figur 11.



Figur 11. Tv. delt sti med to rækker fliser. Th. delt sti med smalt fortov bestående af en enkelt række fliser.

De vejledende bredder kan reduceres til 1,5 meter cykelsti og 1,0 meter fortov. Et smalt fortov kan udføres med en enkelt række fliser lagt på tværs, jf. figur 11.

Fortov og cykelsti er i samme niveau, og er udelukkende adskilt af en forskel i belægning, en markering med chaussésten eller lignende. Der er ikke kantstenopspring.

Med en rabat på 0,2 meter til lygtepæle, elskabe, små skrån timer ind mod grunde og lignende, giver det et anbefalet behov på 3,2 meter til en delt sti i hver vejside.

En køresporsbredde på 3 meter, som er den vejledende minimumsbredde ved 50 km/t, giver en samlet bredde af vejarealet på 12,4 meter. Dette er ikke altid muligt, da der visse steder er ned til 11 meter mellem matrikelskel. I disse tilfælde vil det enten være nødvendigt at anvende minimumsmål eller foretage arealerhvervelse.

Det anbefales dog at benytte sig af de vejledende bredder på strækningen omkring bytorvet, da det er her størstedelen af den gående og cyklende trafik vil samle sig.

#### 4.1.1

#### **Arealerhvervelse**

En løsning med delte stier kan i overvejende grad gennemføres uden arealerhvervelse. Der er dog undtagelser omkring Lyngby Bytorv og ved enkelte private grunde.

Der vil være behov for arealerhvervelse fra to private ejendomme og Lyngby Bytorv på vejens østlige side. Hillerødvej 30 og Lindevej 11. For Hillerødvej 30 kan arealerhvervelse undgås ved at reducere bredder af fortov og cykelsti til minimum. Dette er dog ikke muligt for ejendommen Lindevej 11.

Ligeledes vil der være behov for arealerhvervelse langs Lyngby Bytorv. Det gælder især Lokalbankens grund, men også ud for biblioteket nord for Lyngby Bytorv vil der være behov for arealerhvervelse.



## **4.2 Pladsdannelse**

Som en del af opgaven indgår et ønske fra kommunen om tiltag til byforskønnelse på og omkring Hillerødvej i Lynge. Der indgår derfor i forslaget en del ny træbeplantning samt forslag om pladsdannelse.

Der er udarbejdet en særskilt landskabsarkitektonisk beskrivelse af Hillerødvej, som er vedlagt dette notat.

### **4.2.1 Lynge Bytorv**

Lynge Bytorv er generelt domineret af biltrafikken, og fremstår ikke som et naturligt opholdssted på trods af sin funktion som bytorv.

Parkeringen ved bytorvet er præget af, at adgangsvejen går midt gennem arealet. Det begrænser mulighederne for at effektivisere parkeringspladsen, og giver unødvendige konflikter, når parkanter fra de forskellige delpladser skal til og fra samtidig.

Der foreslås derfor en grundlæggende omlægning af bytorvet, der har til formål at:

- Skabe plads til ophold
- Give byforskønnelse
- Effektivisere parkeringen og gøre den mere robust
- Fjerne varetrafik

Ved at føre alle vareleverancer nord om Super Brugsen, er det muligt at flytte indkørslen til parkeringsarealet til den nordlige ende. Dette giver mulighed for at effektivisere brugen af pladser, som giver et parkeringsområde, der fungerer gnidningsløst, og skaber plads til ophold og byforskønnelse.

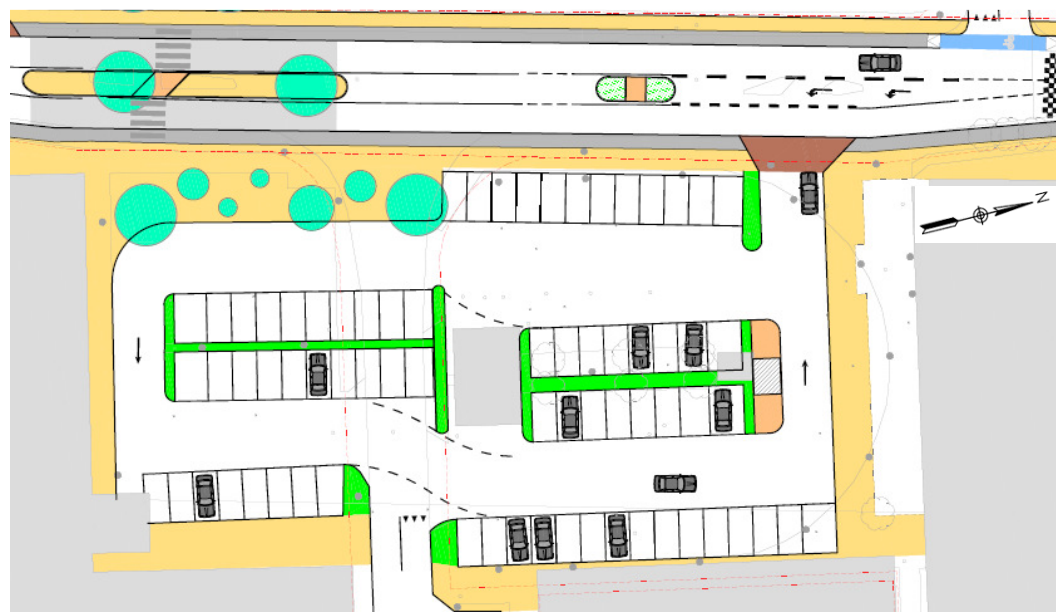


Figur 12. Forslag til effektivisering af parkeringen ved Lyngby Bytorv. Bytorvet bindes sammen på tværs af vejen med ensartet belægning og beplantning.

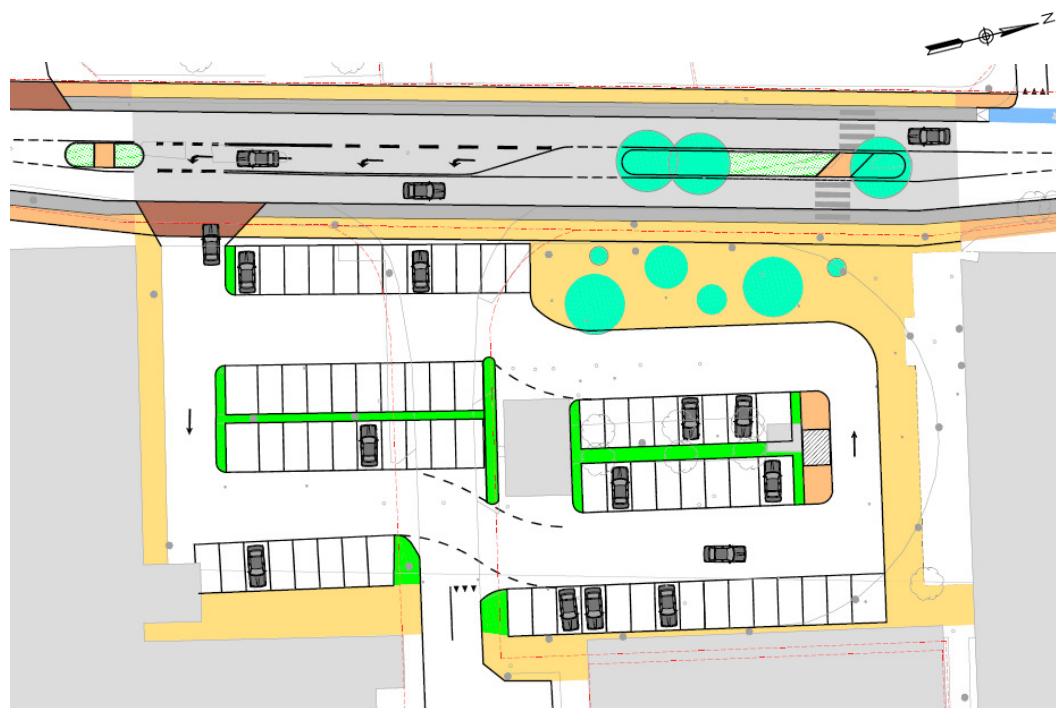
Der vil samtidig kunne dannes plads foran Super Brugsen, samt skabes et mindre åbent areal ud mod Hillerødvej i nærheden af Netto, som kan bruges til byforskønnelse, og til at give de gående bedre forhold og integrere bytorvet med Hillerødvej. Det vil også give en mere direkte forbindelse for fodgængere til den modsatte side af Hillerødvej, og de forretninger der er placeret der. På den vestlige side af vejen er der ligeledes mulighed for pladسدannelse, der kan bindes sammen med bytorvet og give en mere ensartet og integreret oplevelse af, at man nu befinder sig i byens kerne.

Udvidelsen af Hillerødvej i forbindelse med venstresvingsbanen afkortes en smule, og flyttes mod nord, for at tilpasse den nye placering af indkørslen. Dette placerer fodgængerfeltet mere centralt i forhold til forbindelsen mellem forretninger på begge sider af vejen.

Alternative udformninger af Lyngby Bytorv inkluderer blandt andet pladسدannelse foran cykelhandleren eller indkørsel i den sydlige ende af parkeringsarealet.



Figur 13. Alternativ udformning af Lyngby Bytorv med pladسدannelse ud til vejen foran cykelhandleren. Denne løsning giver en meget kort svingbane ind til parkeringsanlægget.

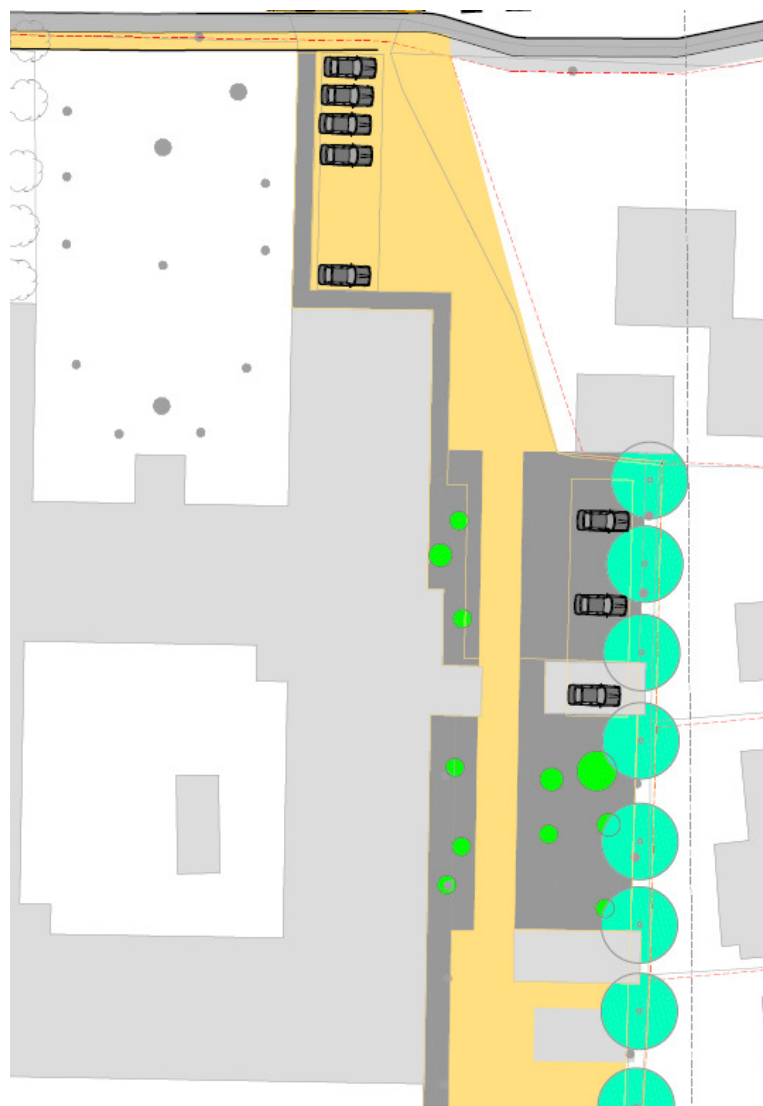


Figur 14. Alternativ udformning af Lyngby Bytorv med indkørsel til parkering i den sydlige ende af parkeringsanlægget. Pladسدannelsen er her langs vejen foran Super Brugsen.

#### 4.2.2

#### Lyngbyhus

Byforskønnelsen kan evt. overvejes udvidet til at inkludere Lyngbyhus og biblioteket, som vist på Figur 15.



Figur 15. En opstramning af parkeringsområdet ved biblioteket.

Foran Plejecenteret Lyngehus er der i dag en lille forhave, der ligger side om side med parkeringen til biblioteket. Forhaven kunne med fordel suppleres på det område, hvor der i dag er en unuanceret flade af små fliser. Med forskellig belægning og ny beplantning kan pladsens formål fremhæves. Dette vil gøre den mere indbydende og tilgængelig for lette trafikanter, og generelt give området langs biblioteket et løft.

### 4.3 Langkæret

Der planlægges et nyt boligområde, som får vejadgang via Langkæret. Boligområdet forventes at indeholde ca. 150 nye boliger, og det er i den forbindelse undersøgt, om den forøgede trafik til og fra Langkæret kan afvikles i krydset Hillerødvej/Langkæret.

Det bemærkes i denne forbindelse, at der i dag er konstateret afviklingsproblemer i krydset ved Slangstrupvej/Hillerødvej. Disse

afviklingsproblemer medfører i perioder tilbagestuvning op til og forbi Langkæret. Det er ikke muligt at afvikle trafik fra Langkæret, når dette sker. Det anbefales derfor at se nærmere på denne problemstilling. Det er dog uden for rammerne af nærværende opgave, og er derfor ikke beskrevet yderligere.

Afviklingen i krydset ved Langkæret er således undersøgt med udgangspunkt i, at afviklingsproblemerne i krydset Slangstrupvej/Hillerødvej er løst.

#### 4.3.1

### Byudvidelse

Der planlægges 150 nye boliger opført som rækkehuse i 1-3 plan, som alle vil have Langkæret som eneste adgangsvej. Dette betyder en forøget trafikbelastning på krydset mellem Langkæret og Hillerødvej.

Krydset er i dag udformet som et prioriteret T-kryds med ubetinget vigepligt for trafik fra Langkæret. Der er et enkelt spor i hver retning, og ingen reelle svingbaner.

For at finde en repræsentativ spidsbelastning for krydset er slangtællingen på Hillerødvej umiddelbart syd for Langkæret, og den manuelle tælling af svingene trafikanter til og fra Langkæret udført for en enkelt dag sammenholdt.

Denne beregning tager ikke højde for eventuelle kødannelser på Hillerødvej i forbindelse med andre kryds.

En fremtidig trafikbelastning for krydset er bestemt ved hjælp af miljøstyrelsens turrater og sammenholdt med tællinger fra lignende isolerede boligområder.

Der er regnet med en forøgelse på 4,5 ture om dagen per bolig. Fordelingen af disse ture er ligeledes baseret på tællinger fra lignende situationer.

Retningsfordelingen af turene når de når Hillerødvej er baseret på de eksisterende retningsfordelinger fra Langkæret.

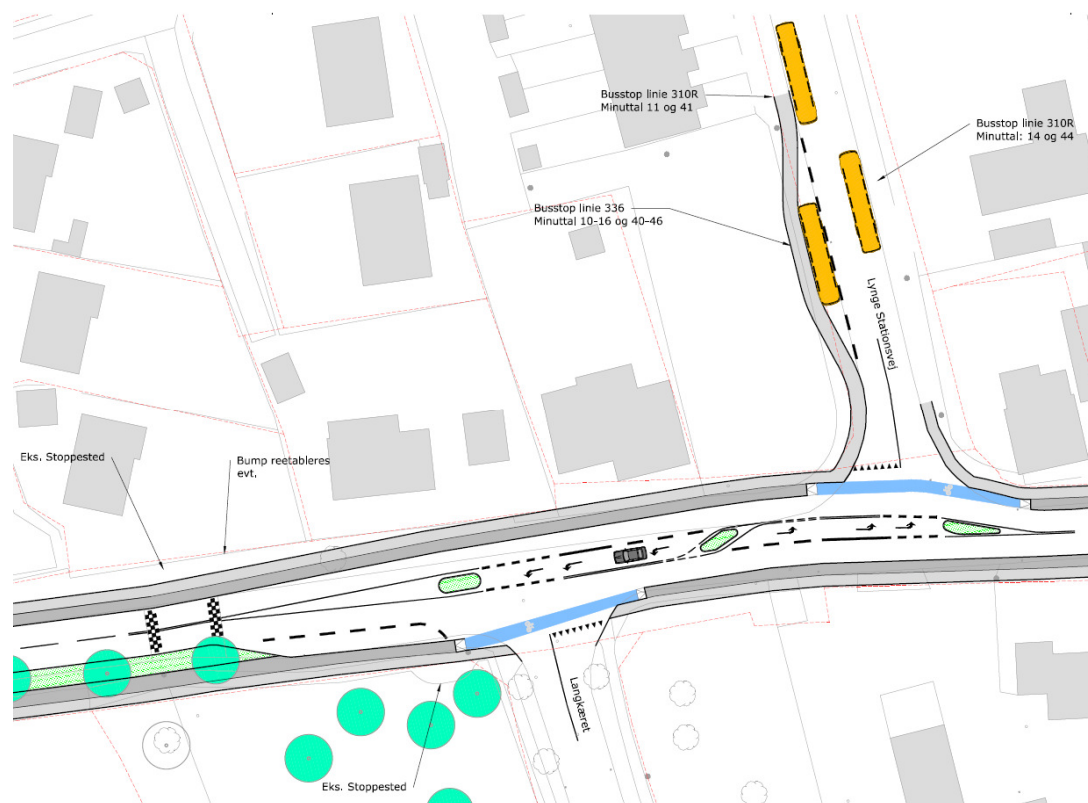
Da der antages en fremtidig situation er den ligeudkørende trafik på Hillerødvej samtidig fremskrevet med 10%.

Middelventetid for trafik fra Langkæret til Hillerødvej i spidstimer.	Nuværende trafik	Fremtidig trafik inkl. Byudvidelse
<b>Morgenspidstimer</b>	6 sek.	7 sek.
<b>Eftermiddagsspidstimer</b>	7 sek.	8 sek.

Trafikafviklingen vurderes derfor at være acceptabel, når området udbygges. Dette er dog under forudsætning af, at kødannelse på Hillerødvej på grund af utilstrækkelig trafikafvikling i Slangstrupvej krydset er løst.

For at skabe en mere robust udformning, hvor kødannelse på Hillerødvej kan håndteres bedre, er der udarbejdet et forslag med venstresvingskanalisering

på Hillerødvej som vist på Figur 16. Denne løsning vil også reducere risikoen for bagendekollisioner og give venstresvingende bedre tid til at afklare deres vigepligt.



Figur 16. Mulig udformning af helleanlæg ved Langkæret og Lyngby Stationsvej. Figuren viser også etablering af en ny buslomme på Lyngby Stationsvej, samt placering og soptider for buslinier på Lyngby Stationsvej.

#### 4.3.2

### Kollektiv trafikafvikling

Der er flere buslinjer i området omkring Langkæret. Linje 336 tidsudligner i 6 minutter på Lyngby Stationsvej, hvilket har den fordel, at det er nemt at skifte mellem linje 336 og 310R i begge retninger.

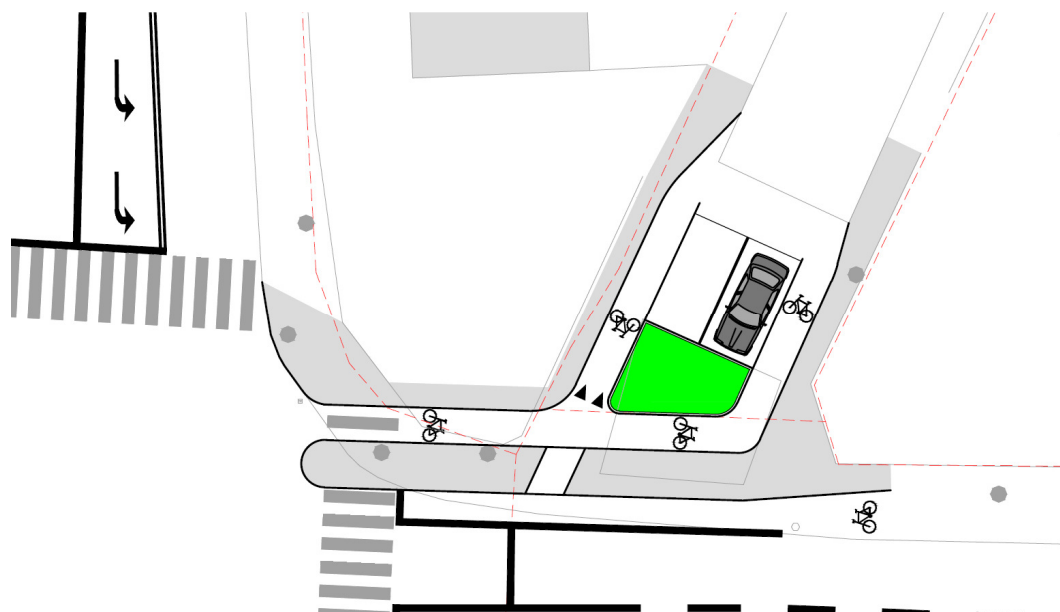
Det har dog også den konsekvens, at der i perioder er mange busser på samme tid i området. Det giver i perioder anledning til, at den øvrige trafik ikke kan passere, fordi busserne har stoppestedsophold i begge vejsider samtidig.

For at undgå unødigt trængsel fremover kan der anlægges en buslomme i vejens sydlige side til linje 336. Buslinje 310R vil stadig holde på kørebanen, men holder til gengæld betragteligt kortere, og der vil derfor ikke være de samme gener for trafikken. En anden mulighed er at ændre i bussernes tidsudligning og køreplaner, men det har en negativ konsekvens for busdriften og serviceniveauet i den kollektive transport.

## 4.4 Femvejskrydset

Krydset mellem Hillerødvej og Kærhøjgårdsvej har umiddelbart en hensigtsmæssig udformning, og det anbefales at lade den overordnede udformning forblive uændret.

Der kan dog peges på, at cyklister kører ulovligt, når de kommer fra Hillerødvej i syd og skal mod skolen. De kører over krydset, og svinger til højre mod trafikken ind til Femstykket, hvorfra de igen kører lovligt. Dette er den mest direkte vej for cyklister til skolen, og det er vanskeligt at løse. En mulighed er dog at etablere en løsning med stier i begge retninger på det korte stykke mellem Hillerødvej og Femstykket som vist på Figur 17.



Figur 17. En mulig løsning, der giver cyklister mulighed for lovligt at køre fra Hillerødvej i syd til Femstykket mod nordøst.

Løsningen vurderes umiddelbart at håndtere de problemstillinger, der er i krydset. Den vil dog også kræve arealerhvervelse, og det bør overvejes nærmere, om dette står mål med omfanget af problemet.

## 5 Anlægsoverslag

Der er beregnet et anlægsoverslag for det projekt, som er beskrevet i de tegninger, som hører til dette notat. Anlægsoverslaget er opdelt på de forskellige deltiltag:

- Stier langs Hillerødvej mm.
- Femstykket
- Bytorvet
- Plads v. Dalgårdsparken
- Plads v. Lyngehus

For hvert deltiltag er der beregnet entreprenørudgifter samt udgifter til forundersøgelser, rådgivning/administration samt arealerhvervelse. Der er dog ikke indeholdt udgifter til arealerhvervelse ved de tre sidste deltiltag i ovenstående punktopstilling, da disse forudsættes gennemført i et samarbejde med grundejerne.

<b>Stier langs Hillerødvej mm.</b>		
Byggeplads, inkl. trafikafvikling	800.000	
Opbrydnings- og jordarbejder	1.300.000	
Afvandingsarbejder	1.000.000	
Belægningsarbejder	3.600.000	
Skilte- og afmærkning	100.000	
Beplantning	250.000	
Belysning	450.000	
Uforudseelige udgifter	1.000.000	
Entreprenør udgifter	8.500.000	
Forundersøgelser	100.000	
Arealerhvervelse	250.000	
Administration	750.000	
<b>Samlede udgifter</b>	<b>9.600.000</b>	



<b>Femstykket</b>		
Byggeplads	20.000	
Opbrydnings- og jordarbejder	75.000	
Afvandingsarbejder	10.000	
Belægningsarbejder	100.000	
Skilte- og afmærkning	10.000	
Beplantning	5.000	
Uforudseelige udgifter	30.000	
Entreprenør udgifter	250.000	
Forundersøgelser	10.000	
Arealerhvervelse	40.000	
Administration	25.000	
<b>Samlede udgifter</b>	<b>325.000</b>	

<b>Bytorvet</b>		
Byggeplads	250.000	
Opbrydnings- og jordarbejder	600.000	
Afvandingsarbejder	200.000	
Belægningsarbejder	2.000.000	
Skilte- og afmærkning	100.000	
Beplantning	300.000	
Belysning	300.000	
Uforudseelige udgifter	500.000	
Entreprenør udgifter	4.250.000	
Forundersøgelser	50.000	
Arealerhvervelse	?	
Administration	200.000	
<b>Samlede udgifter</b>	<b>4.500.000</b>	

<b>Plads v. Dalgårdsparken</b>		
Byggeplads	50.000	
Opbrydnings- og jordarbejder	150.000	
Afvandingsarbejder	40.000	
Belægningsarbejder	650.000	
Skilte- og afmærkning	25.000	
Beplantning	75.000	
Belysning	60.000	
Uforudseelige udgifter	150.000	
Entreprenør udgifter	1.200.000	
Forundersøgelser	25.000	
Arealerhvervelse	?	
Administration	75.000	
<b>Samlede udgifter</b>	<b>1.300.000</b>	

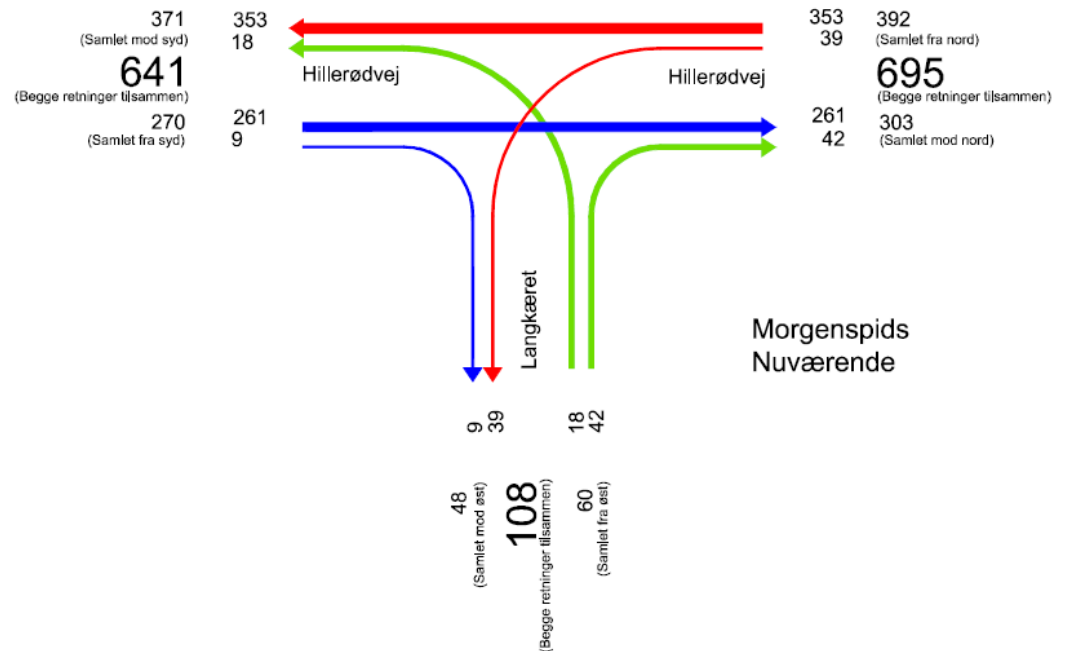
<b>Plads v. Lyngøhus</b>		
Byggeplads	100.000	
Opbrydnings- og jordarbejder	250.000	
Afvandingsarbejder	100.000	
Belægningsarbejder	1.250.000	
Skilte- og afmærkning	25.000	
Beplantning	175.000	
Belysning	?	
Uforudseelige udgifter	250.000	
Entreprenør udgifter	2.150.000	
Forundersøgelser	25.000	
Arealerhvervelse	?	
Administration	125.000	
<b>Samlede udgifter</b>	<b>2.300.000</b>	

## 6

## Bilag

Trafiktal brugt i forbindelse med kapacitetsberegninger af kryds mellem Hillerødvej og Langkæret samt resultater af beregningerne.

Eksisterende trafik – morgen:



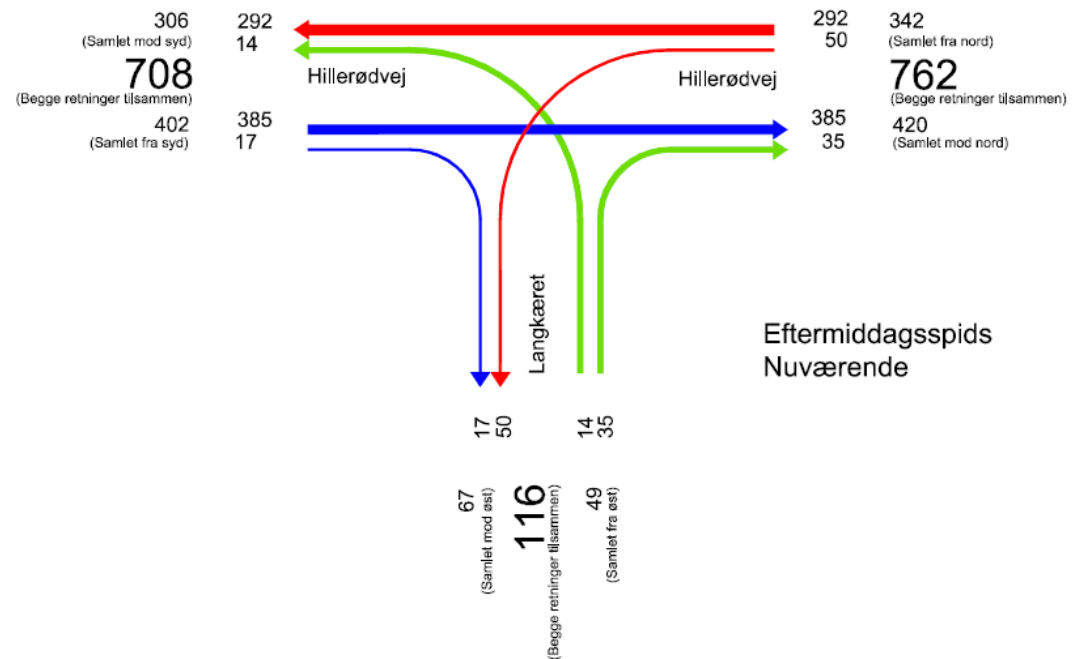
Trafik: Eks. morgen Langkæret

Beregningsperiodens længde:  $T = 3600$  sekunder

Parametre: Vejregler

Strøm / Gren	Middelforsinkelsen $t$ og kølængden $n$ i tilfartssporet		
	B	$t$ sek/Kt	$n$ 5% Kt
3 H: Hillerødvej Syd	0,01	3	0
6 V: Hillerødvej Nord	0,04	4	0
7 H: Langkæret	0,09	6	1
11 V: Langkæret	0,09	6	1

Eksisterende trafik – eftermiddag:



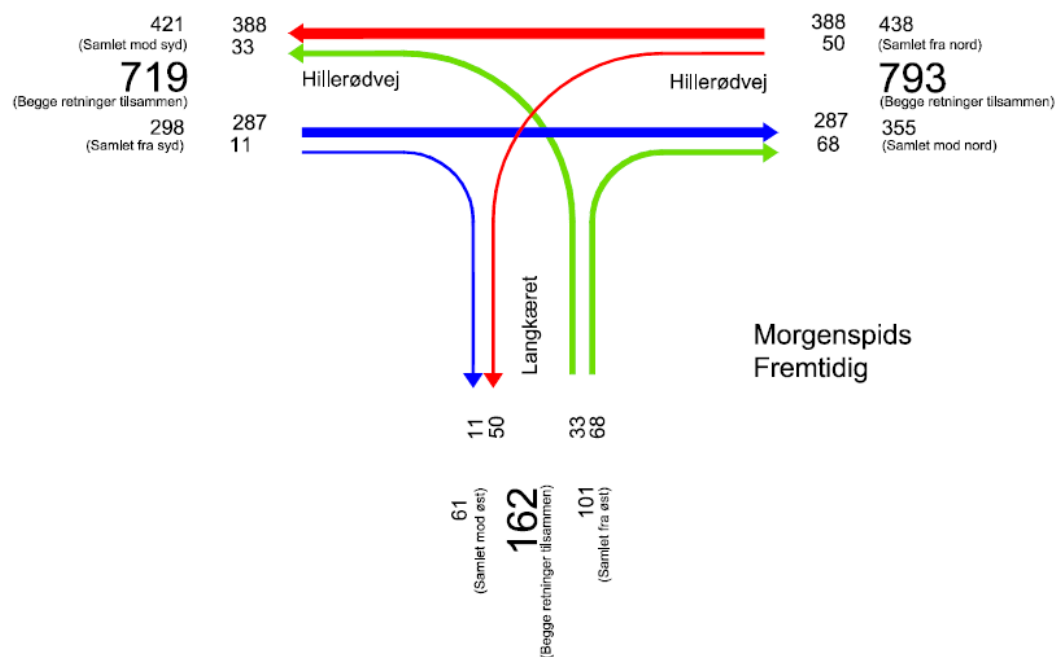
Trafik: Eks. Efterm, Langkæret

Beregningsperiodens længde:  $T = 3600$  sekunder

Parametre: Vejregler

Strøm / Gren	Middelforsinkelsen $t$ og kølængden $n$ i tilfartssporet		
	B	$t$ sek/Kt	$n$ 5% Kt
3 H: Hillerødvej Syd	0,01	3	0
6 V: Hillerødvej Nord	0,07	5	1
7 H: Langkæret	0,08	7	1
11 V: Langkæret	0,08	7	1

Fremtidig trafik – morgen:



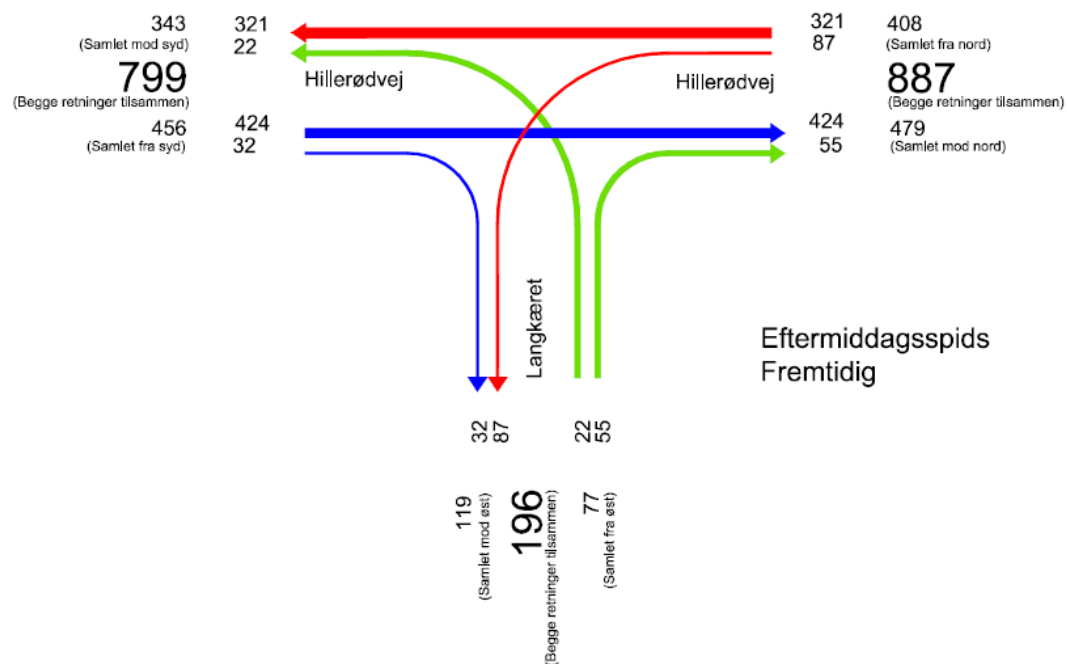
Trafik: Fremt. morgen Langkæret

Beregningsperiodens længde:  $T = 3600$  sekunder

Parametre: Vejregler

Strøm / Gren	Middelforsinkelsen $t$ og kølængden $n$ i tilfartssporet		
	B	$t$ sek/Kt	$n$ 5% Kt
3 H: Hillerødvej Syd	0,01	3	0
6 V: Hillerødvej Nord	0,06	4	1
7 H: Langkæret	0,17	7	1
11 V: Langkæret	0,17	7	1

Fremtidig trafik – eftermiddag:



Trafik: Fremt. efterm Langkæret

Beregningsperiodens længde: T = 3600 sekunder

Parametre: Vejregler

Strøm / Gren	Middelforsinkelsen t og kølængden n i tilfartssporet		
	B	t sek/Kt	n 5% Kt
3 H: Hillerødvej Syd	0,03	3	0
6 V: Hillerødvej Nord	0,12	6	1
7 H: Langkæret	0,15	8	1
11 V: Langkæret	0,15	8	1

Kørekurver for sættevognstog bag om Super Brugsen til Netto.

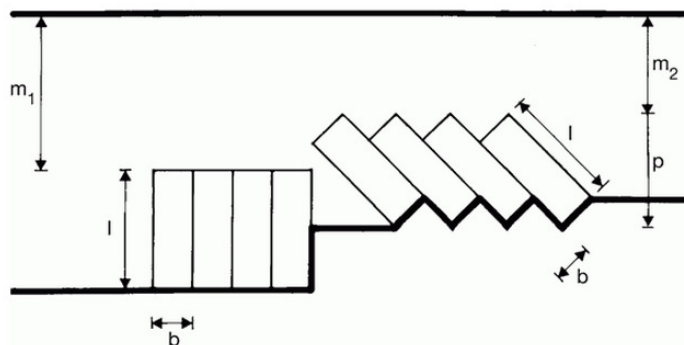


Udklip fra Vejreglerne, Parkering og standsning i byer:

4.8.6 Aflæsningspladsernes dimensioner

Aflæsningspladserne bør udformes med en længde, der svarer til maksimal længden på det dimensionsgivende køretøj. Der tages højde for, hvor meget plads, der er behov for til bilens lift.

Figur 4.9 og 4.10 viser bestemmende mål for båsene og manøvrearealet for 90° og 45° under forudsætning af, at der bakkes ind på pladserne.

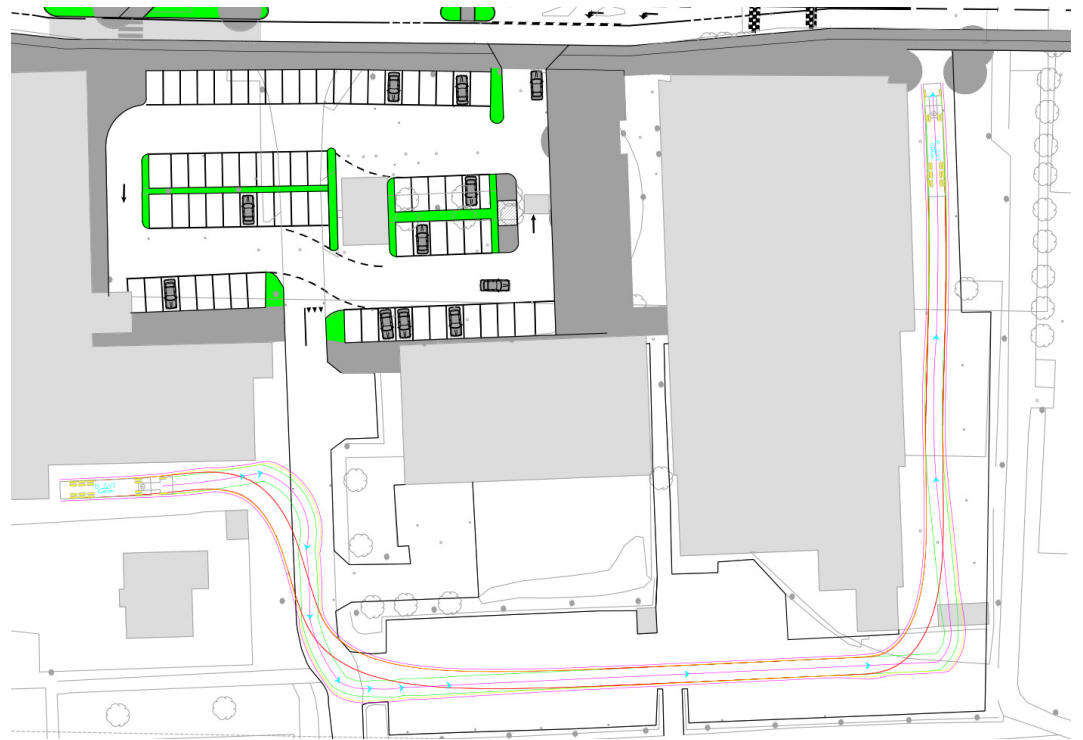


Figur 4.9 Aflæsningspladser, principskitse

Typekøretøjer	Dimensioner				
	b	l	m <sub>1</sub>	m <sub>2</sub>	p
Distributionsbil	3,0 m	7,5 m	10,0 m		7,4 m
Lastvogn	3,5 m	10,5 m	14,0 m	9,0 m	9,9 m
Sættevognstog	3,5 m	16,5 m	15,0 m	10,0 m	14,1 m
Sættevognstog	4,0 m	16,5 m	14,0 m		14,5 m
Sættevognstog	5,0 m	16,5 m	11,0 m		15,2 m

Figur 4.10 Aflæsningspladser, anbefalede mål - bredden er for "lige" indkørsel i pladsen

Ved en 5 meter bred plads, er et 11 meter bredt vejareal tilstrækkeligt til, at bakke ind.



Hvis hjørneskuret bag Super Brugsen fjernes, og der tilpasses et par af de eksisterende kantsten, er det muligt at levere varer til Netto med sættevognstog bag om Super Brugsen.



**Bilag: 5.2. Bilag 2 Skitseforslag Hillerødvej syd - kort 1:500**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 81958/14



**FORELØBIGT TRYK**  
 Dato: 16 oktober 2014  
 EJ TIL UDFØRELSE

**Allerød Kommune**  
 Hillerødvej i Lyngø

Hillerødvej Syd  
 Cykelstier og Byforskønnelse

Status: Idéskitse - Ej til udførelse  
 Udarbejdet: PG/ph Teg. nr.:  
 Målforshold: 1:500  
 Dato: 22.09.2014 1/2

**via trafik**  
 Svej 139, 3460 Birkedal, Tlf.: 4820 9000

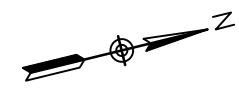
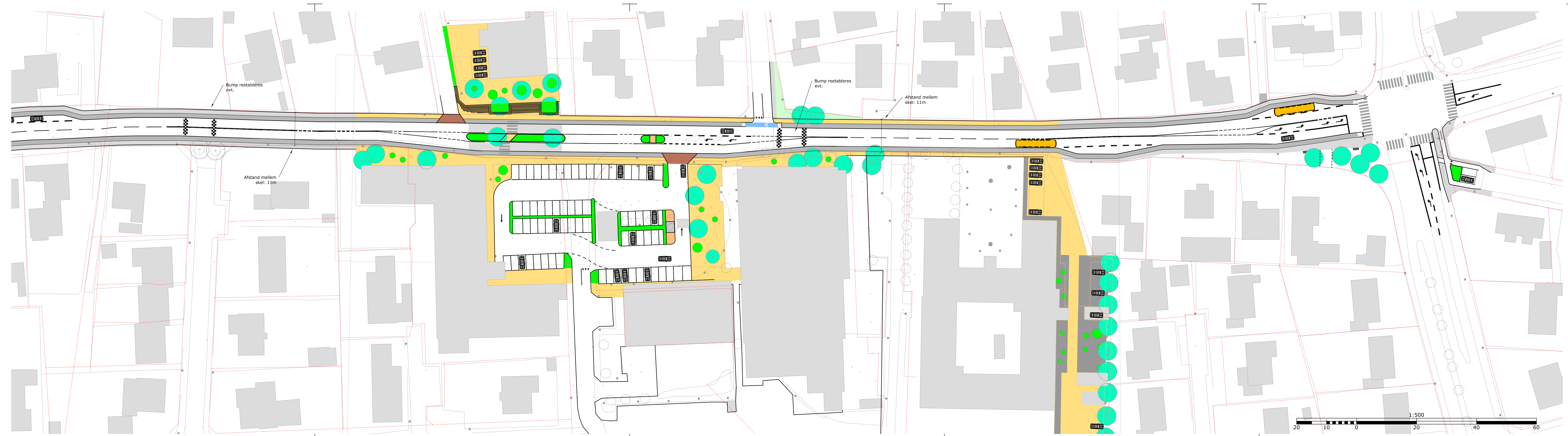
**Bilag: 5.3. Bilag 3 Skitseforslag Hillerødvej nord - kort 1:500**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 81959/14



**FORELØBIGT TRYK**  
 Dato: 17 oktober 2014  
 EJ TIL UDFØRELSE

**Allerød Kommune**  
 Hillerødvej i Lyngø  
 Hillerødvej Nord  
 Cykelstier og Byforskønnelse

Status: Idéskitse - Ej til udførelse  
 Udarbejdet: PG/ph  
 Målforshold: 1:500  
 Dato: 22.09.2014

Tegn. nr.:  
 2/2



**Bilag: 5.4. Bilag 4 Landskabsarkitektonisk beskrivelse, Skitseforslag Hillerødvej**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 81956/14

# HILLERØDVEJ I LYNGE, Ankomsten og Bytorvet

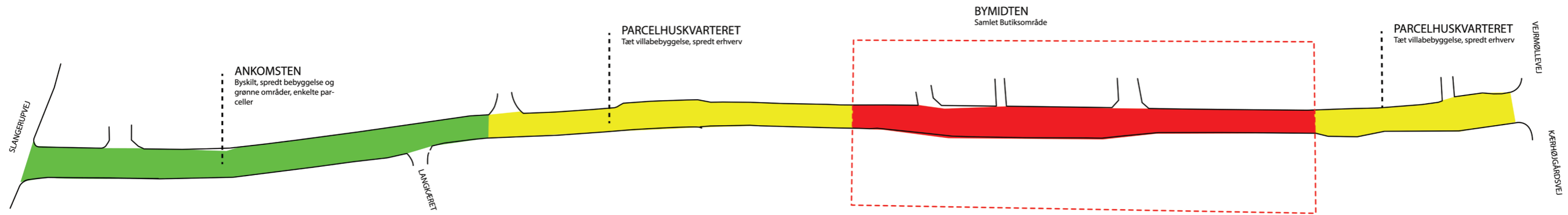
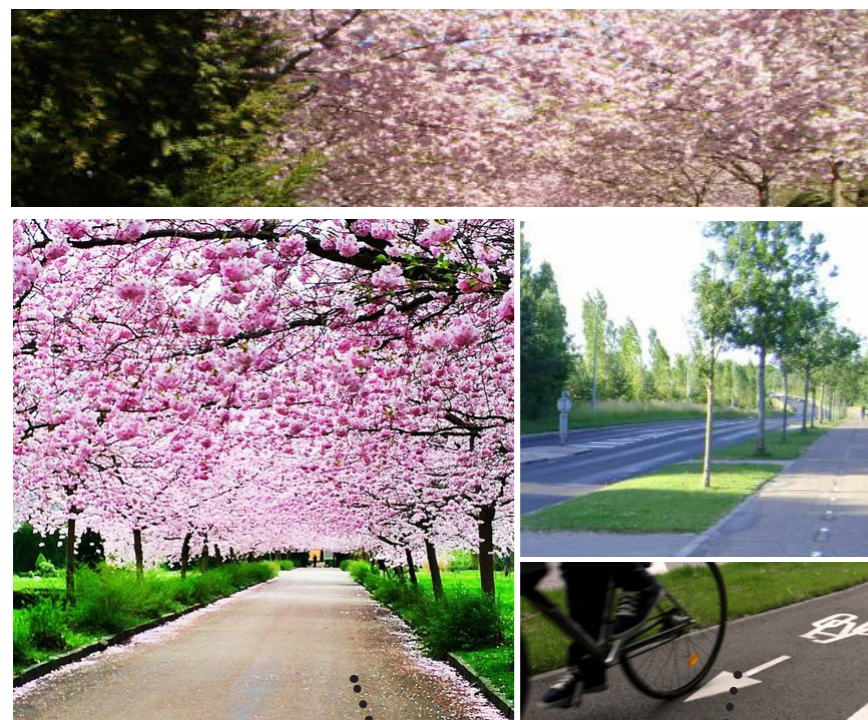


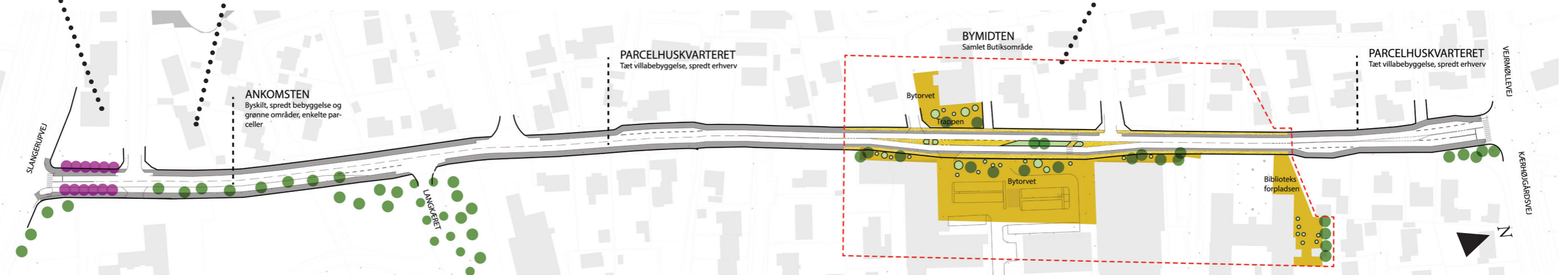
Diagram over Hillerødvej med ankomstvejen, parcelhuskvarteret og selve Bykernen



På Hillerødvej i Lyngby er der 2 prioriterede indsatsområder i forhold til byliv og byrum. Ankomsten og bykernen.

Ved ankomsten til Hillerødvej er der god plads og grønne områder. Ved ankomstområdet foreslås en allé af blomstrende træer, på hver side af vejen, beliggende mellem vej og cykelsti. Alléen leder frem til byskiltet. Herefter bliver træerne til spredte solitärtræer langs vejen. I det efterfølgende tætte parcelhuskvarter skifter vejen karakter med cykelsti og fortovej der ligger direkte op til vejen, frem til Bytorvet.

Omkring bytorvet strækker torvet sig nu ud over begge sider af vejen til en samlande bykerne. Sammenhængende beplantning og belægninger på fodgænger- og vejområder sørger for oplevelsen af en helhed omkring bykernen. Der foreslås desuden et stort sammenhængende trappeanlæg på vest siden ved niveauspringet omkring bymidten, som vil være med til at få en helhed på begge sider af Hillerødvej. Anlægget udligner niveauforskellen og giver det samlede billede af en bymidte.



Plan for etablering af cykelstier og byrum på Hillerødvej jfr. diagrammet

## HILLERØDVEJ I LYNGE, Biblioteksforpladsen



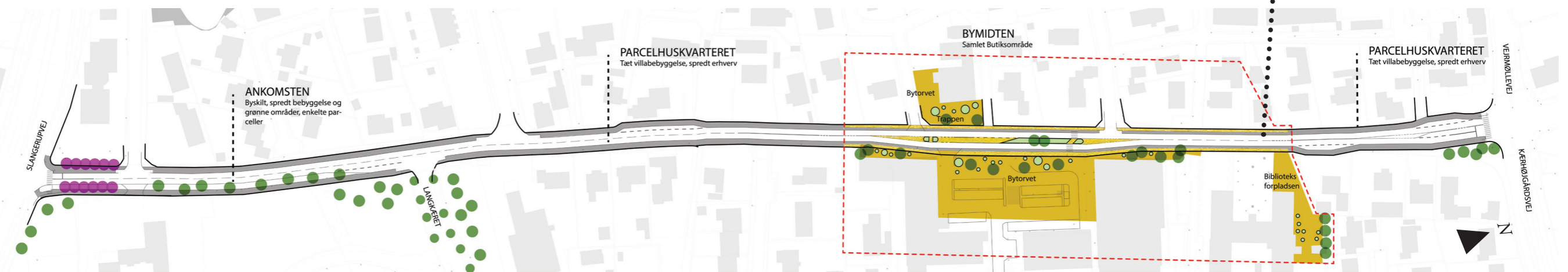
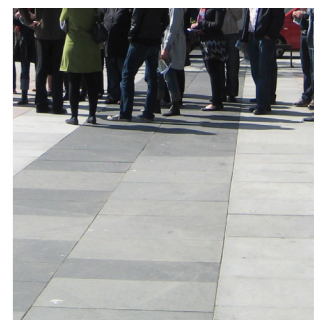
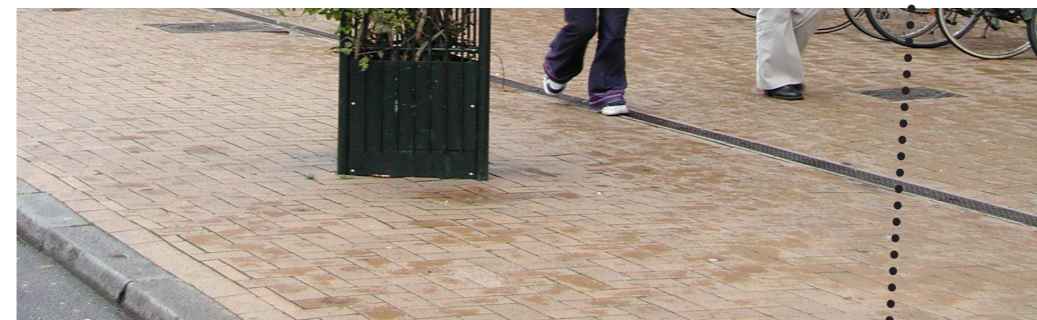
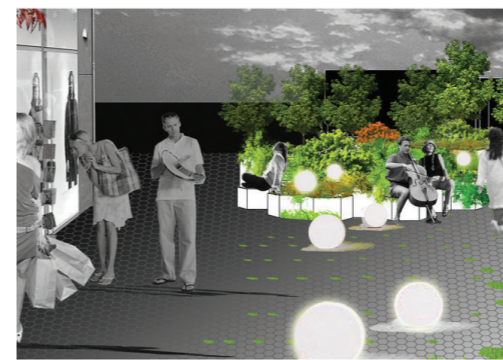
Belægning og beplantning skiller sig generelt ud i bykernen. Herefter mødes man igen af den tætte parcelhuskvarter bebyggelse.

### BIBLIOTEKSFORPLADSEN

Biblioteksforpladsen bliver også en del af den nye bykerne.

Biblioteket har i dag en delt forplads med plejecentret Lyngehus. Lyngehus har facade ud mod Hillerødvej, mens biblioteket ligger med facaden ud mod den store parkeringsplads og har derfor ikke sin egen identitet. I ide forslaget lægges op til, at biblioteket får sin egen identitet og sin egen forplads. Der skal være en visuel forskel på gangareal og bilareal, så man ikke har fornemmelsen af bare at færdes på en parkeringsplads. Det foreslås desuden, at biblioteket får en opholds- og eventplads, eksempelvis med plads til midlertidige udstillinger og midlertidige legeinstallationer. Til hverdag skal pladsen kunne fungere som opholdsareal, når der ingen udstillinger og events er. Den nye biblioteksplads vil også være til glæde for beboerne i Lyngehus, som kan benytte pladsen og iagttage eventuelle aktiviteter. For at få plads, foreslås det at nedlægge nogle af parkeringspladserne samt at flytte lidt rundt på skurbygningerne.

Belægningsvalg og beplantning skal vise, at den nye biblioteksplads er en del af bykernen, men den skal også skille sig ud med en egen identitet, som knytter sig til biblioteket og biblioteks funktionen. Eksempelvis via særligt inventar og særlig beplantning.



Plan for etablering af cykelstier og byrum på Hillerødvej jfr. diagrammet

**Bilag: 6.1. Kollerødvej\_foto belægningssten.pdf**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 72902/14





**Bilag: 7.1. Bilag 1: Lastbilparkering kort**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 76293/14

## Bilag 1: Lastbilparkering Allerød Kommune



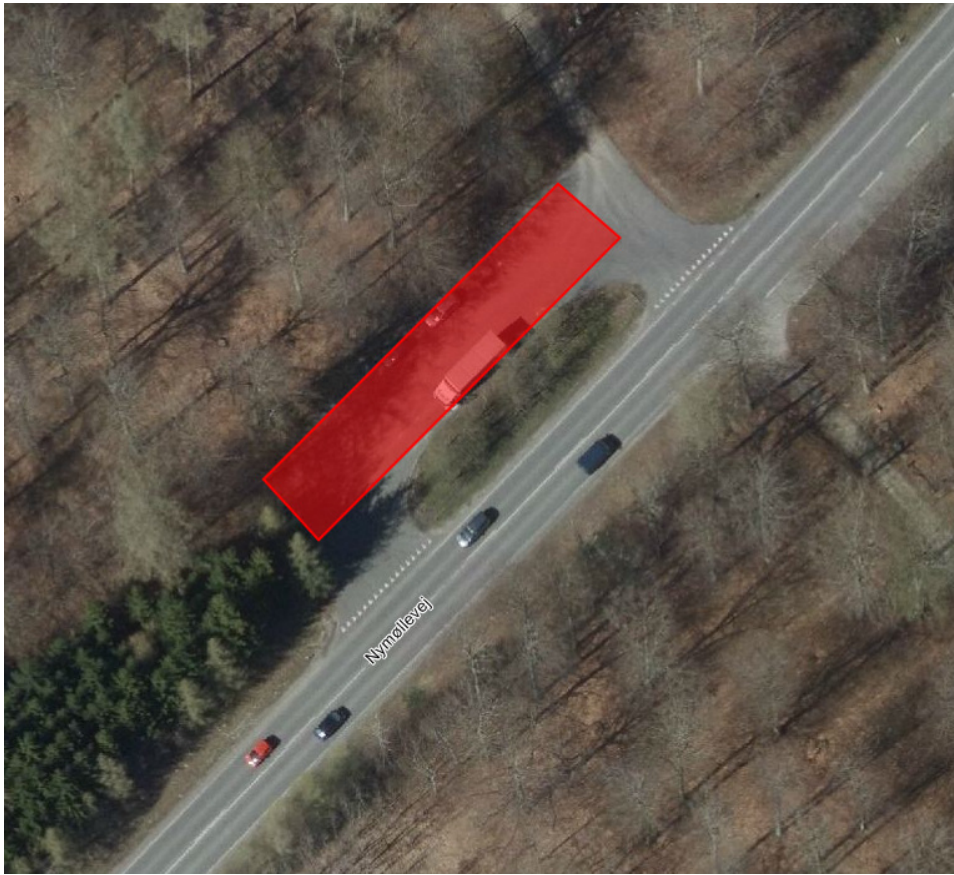
Placering af lastbilparkering ved Gydevang og to steder på Nymøllevej.



A: Lastbilparkering på Gydevang.



B: Lastbilparkering Nymøllevej i sydlig side - ved Bregnerød Skovvej.



C: Lastbilparkering Nymøllevej i nordlig side.

**Bilag: 8.1. Datablad fra Vejdirektoratet**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 71141/14

**Vejdirektoratet**Anlægsafdelingen  
Brosektionen**DATABLAD**Geometri, økonomi  
og projekt

blad nr.

**A 1**Strækning nr. **M-13** Bro nr. **0044** Km **28.904**Strækning navn **HILLERØDMOTORVEJEN, ALLERØD-FOURHOLM**Bro navn **TUNNEL V. BØRSTINGERØD MOSE** Byggeår **1976**

1. Belastningsforudsætninger

**VEJREGELUDKAST 1974, AFSNIT 73., GRUPPE I**

2. Eftersynsklasse

**GEOMETRI**3. OF UF ANDET 4. Fagantal: **1**5. Skæringsvinkel **100,00°**6. Bro længde **5,00** m  
(Tunnelbredde)7. Bro bredde **20,46** m  
(Tunnellængde)8. Max. spændvidde **5,00** m9. Min. fri højde **3,50** m  
(over kørebane)10. Broareal **102** m<sup>2</sup>  
(A = pkt. 6 × pkt. 7)

11. Funktion

Vej Sti el. lign. Bane Vandløb Andet, **MARKVEJ** 

12. Brotype

(angives ved kort tekst, se bagenden)

**2 CHARNIERS  
JERNBETONRAMME  
IN-SITU STØBT**

13. Fundering

Direkte Pæle Gruspude Andet **ØKONOMI**14. Incl. moms  ..... %  
Excl. moms 15. Broprisal pr. — — 19  
(april 1965 = 100)

16. Kontroloverslag

pr. — — 19

**0,60 mill** kr.

17. Kontraktsum

pr. — — 19

..... kr.

18. Entreprenørudgifter

**707.333** kr.

19. Projekteringsudgifter

**52.700** kr.

Tilsynsudgifter

**22.900** kr.20. Samlede udgifter  
(I.h.t. pkt. 18 + pkt. 19)**782.933** kr.21. Entreprenørudgifter  
(prisaniveau april 1965)

a = ..... kr.

22. Samlede udgifter  
(prisaniveau april 1965)

b = ..... kr.

23. Pris pr. m<sup>2</sup> $\frac{a}{A} =$  ..... kr. $\frac{b}{A} =$  ..... kr.**PROJEKT**

27. Projekterende ingeniør

24. Skitseprojekt  
(afsluttet)

pr. — — 19

25. Licitation

pr. **24.- 2.- 1976**

28. Entreprenør

**RASMUSSEN & SCHIØTZ, BIRKERØD.**

26. Aflevering

pr. **23.- 2.- 1977**

29. Andre oplysninger

**TUNNELEN ER UDBUDT UNDER JORDENTRERRISE NR. 7.  
TUNNELEN ER FORBEREDT FOR BELYSNINGSANLÆG, 'NESA'  
TIL TUNNELEN HØRER PUMPESTATION, OVERDÆKET ALLERØD KO.  
TUNNELEN M. GRUNDAFVANDING ER FORBEREDT FOR UOVIDELSE.**

30. Ref.: Tegninger nr.

**FH- 844- 901/ 902/ 903/ 904/ 905.**

**Vejdirektoratet**Anlægsafdelingen  
Brosektionen**DATABLAD**

A 2

Materialer og udførelse blad nr.

Strækning nr. M-43 Bro nr. 0044 Km 28.904Strækning navn HILLERØDMOTORVEJEN, ALLERØD-FAVRHOLMBro navn TUNNEL - V. BØRSTINGERØD MOSE Byggeår 1976

## KONSTRUKTIONSDDEL :

A

B

C

D

FUNO.

TUNNELRØR

KANTBJLK.

FLOJMURE

		A	B	C	D
		FUNO.	TUNNELRØR	KANTBJLK.	FLOJMURE
BETON	1. Forlangt styrke $\sigma'_{bk}$ kg/cm <sup>2</sup>	200	200	200	200
	2. Cement (art og mængde pr. m <sup>3</sup> )	PC-300	PC-300	PC-340	PC-300
	3. Prefabr. elementer				
ARMERING	4. Blød armering art	R+T	T	T	T
	5. Spændt armering art				
	6. Forspændingssystem				
HOVEDMÆNGDER	7. Beton m <sup>3</sup>	30	J ALT	210	
	8. Blød armering t		J ALT	16,4	
	9. Spændt armering t				
	10. Prefabr. jb. elementer stk./m <sup>3</sup>				
	11.				
	12.				
UDFØR.	13. Udførelsesperiode (måneder)	AUG. '76	SEP.-OKT. '76	OKT. '76	OKT. '76
	14. Vinterforanstaltninger				
ANDRE MATERIALER	15. Lejer				
	16. Fuger				
	17. Isolering	TYK ISOL: 2x3mm pl. + pap + BESKYT. BETON			
	18. Kørebanebelægning				
	19. Rabat- og skråningsbefæstelse				
20.	Andre oplysninger				
21.	Tilsynsjournaler m.v. opbevares :	ZAC - CONSULT, GLADSAKKE.			

**Bilag: 10.1. Bilag 1 Regulativ for vintervedligeholdelse 2013.pdf**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 79542/14



Regulativ for  
vintervedligeholdelse af veje,  
stier og pladser i  
Allerød Kommune

<b>1.</b>	<b>Indledning</b> .....	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Kommunens opgaver</b> .....	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>Grundejernes forpligtelser</b> .....	<b>5</b>
<b>4.</b>	<b>Private fællesveje og stier</b> .....	<b>6</b>
<b>Bilag 1</b>	<b>Lovgrundlag</b>	
<b>Bilag 2</b>	<b>Kort over gældende serviceniveau (vejklasser) for veje, der vintervedligeholdes af Allerød Kommune.</b>	

## **1. Indledning**

Transportministeriet har ved lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1103 af 16. september 2010 pålagt kommunernes vejbestyrelse at udarbejde foranstaltninger for vintervedligehold på offentlige veje og stier.

Allerød Kommunes vintervedligeholdelsesplan opdateres årligt og godkendes politisk samt af politiet i henhold til LBK nr. 1103 §§ 2-6 og er gældende i perioden 1. november til 31. marts.

Aktuel vintervedligeholdelsesplan offentliggøres, bl.a. via kommunens hjemmeside.

## **2. Kommunens opgaver**

Allerød Kommune har ansvaret for de kommunale veje, kommunens cykelstier og kommunale parkeringspladser. Hvor kommunen er grundejer, har kommunen naturligvis samme forpligtelser som andre grundejere.

Glatførebekæmpelse udføres ved saltning. Saltning sker præventivt dvs. forud for forventet glatføre, eller efter behov, når glatføre konstateres.

Snerydning igangsættes som hovedregel, når snefald er af et sådant omfang, at fremkommeligheden for trafikanterne ikke er acceptabel, og iværksættes normalt ved snedybderne fra 3-5 cm, afhængigt af kørebanens henholdsvis stiens vinterklasse.

I Allerød Kommune er veje og stier opdelt i klasser der vedligeholdes i prioriteret rækkefølge efter ressourcer.

Indsatsen er tilrettelagt således, at de tilstræbte servicemål kan opretholdes, såfremt der ikke er tale om ekstraordinære vintersituationer.

Klasserne er inddelt med følgende servicemål:

### **Kørebaner:**

#### Klasse 1: Indfaldsveje, stamveje samt veje ved skoler og institutioner

Vejene tilstræbes holdt farbare på alle tider af døgnet. Glatførebekæmpelse udføres ved præventiv saltning. Snerydning igangsættes ved drivedannelse eller inden der falder op til 5 cm jævnt lag sne.

#### Klasse 2: Særligt udsatte veje i landzonen

Vejene tilstræbes holdt ryddet for sne på alle tider af døgnet. Snerydning igangsættes ved drivedannelse eller inden der falder op til 5 cm jævnt lag sne. Vejene bliver ikke saltet eller gruset.

#### Klasse 3: Mindre boligveje og villaveje

Sneryddes kun op til 10 gange i løbet af vinteren. Snerydning sættes i gang af vagtkontoret hos Park & Vej når der ligger over 8 cm sne og sættes kun i gang ud fra en samlet vurdering af mængde af sne, aktuelle vejforhold og vejrudsigter. Vejene bliver ikke saltet eller gruset.

Snerydning på klasse 3 veje sættes i gang når snerydning og saltning på klasse 1 og 2 veje er færdig. Klasse 3 veje sneryddes normalt kun inden for normal

arbejdstid, men hvis klasse 1 og 2 veje er færdiggjort og der er ledigt mandskab, kan der foretages snerydning i natte- og morgentimer.

#### Motorvej (statsvej):

Motorveje hidrører under Vejdirektoratet. Vejene glatførebekæmpes og sneryddes hele døgnet.

Øvrige veje vintervedligeholdes ikke af Allerød Kommune jf. LBK nr. 1103 § 5.

### **Stier og fortove:**

#### Klasse 1: Hovedstier samt stier ved skoler og institutioner

Stierne tilstræbes holdt farbare på alle tider af døgnet. Glatførebekæmpelse udføres ved præventiv saltning. Snerydning igangsættes ved drivedannelse eller inden der falder op til 5 cm jævnt lag sne.

#### Klasse 2: Stier langs villaveje og små veje på land og i by

Saltes og sneryddes først når klasse 1 stierne er færdige. Snerydning og saltning sker kun inden for normal arbejdstid, men hvis klasse 1 stierne er færdiggjort og der er ledigt kapacitet, kan der foretages saltning og snerydning i nat- og morgentimer. Der sneryddes kun ved store mængder sne.

#### Gang- og cykelstier i landområder

Der udføres ikke vintervedligeholdelse på disse veje og i disse områder.

Øvrige stier vintervedligeholdes ikke af Allerød Kommune jf. LBK nr. 1103 § 5.

### **Kommunale ejendomme:**

#### Kommunale skoler, institutioner og pensionistboliger

Hovedindgangene tilstræbes holdt farbare på alle tider af døgnet (afhængig af åbningstid). Glatførebekæmpelse udføres ved saltning efter behov. Snerydning igangsættes ved snefald.

#### Kommunale ejendomme i øvrigt

Hovedindgangene tilstræbes holdt farbare afhængig af åbningstid. Udvalgte ejendomme ryddes kun inden for normal arbejdstid. Glatførebekæmpelse udføres ved saltning efter behov. Snerydning igangsættes ved snefald.

### **Parkeringspladser:**

Kommunens offentlige parkeringspladser tilstræbes holdt farbare på alle tider af døgnet. Glatførebekæmpelse udføres ved præventiv saltning. Snerydning igangsættes ved drivedannelse eller inden der falder op til 5 cm jævnt lag sne.

Øvrige pladser vintervedligeholdes ikke af Allerød Kommune jf. LBK nr. 1103 § 5.

### **Busstoppesteder og fodgængerovergange:**

Glatførebekæmpelse og snerydning udføres kun i dagtimerne og i det omfang at kapaciteten tillader det.

## **Generelt:**

Bortkørsel af sne foretages kun i bymæssig bebyggelse, samt fra cykelbaner, parkeringspladser, holdepladser, gågader og betydende vejkryds i det omfang, det skønnes nødvendigt af hensyn til trafikken.

Snevolde ved/på kørebanen ved vejtilslutninger – dvs. en offentlig vejs tilslutning til en anden offentlig vej – søges så vidt muligt skubbet til side, inden arbejdet indstilles. Kommunen fjerner ikke snevolde ud for indkørsler til private ejendomme eller ud for private fællesvejes tilslutning til offentlig vej.

Kommunen søger så vidt muligt at undgå, at sne under rydningen kastes ind på arealer, hvor rydningspligten påhviler grundejeren. Såfremt denne situation alligevel opstår, skal det betragtes som et nyt snefald, hvorfor sneen ikke fjernes af kommunen.

### **3. Grundejernes forpligtelser**

I byer og bymæssige bebyggelser er ejere af ejendomme/matrikler, der grænser til offentlig vej eller sti, i henhold til LBK nr. 1103 § 5 pålagt at rydde fortov og sti ud for ejendommene for sne og træffe foranstaltninger mod glat føre på fortov og sti. Dette gælder på alle sider af ejendommene. Med fortov og sti sidestilles færdselsarealer, der overvejende er bestemt for gående færdsel.

Fortove og stier skal ryddes for sne i færdselskrævende omfang ud for ejendommen snarest muligt efter snefald. Snebunker skal henlægges på det resterende fortov eller, i det omfang her ikke er plads, på den nærmeste del af vejbanen uden for cykelsti.

Glatførebekæmpelsen skal udføres på hele stiens eller fortovets areal og snarest muligt efter førets indtræden.

Grundejere med ejendomme/matrikler mod gågadeområder er pålagt at rydde for sne og træffe foranstaltninger mod glat føre i en zone på 2 m langs ejendommene, idet kommunen rydder og glatførebekæmper det resterende areal.

Ved snefald eller glatføre om natten skal snerydning og glatførebekæmpelse foretages inden morgensens færdsel, typisk inden kl. 07.00.

#### **Snerydning:**

Det er i henhold til LBK nr. 1103 § 11 grundejerens pligt at rydde færdselsarealer for sne snarest muligt efter snefald. Pladsen omkring brandhaner, brand- og politialarmskabe og installationer til trafikregulering skal til enhver tid holdes ryddet for sne.

Denne pligt gælder rydning på fortov og kørebane samt grundejernes trapper til deres ejendomme.

#### **Glatførebekæmpelse:**

Det er i henhold til LBK nr. 1103 § 12 grundejerens pligt at træffe foranstaltninger mod glat føre snarest muligt efter glatførets indtræden. Denne pligt gælder på fortov og kørebane samt grundejernes trapper til deres ejendomme. Grundejeren bør begrænse anvendelsen af kemiske optøningsmidler, herunder også alm. vejsalt (NaCl) ved glatførebekæmpelse.

### **Overdragelse af grundejerforpligtelser**

Grundejerforpligtelserne er i henhold til LBK nr. 1103 § 14 gældende, selv om man ikke bor i sin ejendom, er bortrejst eller på anden måde fraværende.

En grundejer kan overdrage ansvaret for snerydning og glatførebekæmpelse til en anden person ved at anmelde en skriftlig fejjeerklæring til kommunen. Fejjeerklæringen kan rekvireres hos Park & Vej eller på Allerød Kommunes hjemmeside. Kommunen kan nægte at godkende aftalen, hvis den udpegede person ikke anses for egnet til at løfte opgaven.

Den, der overtager forpligtelsen vil kunne drages til ansvar efter LBK nr. 1103 § 20, men næppe overtage erstatningsansvaret i forhold til trafikanter, der kommer til skade som følge af mangelfuld snerydning eller glatførebekæmpelse. Derimod vil der i disse tilfælde være mulighed for, at den grundejer der pålægges et erstatningsansvar, vil kunne rejse regreskrav mod den, der har påtaget sig pligten.

Tilsynet med, at grundejerne overholder deres forpligtelser føres i henhold til LBK nr. 1103 § 16 af kommunen, der om nødvendigt kan lade vintervedligeholdelsen udføre for grundejers regning.

## **4. Private fællesveje og stier**

Kommunen vedligeholder ikke private fællesveje, stier og pladser. I medfør af LOV nr. 1537 §§ 80-81 udføres snerydning og glatførebekæmpelse af private fællesveje og stier af grundejerne efter nedenstående retningslinjer.

### **I byer og bymæssig bebyggelse**

Ejerne af ejendomme, der grænser op til en privat fællesvej eller sti, har pligt til at snerydde samt foranstalte glatførebekæmpelse af kørebane, fortov og sti ud for ejendommen. Udførelsen foretages efter forskrifterne som anført i regulativets punkt 3.

Vejbestyrelsen kan i særlige tilfælde og i samråd med politiet, bestemme at en privat fællesvej skal vinterbekæmpes som beskrevet i LOV nr. 1537 § 8.

### **På landet**

Kommunen kan, hvor der foreligger en væsentlig trafikal interesse i at vejen kan befærdes, eller hvor der opstår uoverensstemmelser mellem de færdselsberettigede, træffe beslutning om grundejernes pligt til at snerydde og glatførebekæmpe på private fællesveje på landet.

Dette regulativ træder i kraft den 1. november 2013 og erstatter hidtil gældende Regulativ for vintervedligeholdelse af 17. november 2011

## **Bilag 1: Lovgrundlag**

Regler om vintervedligeholdelse og glatførebekæmpelse er reguleret for offentlige veje i "Bekendtgørelse af lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje", LBK nr. 1103 af 16. september 2010 med ændringer ved LOV nr. 1537 af 21. december 2010, § 104. For private fællesveje gælder "Lov om private fællesveje" LOV nr. 1537 af 21. december 2010

For offentlige veje, stier og pladser gælder LBK 1103, §§ 1-6 og §§ 10-14

### Kapitel 1

#### *Definitioner*

**§ 1.** Ved offentlige veje forstås i denne lov de veje, gader, broer og pladser, der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune i henhold til lov om offentlige veje.

*Stk. 2.* Ved offentlige stier forstås i denne lov færdselsarealer, som fortrinsvis er forbeholdt almindelig gående, cyklende og ridende færdsel, og som administreres af stat eller kommune i henhold til lov om offentlige veje.

*Stk. 3.* Ved vejbestyrelse forstås i denne lov den myndighed, under hvis administration den pågældende vej eller sti henhører i henhold til lov om offentlige veje.

### Kapitel 2

#### *Offentlige veje og stier*

**§ 2.** Det påhviler vedkommende vejbestyrelse at sørge for snerydning på offentlige veje og stier, for så vidt forpligtelsen ikke er pålagt ejere af tilgrænsende ejendomme efter § 5.

*Stk. 2.* Vejbestyrelsen bestemmer snerydningens omfang og rækkefølge, herunder på hvilke offentlige stier snerydning skal finde sted. Nærmere retningslinjer for snerydningens gennemførelse fastsættes af vejbestyrelsen efter forhandling med politiet.

*Stk. 3.* Vejbestyrelsen kan efter forhandling med politiet bestemme, at enkelte vejstrækninger skal undtages fra snerydningsforpligtelsen.

*Stk. 4.* Vejbestyrelsen kan på de til vejene grænsende arealer lade opstille flyttelige sneskærme eller træffe andre foranstaltninger af midlertidig karakter til forebyggelse af snedriver på vejarealet.

*Stk. 5.* Kan rydning af en vej ikke gennemføres umiddelbart, kan vejbestyrelsen uden for byer og bymæssige bebyggelser lade etablere og afmærke en midlertidig vej over tilgrænsende marker.

*Stk. 6.* Såfremt foranstaltninger efter stk. 4 og 5 medfører tab og ulemper, fastsættes erstatningen i mangel af mindelig overenskomst af de taksationsmyndigheder, der er nævnt i §§ 57-58 i lov om offentlige veje.

**§ 3.** Det påhviler vedkommende vejbestyrelse at træffe foranstaltninger mod glat føre på offentlige veje og stier, for så vidt forpligtelsen ikke er pålagt ejere af tilgrænsende ejendomme efter § 5.

*Stk. 2.* Vejbestyrelsen bestemmer på hvilke strækninger, i hvilket omfang og i hvilken rækkefølge foranstaltninger mod glat føre skal træffes. Nærmere retningslinjer for foranstaltningernes gennemførelse fastsættes af vejbestyrelsen efter forhandling med politiet.

**§ 5.** I byer og bymæssig bebyggelse kan vejbestyrelsen efter forhandling med politiet bestemme, at ejerne af ejendomme, der grænser til en offentlig vej eller sti, skal rydde fortov og sti ud for ejendommene for sne, træffe foranstaltninger mod glat føre på fortov og sti samt renholde fortov og sti i overensstemmelse med bestemmelserne i kap. 7. Med fortov og sti sidestilles færdselsareal, der er overvejende bestemt for gående færdsel.

*Stk. 2.* Forpligtelser pålagt grundejere efter stk. 1 kan begrænses efter vejbestyrelsens bestemmelse og kan højst omfatte 10 m af det nærmest ejendommen beliggende færdselsareal. Gangtunneler og gangbroer betragtes ikke som fortovs- eller stiareal.

*Stk. 3.* Såfremt Vejdirektoratet er vejbestyrelse, kan dette overlade til vedkommende kommunalbestyrelse at træffe de i stk. 1 angivne bestemmelser.

*Stk. 4.* Om de i henhold til stk. 1 truffne beslutninger skal der ske kundgørelse i et eller flere af de blade, der har almindelig udbredelse i kommunen.

**§ 6.** Forpligtelser efter § 5 kan ikke pålægges ejere af ejendomme ved vejstrækninger, hvortil der i henhold til en adgangsbeholdning, der er etableret af færdselsmæssige grunde, og som kan håndhæves af det offentlige, ikke kan opnås direkte adgang fra ejendommene.

*Stk. 2.* Forpligtelser efter § 5 kan dog pålægges ejerne af ejendomme ved veje og stier, der er led i et samlet vejsystem til udelukkende eller overvejende trafikbetjening af et udstykningsområde.

*Stk. 3.* Forpligtelser efter § 5 kan kun pålægges jernbaner og lufthavne for vejstrækninger, ved hvilke anlæggets beliggenhed ved vejen udnyttes eller kan udnyttes, og for hvilke der ikke er givet afkald på udnyttelse af beliggenheden ved vejen. Som udnyttelse af en vejstrækning betragtes også benyttelse af overgange, der alene tjener anlæggets drift. Såfremt der i øvrigt er givet afkald på udnyttelsen af beliggenheden ved vejen, kan forpligtelser efter § 5 med hensyn til overgange, der alene tjener anlæggets drift, dog kun pålægges for strækningen ud for overgangen med et tillæg af 10 m til hver side.

## Kapitel 6

### *Vejbestyrelsens (kommunalbestyrelsens) udførelse af grundejernes forpligtelser*

**§ 10.** Vejbestyrelsen (kommunalbestyrelsen) kan bestemme, at forpligtelser, der er pålagt grundejere efter § 5, stk. 1, helt eller delvis skal udføres ved vejbestyrelsens (kommunalbestyrelsens) foranstaltning for de forpligtedes regning, eventuelt mod et fast årligt vederlag. Fordelingen af udgifterne mellem de forpligtede fastsættes af vejbestyrelsen (kommunalbestyrelsen).

## Kapitel 7

### *Nærmere regler om grundejernes forpligtelser*

**§ 11.** Den snerydningspligt, der påhviler grundejerne, omfatter pligt til at rydde færdselsarealer for sne snarest muligt efter snefald. Pladsen omkring brandhaner, brand- og politialarmskabe og installationer til trafikregulering skal til enhver tid holdes ryddet for sne.

*Stk. 2.* Uanset hvem der har pligt til snerydning på fortov og kørebane, har grundejerne pligt til at rydde trapper til deres ejendomme for sne.

*Stk. 3.* Kommunalbestyrelsen (vejbestyrelsen) kan efter forhandling med politiet give nærmere forskrifter for snerydningens udførelse, herunder om hvor snebunker skal henlægges.

**§ 12.** Den pligt, der påhviler grundejerne til at træffe foranstaltninger mod glat føre, omfatter pligt til snarest muligt efter førets indtræden at bestrø færdselsarealet med grus, sand el.lign.

*Stk. 2.* Uanset hvem der har pligt til at træffe foranstaltninger mod glat føre på fortov og kørebane, har grundejerne pligt til at gruse trapper til deres ejendomme.

*Stk. 3.* Kommunalbestyrelsen (vejbestyrelsen) kan efter forhandling med politiet give nærmere forskrifter for glatføreforanstaltningernes udførelse, herunder for anvendelse af salt og andre kemikalier.

**§ 14.** En grundejer kan overdrage til en anden i vedkommende ejendom eller i nærheden af ejendommen bosat person at drage omsorg for opfyldelsen af de forpligtelser, der påhviler grundejeren.

*Stk. 2.* Sådan overdragelse skal finde sted, såfremt grundejeren ikke bor på eller i nærheden af ejendommen.

*Stk. 3.* Aftalen skal være skriftlig og skal skriftligt anmeldes til vejbestyrelsen. Såfremt grundejerens forpligtelser hviler på bestemmelser truffet af en kommunalbestyrelse i henhold til § 5, stk. 3, skal aftalen dog anmeldes til denne kommunalbestyrelse. Den myndighed, til hvem aftalen anmeldes, kan nægte at godkende aftalen, såfremt den af grundejeren udpegede person ikke kan anses for egnet til at sørge for forpligtelsernes opfyldelse.



### *Fremtidig vedligeholdelse*

**§ 16.** Tilsynet med, at grundejerne overholder deres forpligtelser efter denne lov, føres af vejbestyrelsen. Såfremt grundejernes forpligtelser hviler på bestemmelser truffet af en kommunalbestyrelse i henhold til § 5, stk. 3, føres tilsynet dog af denne kommunalbestyrelse. Tilsynsmyndigheden kan om fornødent lade foranstaltningerne udføre for den forsømmeliges regning.

**§ 20.** Med bøde straffes den, der overtræder §§ 11-13 og § 14, stk. 2. På samme måde straffes den, der tilsidesætter beslutninger, truffet i henhold til § 2, stk. 4 og 5, og § 5.

*Stk. 2.* I forskrifter, der udfærdiges i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne.

*Stk. 3.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

For private fællesveje på landet gælder:

LOV nr. 1537 §§ 23-24, §§ 80-81 samt §§ 83-85

For private fællesveje i byer og bymæssige områder gælder:

LOV nr. 1537 § 8, §§ 79-81 og §§ 83-85

### *Vintervedligeholdelse og renholdelse*

**§ 8.** I områder, der er omfattet af byreglerne, jf. § 3, stk. 1 og 2, kan kommunalbestyrelsen efter forhandling med politiet bestemme, at ejeren af en privat vej, jf. § 10, nr. 9, skal rydde den for sne, bekæmpe glat føre og renholde vejen efter reglerne i §§ 80-82, hvis vejen

- 1) indgår i det almindelige vejnet,
- 2) er mindst 40 m lang og
- 3) tjener som færdselsareal for mere end syv erhvervsvirksomheder, syv parcel- eller sommerhuse eller 12 beboelseslejligheder.

*Stk. 2.* Reglerne i stk. 1 gælder tilsvarende for skov- og klitveje og veje på havneområder og lign., der er åbne for offentlig færdsel og af væsentlig betydning for denne, selv om de ligger i områder omfattet af landreglerne, jf. § 4.

*Stk. 3.* Kommunalbestyrelsen kan dog ikke bestemme, at veje i private skove skal vintervedligeholdes og renholdes af hensyn til offentlighedens færdsel og ophold, jf. § 23 i lov om naturbeskyttelse.

*Stk. 4.* Reglerne i §§ 84-86 om overdragelse af grundejernes pligter, om tilsyn og om henkastning af affald m.v. finder tilsvarende anvendelse.

## Kapitel 7

### *Vintervedligeholdelse og renholdelse*

**§ 23.** Kommunalbestyrelsen kan efter forhandling med politiet bestemme,

- 1) at private fællesveje skal ryddes for sne,
- 2) at der skal træffes foranstaltninger mod glat føre på vejene, og
- 3) at vejene skal renholdes.

*Stk. 2.* Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at arbejdet helt eller delvis skal udføres i overensstemmelse med reglerne i §§ 80-82.

*Stk. 3.* Reglerne i § 16, stk. 2, § 17 og § 18 finder tilsvarende anvendelse. Dog skal et påbudt vintervedligeholdelsesarbejde, der fordeles efter § 18, stk. 2, fordeles mellem de vejberettigede efter deres brug af vejen om vinteren.

*Stk. 4.* Reglerne i §§ 84 og 85 om overdragelse af grundejernes pligter og om tilsyn finder tilsvarende anvendelse.

*Stk. 5.* Reglerne i § 86 om fjernelse af henkastet affald m.v. finder tilsvarende anvendelse på private fællesveje, der er åbne for almindelig færdsel.

**§ 24.** Kommunalbestyrelsen kan om nødvendigt bestemme, at kommunen helt eller delvis sørger for at udføre de pligter, der er pålagt grundejere efter § 23, for grundejernes regning.

## Kapitel 12

### *Vintervedligeholdelse og renholdelse*

**§ 79.** Kommunalbestyrelsen kan efter forhandling med politiet bestemme, at ejerne af de ejendomme, der grænser til en privat fællesvej, og som har vejret, skal rydde vejen for sne, træffe foranstaltninger mod glat føre på vejen og renholde vejen ud for ejendommene i overensstemmelse med reglerne i §§ 80-82.

*Stk. 2.* Bestemmelserne fastsættes for et nærmere angivet område.

*Stk. 3.* Kommunalbestyrelsen skal offentliggøre beslutninger truffet efter stk. 1.

### *Grundejernes pligter*

#### *Snerydning*

**§ 80.** Grundejerne skal rydde færdselsarealer for sne snarest muligt efter snefald. Pladsen omkring brandhaner og installationer til trafikregulering skal altid holdes ryddet for sne.

*Stk. 2.* Uanset om grundejerne har pligt til at rydde sne på fortov og kørebane, jf. § 79, skal grundejerne rydde trapper til deres ejendomme for sne.

*Stk. 3.* Kommunalbestyrelsen kan efter forhandling med politiet fastsætte nærmere bestemmelser om snerydningens udførelse, herunder om tidspunkter for snerydningen og om placering af snebunker.

### *Glatførebekæmpelse*

**§ 81.** Grundejerne skal snarest muligt efter førets indtræden strø grus, sand el.lign. på færdselsarealet.

*Stk. 2.* Uanset om grundejerne har pligt til at træffe foranstaltninger mod glat føre på fortov og kørebane, jf. § 79, skal grundejerne glatførebekæmpe på trapper til deres ejendomme.

*Stk. 3.* Kommunalbestyrelsen kan efter forhandling med politiet fastsætte nærmere bestemmelser om glatførebekæmpelsens udførelse, herunder om tidspunkter for glatførebekæmpelsen og om, med hvilke midler glatførebekæmpelsen må udføres.

### *Kommunens udførelse af grundejernes pligter*

**§ 83.** Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at kommunen helt eller delvis sørger for at udføre de pligter, der er pålagt grundejerne efter § 79, for grundejernes regning. Kommunalbestyrelsen fastsætter fordelingen af udgifterne mellem grundejerne.

### *Grundejernes overdragelse af pligternes udførelse*

**§ 84.** En grundejer kan overdrage udførelsen af de pligter, som grundejeren i henhold til bestemmelserne i dette kapitel skal udføre, til en anden fysisk eller juridisk person, herunder virksomhed eller grundejerforening.

*Stk. 2.* Grundejeren skal overdrage udførelsen af sine pligter i overensstemmelse med stk. 1, hvis grundejeren ikke bor på eller i nærheden af ejendommen.

*Stk. 3.* Aftaler om overdragelse skal være skriftlige og skal skriftligt anmeldes til kommunen.

*Stk. 4.* Kommunalbestyrelsen kan nægte at godkende en aftale, hvis den vurderer, at den fysiske eller juridiske person, herunder virksomhed eller grundejerforening, som overtager udførelsen af pligterne, ikke er egnet til at sørge for at opfylde disse.

### *Tilsyn*

**§ 85.** Kommunalbestyrelsen fører tilsyn med, at grundejerne overholder deres pligter efter reglerne i dette kapitel.

*Stk. 2.* Kommunalbestyrelsen kan om nødvendigt udføre arbejder, der ikke er udført rettidigt eller tilfredsstillende, for den forpligtedes regning.

**Bilag: 10.2. Bilag 2 Vintervedligeholdelsesplan veje 2014-2015.pdf**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 86832/14

# Vintervedligeholdelse



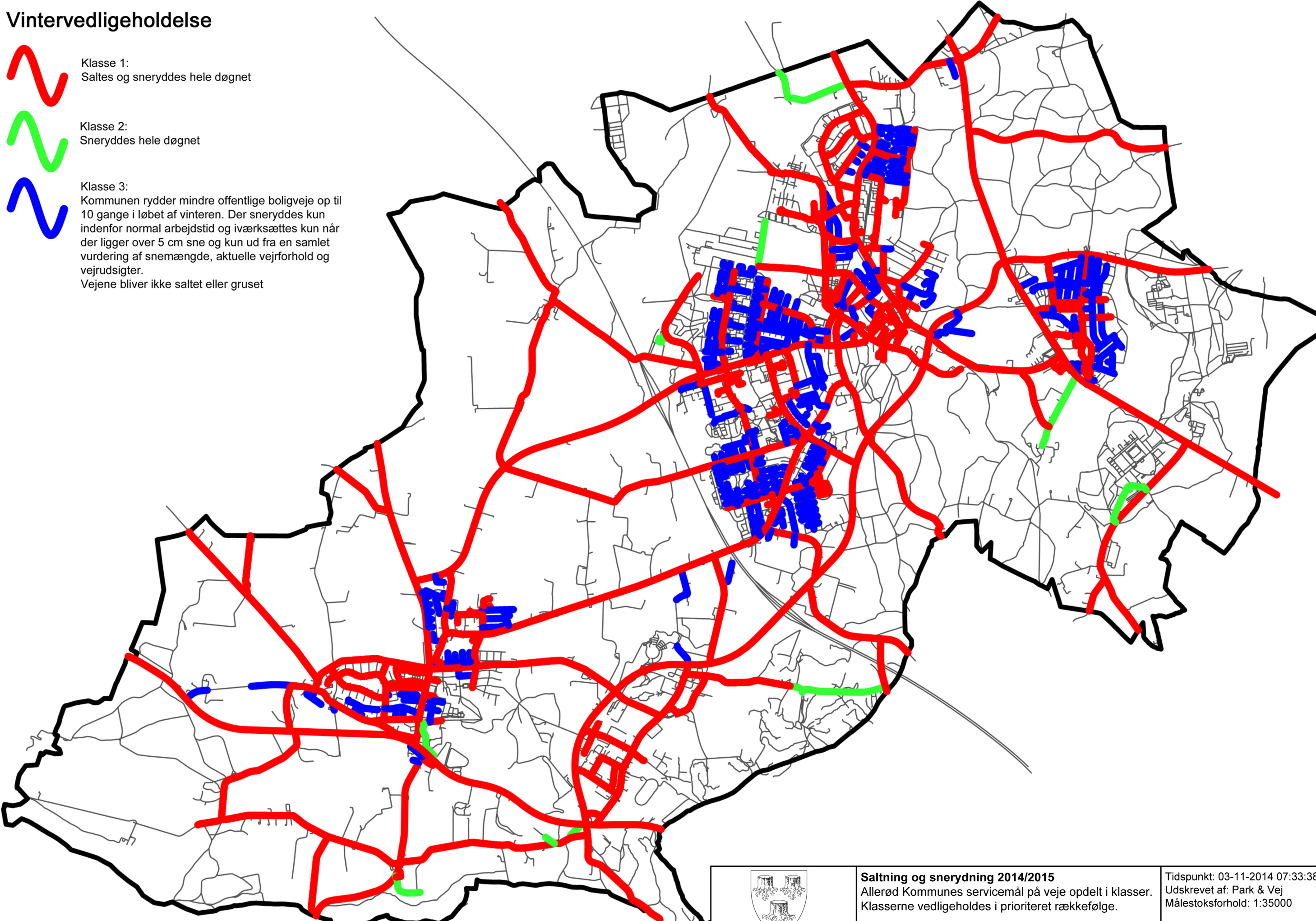
Klasse 1:  
Saltes og sneryddes hele døgnet



Klasse 2:  
Sneryddes hele døgnet



Klasse 3:  
Kommunen rydder mindre offentlige boligveje op til 10 gange i løbet af vinteren. Der sneryddes kun indenfor normal arbejdstid og iværksættes kun når der ligger over 5 cm sne og kun ud fra en samlet vurdering af snemængde, aktuelle vejforhold og vejrudsigter.  
Vejene bliver ikke saltet eller gruset



ALLERØD KOMMUNE

## Saltning og snerydning 2014/2015

Allerød Kommunes servicemål på veje opdelt i klasser. Klasserne vedligeholdes i prioriteret rækkefølge.

Øvrige veje vintervedligeholdes ikke af Allerød Kommune

Tidspunkt: 03-11-2014 07:33:38

Udskrevet af: Park & Vej  
Målestoksforhold: 1:35000

**Bilag: 10.3. Bilag 3 vintervedligeholdelsesplan stier 2014-2015.pdf**

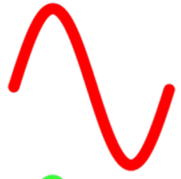
**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

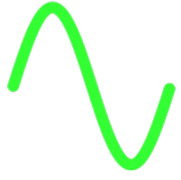
**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 79544/14

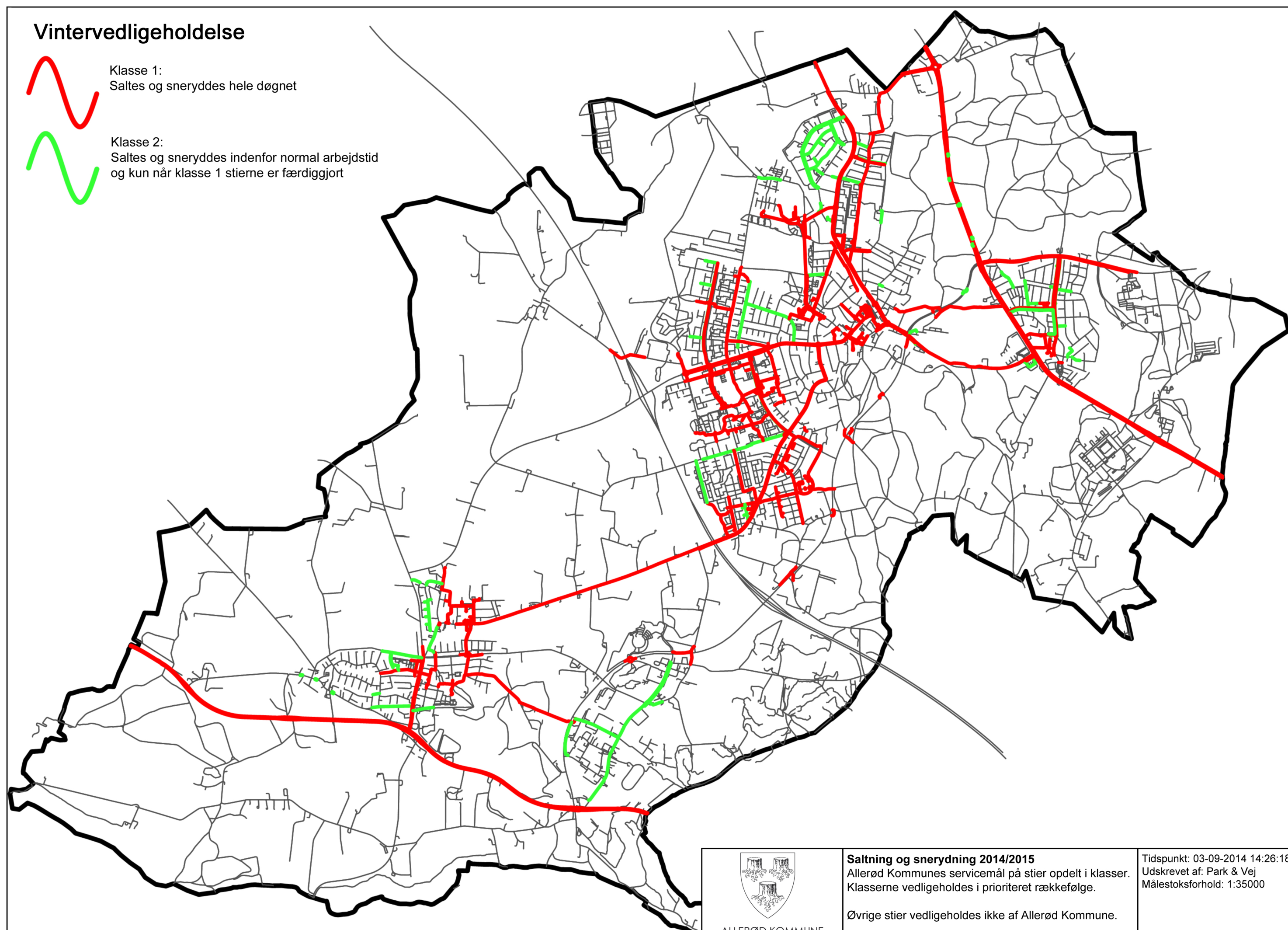
# Vintervedligeholdelse



Klasse 1:  
Saltes og sneryddes hele døgnet



Klasse 2:  
Saltes og sneryddes indenfor normal arbejdstid  
og kun når klasse 1 stier er færdiggjort



ALLERØD KOMMUNE

## Saltning og snerydning 2014/2015

Allerød Kommunes servicemål på stier opdelt i klasser.  
Klasserne vedligeholdes i prioriteret rækkefølge.

Øvrige stier vedligeholdes ikke af Allerød Kommune.

Tidspunkt: 03-09-2014 14:26:18

Udskrevet af: Park & Vej  
Målestoksforhold: 1:35000

**Bilag: 11.1. Bilag 1\_Perspektiver ved kommunalt ejerskab.pdf**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 79240/14



## Vejbelysning i Allerød kommune – perspektiver ved kommunalt ejerskab via tilbagekøb fra DONG

Orientering om DONGs ejerskab af kommunens vejbelysning samt de juridiske, økonomiske og klimamæssige perspektiver ved en fremtidig overtagelse af vejbelysningen. Orienteringen baserer sig på et paradigme fra projektet.

Vejbelysningen har de seneste mange år været baseret på et tæt samarbejde med DONG, som ejer anlægget i Allerød kommune. Indenfor de seneste år har der i Forvaltningen været et stigende fokus på de muligheder, der er ved at igangsætte en ny udvikling på dette område. Gadebelysningen i kommunen indebærer et stort energiforbrug og ny teknologiske udvikling på området, betyder at der er et stort energibesparelspotentiale og hermed muligheder for at reducere kommunens CO<sub>2</sub> udledning. Mange andre af landets kommuner er tilsvarende i gang med store renoveringsprojekter og flere har realiseret energibesparelser på op mod 50%. Det voksende fokus er aktualiseret af kommunernes klimaplaner, men også et EU forbud mod import og fremstilling af kviksvølvlysilder har nødvendiggjort en indsats. Her skal det nævnes at Allerød Kommune har et forholdsvis moderne anlæg, og energibesparelser på 50 % nok ikke vil være realistiske for Allerød Kommune. Allerød kommune har 1450 armaturer med kviksvølvlysilder hvoraf 214 skiftes i 2015.

Herudover har kommunen haft fokus på udgifterne til drift og vedligeholdelse af vejbelysning. Pt. har kommunen en abonnementsudgift på ca. 7 mio. kr. om året, som betales til DONG for hhv. afskrivninger/hensættelser, drift og vedligehold samt elforbrug. Overslagsberegninger indikerer at den årlige udgift kan reduceres med ca. 2-2,5 mio. kr. mio., hvis Allerød kommune selv ejer de ca. 7.300 lysarmaturer. Besparelsen kan blive endnu større hvis anlægget moderniseres med nye energibesparende lysilder, men dette vil samtidigt betyde at kommunen skal foretage større investeringer. Et ejerskab vil også forudsætte at kommunen afsætter ekstra interne ressourcer samt indledningsvist har en udgift til rådgivere i forbindelse med udbud.

Angående ejerskab af vejbelysningen er situationen den, at DONG pt. ejer hele eller dele af vejbelysningen i de fleste Hovedstadskommuner, hvilket også gælder for Allerød kommune. De fleste kommuner i Hovedstadsregionen indgik i 2005 en aftale med DONG om drift af vejbelysningen og køb af el (den såkaldte FKKA-aftale). Aftalen indeholdte også bestemmelser i forhold til et fremtidigt kommunalt tilbagekøb af anlægget fra DONG.

Det fortsatte DONG ejerskab er uholdbart på sigt. Dette skyldes at kommunen under det nuværende DONG-ejerskab ikke har mulighed for at konkurrenceudsætte drift og vedligehold af vejbelysningen, og derfor kan komme i konflikt med udbudsreglerne. Kommunen har samtidigt som antydning en forventning om, at et nyt aftalegrundlag og/eller køb af anlæg med efterfølgende udbud kan resultere i en større økonomisk besparelse, hvilket bl.a. er begrundet i erfaringerne fra kommuner som Egedal og Albertslund, der allerede har været igennem et tilsvarende forløb.

Det har i de overvejelser vist sig, at et tilbagekøb fra DONG er forholdsvist kompliceret. Dette skyldes først og fremmest, at det kontraktuelle grundlag er meget uklart – særligt i forhold til hvordan prisen skal fastsættes.

Et tilbagekøb og senere kommunalt ejerskab også kræve mere viden og flere kompetencer i kommunen, da området er kompliceret. Mange kommuner i Hovedstadsregionen står overfor de samme udfordringer. Derfor tog kommunerne i starten af 2014 initiativ til at etablere et samarbejde omkring vejbelysning. 15 kommuner deltager i dag i projektsamarbejdet, herunder Allerød, Brøndby, Fredensborg, Glostrup, Gentofte, Gladsaxe, Halsnæs, Helsingør, Herlev, Hillerød, Hørsholm, Ishøj, Rudersdal, Høje Taastrup og Vallensbæk. Brøndby kommune huser projektledelsen og har i den forbindelse ansat en projektleder.

Formålet med projektet er at understøtte kommunerne i deres proces mod på sigt at overtage ejerskabet af vejbelysningen og i den mellemliggende periode forhandle gunstige betingelser i forhold til DONGs drift og vedligeholdelse. Kommunernes forventninger er, at en koordineret forhandling med DONG om værdisætning af belysningsanlæg og evt. nyt aftalegrundlag vil resultere i de bedste betingelser – såvel teknisk, økonomisk som juridisk. Endelig er det tanken at projektsamarbejdet vil bidrage med at afdække

de scenarier, som de enkelte kommuner kan benytte sig af vedr. ejerskab på anlæg, udbudsstrategi og evt. tværkommunale udbud, finansieringsmuligheder, etc.

Som en integreret del af projektet gennemfører Allerød kommune en udredning omkring kommunens eget vejbelysningsanlæg, herunder forbereder en eventuel forhandling om værdien af kommunens anlæg med DONG og ser på mulighederne for at reducere udgifterne til vejbelysning gennem en midlertidig ny aftale med DONG om drift og vedligeholdelse.

På trods af at DONG ifølge FKKA kontrakten har det fulde ejerskab af belysningsanlægget, har kommunen gennem mange år selv betalt en stor del af de investeringer, som er foretaget i belysningsanlægget, mens DONG og tidligere NESA løbende har betalt mindre bidrag. Det er størrelsen og den nedskrevne værdi af disse NESA/DONGs bidrag, som projektsamarbejdet og Allerød kommune forhandler om i forhold til værdisættelsen/tilbagekøbet af anlægget.

Værdien af DONGs andel i Allerød kommunes belysningsanlæg har DONG på nuværende tidspunkt opgjort til 13,6 mio. kr. Kommunen foretager pt. sin egen udredning/kvalitetssikring af DONGs tal i forhold til at komme med et alternativt udspil til DONG, som vil bestå af et beløb der svarer til, hvad kommunen mener at skyldes DONG i anlægget. Beløbet vil højst sandsynligt ligge noget lavere end de 13,6 mio. kr.

Forvaltningen ønsker nu at indgå i konkrete forhandlinger med DONG, hvor målet er at opnå et forhandlingsresultat, som kommunen kan stå inde for. Alternativt kan sagen jf. FKKA aftalen afgøres i en voldgift. Værdien af kommunens belysningsanlæg er central at få forhandlet på plads. DONG forudsætter således at der er enighed om DONGs værdier i Allerød, hvis der skal indgås en ny midlertidig og billigere driftsaftale. Endelig vil kommunen have brug for klarhed om købsværdien for at kunne træffe en politisk beslutning om det fremtidige ejerskab.

Når værdien af anlægget er afklaret er der umiddelbart to muligheder for at tilbagekøbe belysningsanlægget fra DONG, enten via a) et kontant tilbagekøb finansieret med kommunens kassebeholdning/et lån eller b) via et gradvist tilbagekøb finansieret via abonnementsbetalingen. Eksemplet b) betyder at Allerød kommune ved at fastholde den nuværende høje abonnementsbetaling vil kunne frigøre et beløb hvert år, da DONG planlægger at nedsætte tarifferne.

I projektsamarbejdet er det besluttet, at kommunerne skal have mulighed for at afklare deres situation i forskellige tempi. Derfor er kommunerne blevet bedt om at tilkendegive hvilken af 3 grupper, de ønsker at tilhøre;

- Gruppe 1; hurtigt forhandling med DONG/ opsigelse af kontrakt evt. voldgift (perspektiv; prisaf-tale start 2015/udbud 2015) – opstart at udbud sideløbende
- Gruppe 2; afventer resultat af gruppe 1, forbereder tilbagekøb (perspektiv midt/ultimo 2015)
- Gruppe 3– ny allonge med aftalt købspris + drifts/service pris (perspektiv: tilbagekøbsaftale i et 1-3 års perspektiv).

**Bilag: 11.2. Bilag 2\_Baggrundsnotat.pdf**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 79232/14

## NOTAT

## Allerød Kommune

### Økonomi og it

Allerød Rådhus  
Bjarkesvej 2  
3450 Allerød  
Tlf: 48 100 100  
kommunen@alleroed.dk  
www.alleroed.dk

### Notat om vejbelysning i Allerød Kommune

Dette notat beskriver i afsnit 1 fordele og udfordringer ved at deltage i tre mulige grupper vedrørende tilbagekøb af vejbelysning. Afsnit 2 vedrører fordele og ulemper ved fremtidige scenarier for drift- og vedligehold af belysningsanlægget. Endelig beskriver afsnit 3 andre faktorer, som har betydning for omkostninger forbundet med vejbelysning.

Dato: 7. oktober 2014

Sagsbehandler:  
Bolette Bisp Justesen

Direkte telefon: 23371660

#### 1. Fordele og udfordringer ved at deltage i tre grupper vedrørende tilbagekøb af vejbelysning

Mange kommuner er af økonomiske årsager for tiden ved at tilbagekøbe vejbelysningen i kommunen fra DONG. Kommunerne er gået sammen i et fælles projekt, med en fælles projektleder, som er ansat i Brøndby Kommune. Allerød Kommune deltager også i projektet.

Disse kommuner har skitseret tre mulige scenarier for tilbagekøb. Tilbagekøbet kan også ligge længere ude i fremtiden end skitseret i gruppe 1 og 2. Dette vil dog nok være fordyrende for kommunen.

**Gruppe 1** forudsætter hurtig forhandling med DONG/opsigelse af kontrakt og voldgift, hvis DONG og kommunen ikke kan blive enige.

Fordelen ved at deltage i denne gruppe er, at der i projektet en antagelse om, at kommunerne betaler for høje serviceudgifter samt for høje udgifter til nyt amatør. Et hurtigt tilbagekøb kan således finansieres over driftsudgifterne. Brøndby kommune har peget på, at finansiering typisk nok vil kunne ske ovre en fireårig periode.

Udfordringen ved denne gruppe for Allerød Kommune er dels det besluttede udgiftsstop samt den økonomiske situation i øvrigt, samt dels at den politiske proces vil blive forceret. Desuden er der risiko for, at den organisation, som fremadrettet skal kunne varetage opgaverne med eget ejerskab, ikke vil være tilstrækkelig rustet til opgaverne, da omfang og type på nuværende tidspunkt ikke kendes i tilstrækkeligt omfang. Endelig vil det være ganske vanskeligt i denne gruppe at få tilstrækkelig tid til at verificere DONG's oplysninger om værdisætning af amatører m.v.

**Gruppe 2** samme som gruppe 1 bortset fra, at den har et længere tidsperspektiv for forhandling med DONG m.v. Administrationen vurderer, at der vil være tale om samme fordele og ulemper i et mindre presset forløb. Den forventede besparelse på driftsudgifter vil selvsagt blive udskudt et år i forhold til gruppe 1 ved deltagelse i gruppe 2. En fordel kan også være, at administrationen forventer, at flest kommuner vil deltage i gruppe 2. Hermed vil denne gruppe hurtigere kunne iværksætte en udbudsproces vedrørende drift- og vedligehold.

**Gruppe 3** vil til forskel for de to øvrige grupper have et tidsperspektiv, som vil gøre den interne organisatoriske proces mere hensigtsmæssig. Administrationen vurderer samtidig, at kommunen med et længere tidsperspektiv kan være mere



sikre på at kunne verificere DONG's værdiansættelser m.v. En fordel er også, at gruppe 3 kan lære af de børnesygdomme gruppe 1 og 2 eventuelt oplever i forbindelse med udbudsprocessen af drift- og vedligehold. Kommunens økonomiske situation gør en successiv overtagelse af anlæggene mere attraktiv.

Udfordringen ved at deltage i gruppe 3 er, at kommunen får en lavere økonomisk gevinst ved at udbyde drift- og vedligehold senere i processen. Omvendt kan kommunen forsøge at forhandle bedre priser med DONG. Det er uvist om en forhandling med DONG vil betyde bedre priser for drift- og vedligehold i perioden frem til et eventuelt udbud, da DONG umiddelbart har en stærk forhandlingsposition. Kommunen vil i givet fald søge at gå sammen med andre kommuner i en forhandling med DONG.

## **2. Fordele og ulemper ved fremtidige scenarier for drift og vedligehold af belysningsanlægget**

Der er i hvert fald følgende scenarier for fremtidig drift og vedligehold af belysningsanlægget:

1. Kommunen udbyder drift og vedligehold
2. Kommunen varetager selv opgaver vedrørende drift og vedligehold
3. Kommunen indgår i et § 60 selskab vedrørende drift og vedligehold

Ad 1. Opgaven vedrørende drift og vedligehold i Allerød Kommune varetages i dag af DONG. Når kommunen selv ejer belysningsanlægget, kan kommunen vælge at udbyde denne opgave. I givet fald skal det undersøges, hvilken betydning følgende faktorer har for prisen:

- Opgavens volumen
- Serviceniveau
- Forsikringsordninger, styringsystemer
- Vedligeholdsstand
- Fysiske forhold

Kommunen vil – som på andre områder – have mulighed for at udbyde opgaven sammen med andre kommuner – f.eks. i Indkøbsfællesskab Nordsjælland.

Brøndby Kommune vil på vegne af en række kommuner, herunder Allerød Kommune, opsamle erfaringer med udbud fra kommuner, som har udbudt opgaven.

Ad 2. Visse kommuner har valgt at hjemtage opgaven. Fordelen ved at hjemtage er, at kommunerne herved selv har ekspertisen vedrørende den pågældende opgave.

En anden fordel er, at kommunen nemmere kan justere infrastrukturen og serviceniveauet vedrørende drift og vedligehold.

En udfordring kan være, at erfaringerne fra f.eks. Tårnby kommune tyder på, at prisniveauet er højt, når kommunen selv varetager opgaven.

En anden udfordring er, at opgaven er blevet mere kompleks og stiller krav til medarbejdere med særlig viden inden for armaturer, formidlingsplatforme (f.eks. ift. parkering, trængsel m.v.) samt mulighed for overvågning via WIFI m.v. Omvendt vil nye armaturer nok ikke kræve samme vedligehold som ældre armaturer.



Ad 3. For at nedbringe omkostningerne ved selv at varetage opgaven, kan kommunen gå sammen med andre kommuner i et § 60 selskab. Fordelen er bl.a., at volumen på opgaven herved bliver større, og at det bliver nemmere at opretholde den nødvendige ekspertise. Desuden vil de administrative omkostninger ud fra en generel betragtning i givet fald kunne nedbringes.

### Andre kommuner

Der er både forskel på hvordan andre kommuner har valgt at organisere drift og vedligehold og på prisniveauet for drift og vedligehold.

Brøndby Kommune har lavet nedenstående oversigt over 13 kommuner.

Det fremgår, at der er store prisforskelle på opgaven. For de kommuner som har udbudt opgaven skyldes dette til dels de ovenfor nævnte faktorer. Priserne er derfor ikke umiddelbart sammenlignelige. Administrationen kender f.eks. ikke baggrunden for de høje priser for Københavns Kommune.

Kommune	Drift og vedligehold	Detaljer om omkostningsniveau – prisen på drift og vedligehold ekskl. el (kr./år/armatur)
Albertslund	DONG har en aftale om 5 års drift af eksisterende anlæg, mens alle moderniserede anlæg driftes af kommunen selv.	Ukendt
Egedal	Drift og vedligehold har været i udbud og blev vundet af SEAS NVE, som har kørt dette siden 1. januar 2014.	Ca. 150 kr. pr. armatur pr. år.
Esbjerg	Modernisering og drift/vedligehold har været udbudt og ELCON har fået opgaven og serviceret kommunen siden 2011.	Ca. 100 kr. pr. armatur pr. år.
Frederiksberg	Udbudt i 2013; ELTEL har en ramme på drift og vedligehold inkl. serieudskiftning; 5 mio. for 4 år.	180 kr. pr. armatur pr. år.
København	Udbudt i 2013, hvor Citelum vandt en 12 årig kontrakt og havde en overlapsperiode med den tidligere operatør Eltel.	Ca. 550 kr. pr. armatur pr. år.
Randers	EnergiMidt A/S vandt seneste udbud på drift og vedligeholdelse i 4 år, mens Verdo og Energimidt har vundet moderniseringsudbud i kommunen.	Ca. 25. kr. pr. armatur pr. år.
Tårnby	Kommunen ejer selv vejbellysningsanlæg og foretager selv drift og	Ca. 400 kr. pr. armatur pr. år.



	vedligehold.	
Aarhus	Energimidt vandt i 2012 en 6 årig kontrakt på drift og vedligehold.	Ca. 50 kr. pr. armatur pr. år.
Brøndby	DONG via FKKA aftale.	Ca. 421 kr. pr. armatur pr. år.
Herlev	DONG via FKKA aftale.	Ca. 379 kr. pr. armatur pr. år.
Gladsaxe	DONG via FKKA aftale.	Ca. 411 kr. pr. armatur pr. år.
Halsnæs	DONG via FKKA aftale.	Ca. 365 kr. pr. armatur pr. år.
Hørsholm	DONG via FKKA aftale.	Ca. 341 kr. pr. armatur pr. år.

### 3. Andre faktorer som har betydning for omkostninger forbundet med vejbelysning

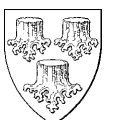
Brøndby Kommune har undersøgt andre kommuners arbejde med "Smart City løsninger". Det skyldes, at flere kommuner og forsyningsselskaber i Danmark og i resten af Europa er begyndt at se på, hvordan belysning kan transformeres til intelligent infrastruktur, når den skal udsiftes.

Med intelligent infrastruktur menes blandt andet, at energiforbruget reduceres mest muligt via LED, styring, dæmpning, sensorer etc., hvorved energiforbruget kan reduceres med op til 70 % i forhold til traditionelle armaturer samtidig med, at levetiden på armaturer stiger.

Nogle kommuner har i et projekt kaldet DOLL haft fokus på at anvende det veludbyggede net af gadebelysning koblet til f.eks. WIFI til brug for dataindsamling og som formidlingsplatform i forhold til parkering, trængsel etc.

Brøndby Kommune har indsamlet disse oplysninger om kommunale initiativer og internationale projekter:

Kommunale initiativer	
Albertslund	<p>Kommunen har siden tilbagekøb arbejdet med at installere særskilt måling ved alle selvstændige nettilslutninger i skabe. Målere er dynamisk timeafmålte, så anlægget er forberedt for vedvarende energi og varierende timepriser.</p> <p>Kommunen har involveret sig nationalt og internationalt i belysningsprojekter; herunder DOLL og LUCI. Arbejder intensivt på at bruge belysningsanlægget som en infrastruktur i fremtidens smart city. Forsøg og demonstration gennemføres i <u>Living Lab</u>, hvor producenter opstiller belysningsløsninger i 1:1 skala i Hersted Industripark. Det giver producenter, der arbejder med belysning, intelligent styring og Smart City teknologier, mulighed for at vise kunderne deres løsninger i et naturligt bymiljø. Samarbejder i øvrigt tæt med bl.a. København, Malmø og Kalundborg.</p>
Frederiksberg	Frederiksberg Kommune har indført sensorstyret belysning til en række mindre villaveje. Midt om natten er der kun begrænset behov for fuld gadebelysning, men hvis man slukker helt for lyset,



	<p>kan beboerne føle sig utrygge, og risikoen for ulykker på vejene vil stige. Når mørket falder på, og gadebelysningen tænder, er lysstyrken 20 procent af den maksimale. Når der registreres bevægelse på vejen, stiger lysstyrken igen til 100 procent i nogle minutter, hvorefter den dæmpes igen.</p> <p>Beregninger fra Frederiksberg viser, at sensorstyret gadebelysning har et stort potentiale i forhold til at opnå både miljømæssige og økonomiske gevinster.</p>
København	Kommunen arbejder tæt sammen med DOLL om at udvikle smart city løsninger. 20.000 armaturer og master skal udskiftes, med IP-adresser og radiobaseret kommunikation. Kommunen er i dialog med bl.a. virksomheden Silverspring om at bruge den smarte infrastruktur i forb. med parkering, luftforurening og evt koblet til trafiksignaler.
Kalundborg	Smart city projektet handler om styring og optimering af gadebelysning med fokus på trafikikkerhed og tryghed. Gadelamperne på Strandstien i Kalundborg får bevægelsessensorer, der regulerer lyset så det passer til den aktuelle trafik. Dæmpningen vil gå ned til 20 %, når sensorerne ikke er aktiveret.
<b>Danske og internationale projekter</b>	
EU	<a href="http://www.enigma-project.eu/en/">http://www.enigma-project.eu/en/</a>
EU	<a href="http://ec.europa.eu/digital-agenda/en/blog/lighting-cities-%E2%80%93-next-step">http://ec.europa.eu/digital-agenda/en/blog/lighting-cities-%E2%80%93-next-step</a>
DK	<a href="http://www.gate21.dk">www.gate21.dk</a>
DK	<a href="http://www.lightinglab.dk/">http://www.lightinglab.dk/</a>
DK	<a href="http://www.dansklys.dk/">http://www.dansklys.dk/</a>
EU	<a href="http://lightingcluster.eu/">http://lightingcluster.eu/</a>
EU	<a href="http://www.luciassociation.org/cm-albertslund.html">http://www.luciassociation.org/cm-albertslund.html</a>
DK	<a href="http://www.ansvarligeindkob.dk/temaer/nyt-om-baeredygtige-indkoeb/offentlige-intelligente-udbud-skal-goere-oeresundsregionen-til-foerende-smart-city-hub.aspx">http://www.ansvarligeindkob.dk/temaer/nyt-om-baeredygtige-indkoeb/offentlige-intelligente-udbud-skal-goere-oeresundsregionen-til-foerende-smart-city-hub.aspx</a>
EU	<a href="http://www.grahlighting.eu/en/learning-centre/street-lighting-technology-comparison">http://www.grahlighting.eu/en/learning-centre/street-lighting-technology-comparison</a>





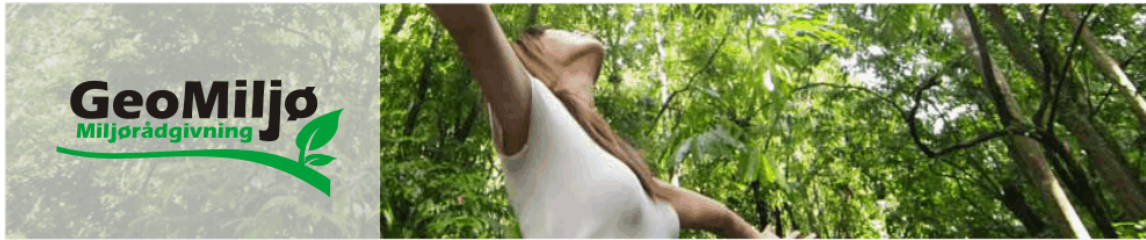
**Bilag: 13.1. Bilag 1 - Ansøgning.pdf**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 78285/14



# Michael Uldall Hansen

## Revideret ansøgning om bygge- og landzonetilladelse

Etablering af støjvold imod Hillerødmotorvejen, Gl. Kollerødvej 5, 3450 Allerød - matr. 10h Kollerød By, Lynge.

10. april 2014  
Sag: 12-096-01 / CBS

**GeoMiljø Miljørådgivning ApS.**

Gydevang 39-41, 3450 Allerød. Tlf.: 7022 3330. [www.geomiljo.dk](http://www.geomiljo.dk)

## INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	Indledning.....	1
2.	Ansøger og ejerforhold.....	1
3.	Formål.....	1
4.	Projektet.....	2
5.	Lokale forhold.....	2
5.1.	Adgang.....	2
6.	Referencer.....	3

## BILAG

	Tegning, oversigtskort.....	1
	Tegning, profiler.....	2

## 1. Indledning

Hermed ansøges, på vegne af grundejer Michael Uldall Hansen, om landzonetilladelse og byggetilladelse til etablering af støjvold over 980 meter imod Hillerødmotorvejen på ejendommen Gl. Kollerødvej 5, 3450 Allerød - matr. 10h Kollerød By, Lynge.

Et oversigtskort over den sydlige del af matriklen, Hillerødmotorvejen og støjvoldens placering findes på tegning 1 i bilag 1.

Matriklen omfatter i alt 76.497 m<sup>2</sup> og er beliggende i landzone. Ejendommen benyttes til rideskole med tilhørende ridebaner og græsningsarealer.

Ejendommen er beliggende i område med særlige drikkevandsinteresser (OSD). En del af ejendommen er kortlagt i henhold til /1/ med kortlægningsnr. 201-01002. Det ansøgte omfatter ikke det kortlagte areal. Det kortlagte areal er indtegnet på oversigtskortet i bilag 1.

## 2. Ansøger og ejerforhold

Ansøger og grundejer er:

**Michael Uldall Hansen**

Rønnebakken 11

3540 Lyngby

Tlf.: 48 18 98 80

## 3. Formål

Formålet med etablering af støjvolden er at mindske støjpåvirkningen fra Hillerødmotorvejen overfor dyr og mennesker på ejendommen.

Desuden skal støjvolden mindske risikoen for, at forskrækkede heste løber igennem indhegningen og ud på Hillerødmotorvejen.

Endelig er der et ønske om, at afslutte den allerede etablerede tilsvarende støjvold syd for ejendommen, så støjvoldsanlægget langs Hillerødmotorvejen får et kontinuert og ensartet forløb.

I forbindelse med de allerede etablerede støjvolde, har overslagsberegninger vist en dæmpning på 12 dB.

#### 4. Projektet

Støjvolden udføres i op til 5 meter over vejniveau på Hillerødmotorvejen. Støjvolden udføres med en hældning på 1:2 imod veje (Hillerødmotorvejen) og naboskel og en hældning på ca. 1:1 væk fra Hillerødmotorvejen. Basisbredden bliver hermed max. 15 meter. Støjvolden etableres kun på den sydlige del af matriklen (den sydlige trekant).

Der kan således placeres op til ca. 15.000 m<sup>3</sup> jord i støjvolden.

Der tilkøres kun ren jord i volden svarende til kategori 1, jf. /2/ og klasse 1, jf. /3/.

Støjvolden afsluttes med muldholdige materialer, så der kan etableres varig dække/beplantning.

Alt tilkørt jord analyseres, håndteres og anmeldes i henhold til /3/.

#### 5. Lokale forhold

Der er ingen arealer, der er omfattet af naturbeskyttelse eller Natura2000 på ejendommen. Der er heller ingen bygge- og beskyttelseslinjer, fredning eller fortidsminder registreret på ejendommen.

En del af ejendommen er kortlagt som forurenede på vidensniveau 2 i henhold til /1/, men dette areal er beliggende udenfor det areal, der er berørt af støjvolden.

Vejdirektoratet søges om dispensation fra vejbyggelinje til placering af støjvolden 0,5 meter fra skel imod Hillerødmotorvejen, svarende til ca. 13 meter fra vejbanen.

Der er en kraftvarmeledning beliggende ca. 17 meter fra skel. Med en basisbredde på op til 15 meter, bliver denne ikke berørt af støjvolden.

DONG Energy har fiberrør liggende langs hele strækningen. Fiberrørene er dog beliggende udenfor matriklen, hvor støjvolden opføres og berøres således ikke af projektet. Det samme er tilfældet for TDC's ledninger langs strækningen.

HMN har en naturgasledning liggende langs hele strækningen, ca. 25 meter fra vejkanten. Der indhentes derfor aftale med HMN om udlægning af op til 1,5 meter jord over eksisterende terræn over gasledningen i forbindelse med etablering af volden.

Profiler med placering af vejbane, skel, støjvold og ledninger, der berøres af projektet, er vedlagt for hhv. nordlig og sydlig del af støjvolden i bilag 2.

##### 5.1. Adgang

Den tilkørte jord fragtes til støjvolden via indkørsel til Gl. Kollerødvej 5 og videre imod nord på ejendommens egne arealer.

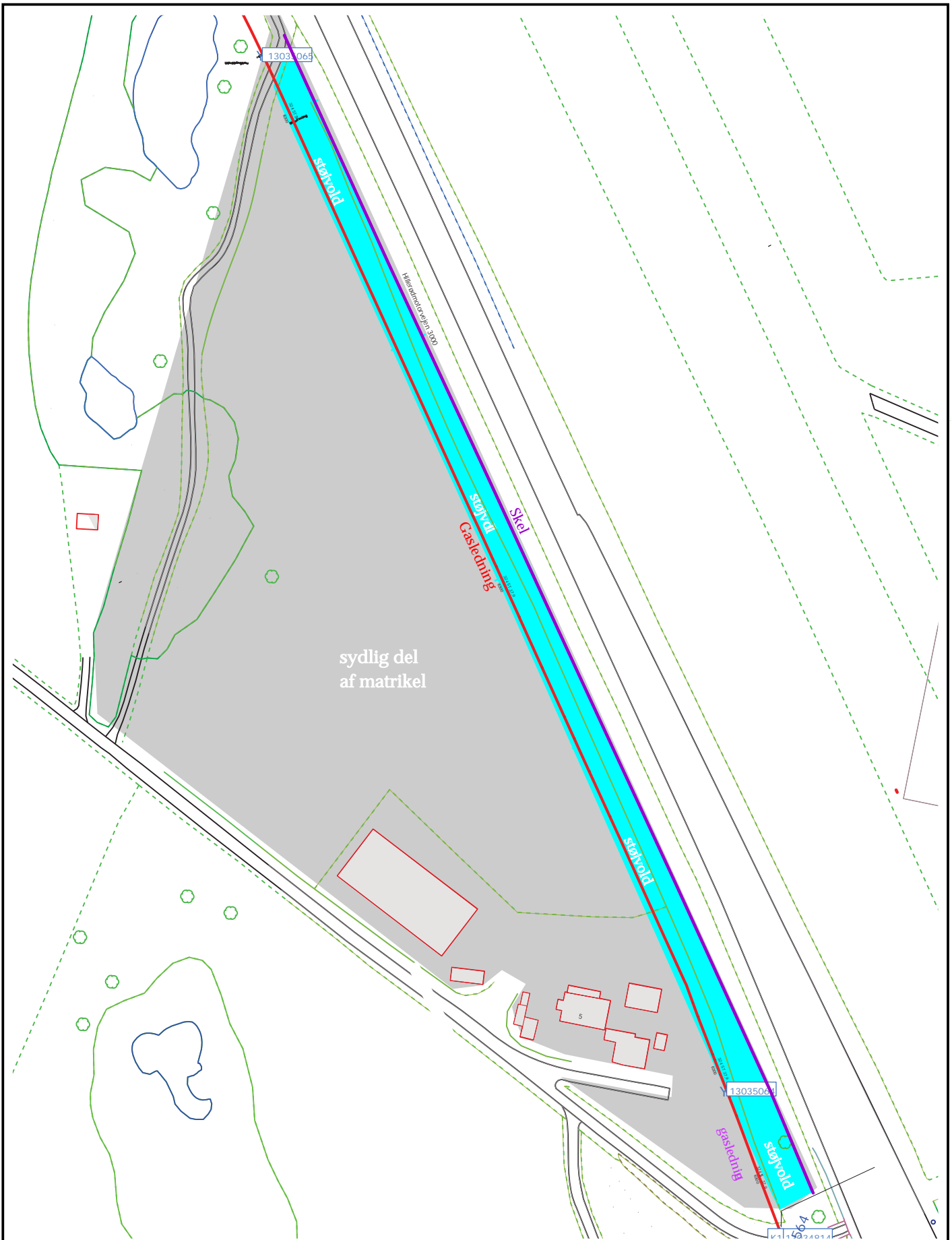
Tilkørsel og udlægning af jorden udføres primært indenfor normal arbejdstid.



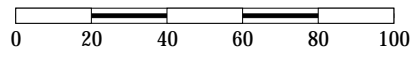
## 6. Referencer

- /1/ BEK nr. 1427 af 04-12-2009: Bekendtgørelse af lov om forurenede jord.
- /2/ "Vejledning i håndtering af forurenede jord på Sjælland", Udgivet af amterne på Sjælland og Lolland-Falster samt Frederiksberg og Københavns Kommuner, juli 2001, med opdatering af kriterier (bilag A3), april 2008.
- /3/ BEK nr. 1479 af 12-12-2007: Bekendtgørelse om anmeldelse og dokumentation i forbindelse med flytning af jord.
- /4/ BEK nr. 933 af 24-09-2009: Bekendtgørelse af lov om naturbeskyttelse.

Sagsbehandler: Claes Bergh Steffensen

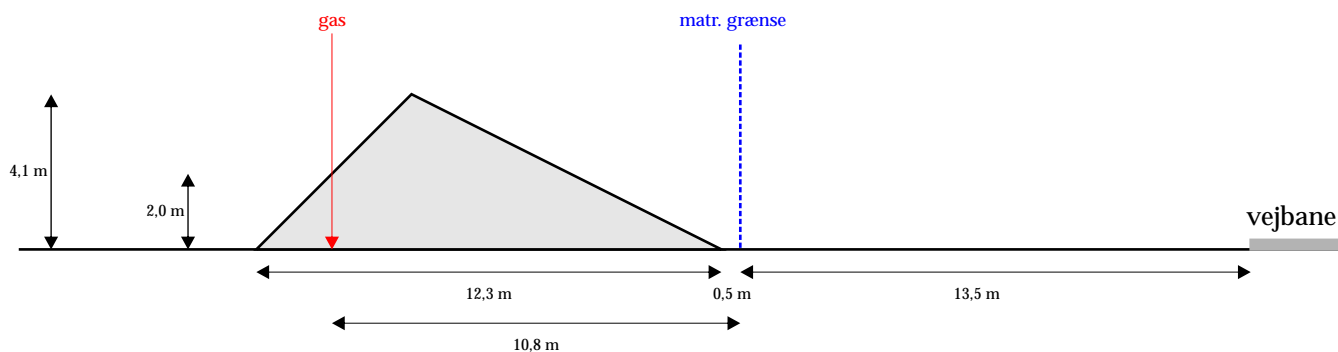




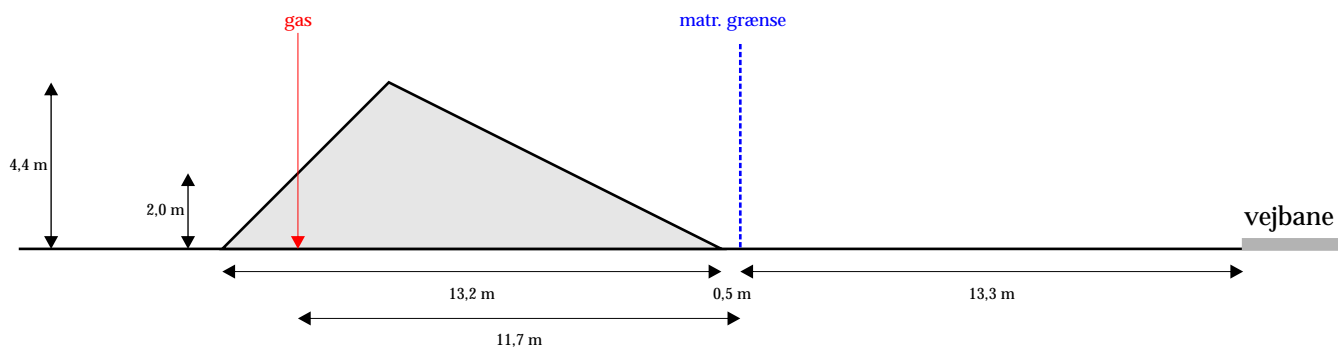
	Sag navn Gl. Kollerødvej 5, Allerød.		Retning N 	Tegn. nr. <b>1</b>	
	Tegn. tekst Oversigtskort med placering af støjvold, gasledning og skel til vej.				
	Sag. nr. 12-096-01	Udført af CBS	Målestok 1:2.000		
	Dato 14-05-2014	Godkendt af -	Rev. nr. 03		



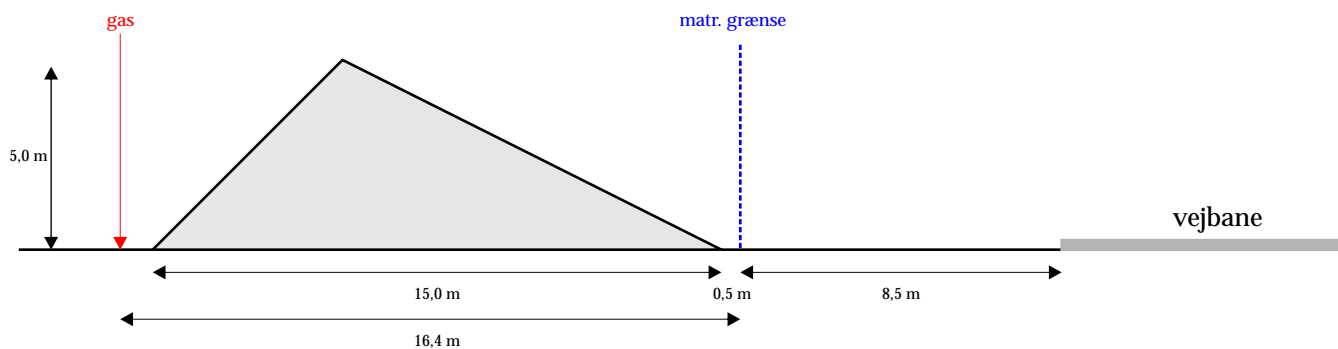
PROFIL - nordlig del.



PROFIL - central del.



PROFIL - sydlig del.



Sag navn  
**Gl. Kollerødvej 5, Allerød.**

Tegn. tekst  
 Tværsnitprofiler af støjvolden hhv. nordlige del og sydlig del.

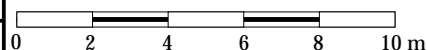
Retning



Tegn. nr.

**2**

Sag. nr. 12-096-01	Udført af CBS	Målestok 1:200
Dato 14-05-2014	Godkendt af -	Rev. nr. 02



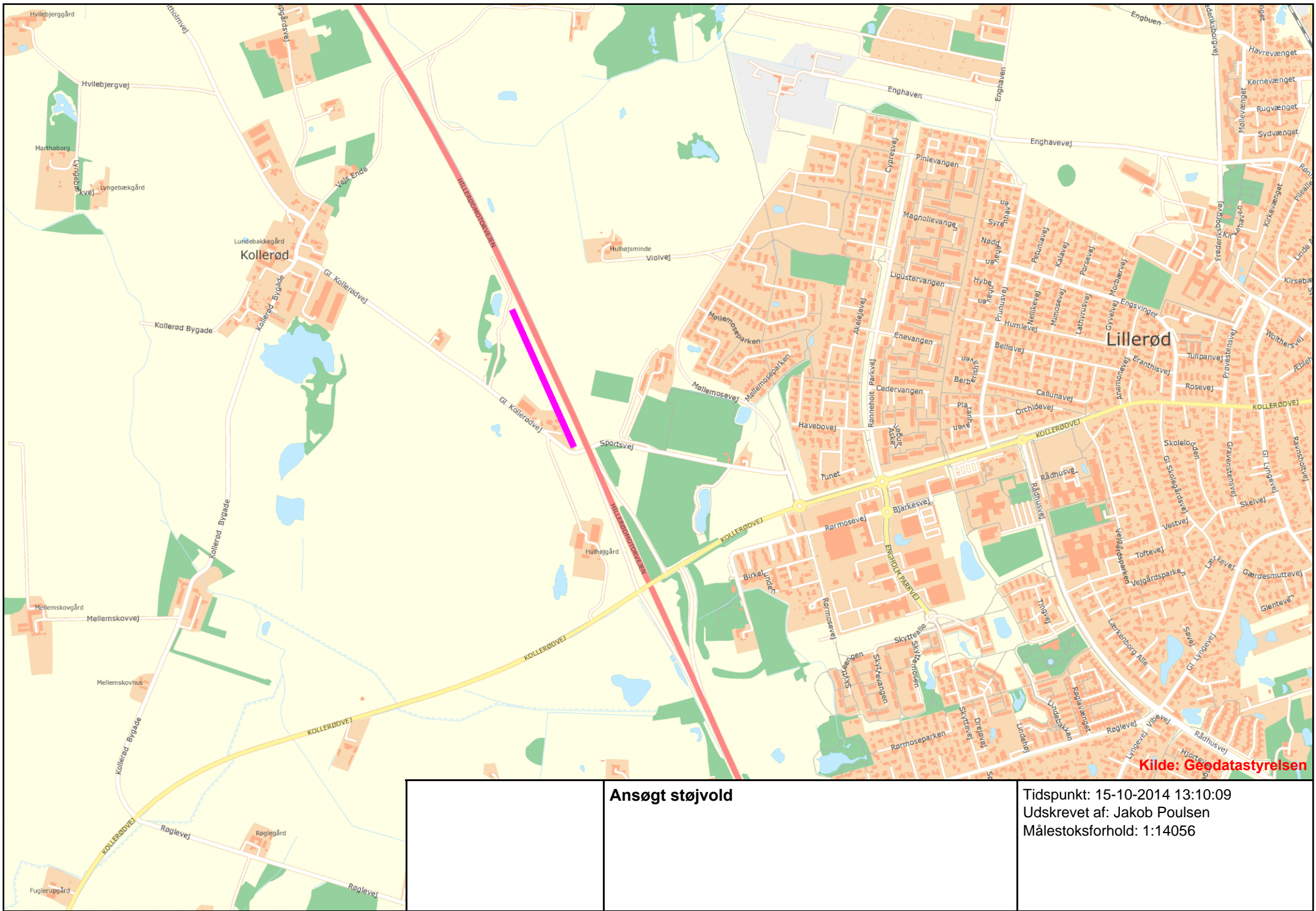
**Bilag: 13.2. Bilag 2 - Kort.pdf**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 80822/14



Kilde: Geodatastyrelsen

**Ansøgt støjvold**

Tidspunkt: 15-10-2014 13:10:09  
 Udskrevet af: Jakob Poulsen  
 Målestoksforhold: 1:14056



**Støjvolde**

- Ansøgte (1)
- Eksisterende (11)

**Bilag: 14.1. Bilag 2 - Bemærkninger til indsigelse**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 80869/14

## Jakob Poulsen

---

**Fra:** Carsten Salling <post@hyldegaard.dk>  
**Sendt:** 30. september 2014 14:02  
**Til:** Jakob Poulsen  
**Emne:** Udstykning af matr. nr. 13m Lyngø By, Lyngø. Stolelyngen 18.  
**Vedhæftede filer:** 12760uplan6 25-09-14.pdf; stephen\_serve\_udstyknig.docx; A3\_PCI\_Allerød\_vand.pdf

Til Jakob Poulsen.

Naboen anfører at der er tale om et vådområde. Jeg har derfor undersøgt hvad der er registreret i Arealinfo ang. beskyttede naturtyper, og har suppleret udstykningsplanen med en lille sø der er registreret som beskyttet naturtype.

Størstedelen af søen ligger på matr. nr. 8y og kun en lille del går ind over skellet mod matr. nr. 13m. Det er ikke hensigten at placere bebyggelse i den ende af udstykningen, så det vil ikke have nogen betydning for bebyggelse af grunden.

Naboen mener også at området er kildepladszone for Lyngø Overdrevs Vandværk. Jeg kan oplyse at området ikke er registreret som boringsnært beskyttelsesområde, og at der allerede findes mange bebyggelser i området, så et hus fra eller til gør nok ikke den store forskel.

Ejendommen ligger ganske rigtig indenfor skovbyggelinien, som naboen anfører. Der er dog allerede opført mange bebyggelser indenfor skovbyggelinien vest for Nymøllevej, hvoraf nogle er opført i nyere tid.

Ang. oversvømmelsesrisiko oplyser ejeren af matr. nr. 13m følgende:

"Billedet med oversvømmelse stammer fra et tidspunkt hvor afløbet var stoppet, og efter at det er blevet rensat har jeg ikke hørt om at der ikke været problemer.

Hvis oversvømmelse skulle være et generelt problem i det område som naboen viser på bilag 1, ville fårestalden og området hvor fårene græsser være omfattet af oversvømmelser og det er ikke tilfældet.

Der er næsten ingen vand i søen på matr. nr. 9b. I øjeblikket er den kun en sjat vand i den fjerdedel mod øst hvor den er dybest.

Hvis myndighederne ønsker det graver vi den gerne dybere."

Ingeniør Peter Søgaard Christensen fra Cowi har udfærdiget vedhæftede redegørelse ang. afvandingsforholdene i området. Redegørelsens konklusion er: Ud fra en ingeniørmæssig og afvandningsteknisk vinkel er nabovens (matr. 8y) påstand om, at en bebyggelse af matr. 13m vil skabe "endnu flere utilsigtede oversvømmelser i området" ikke korrekt.

Da matr. nr. 13m ligger i landzone og indenfor skovbyggelinien har kommunen mulighed for at bestemme placering og højde på det kommende byggeri på matr. nr. 13m. Dermed kan der sikres at der tages de hensyn til omgivelserne, som måtte være ønskelige.

Med venlig hilsen

**Carsten Salling**

Landinspektør

**Landinspektørfirmaet Hyldegaard**

Frederiksborgvej 42, 3450 Allerød

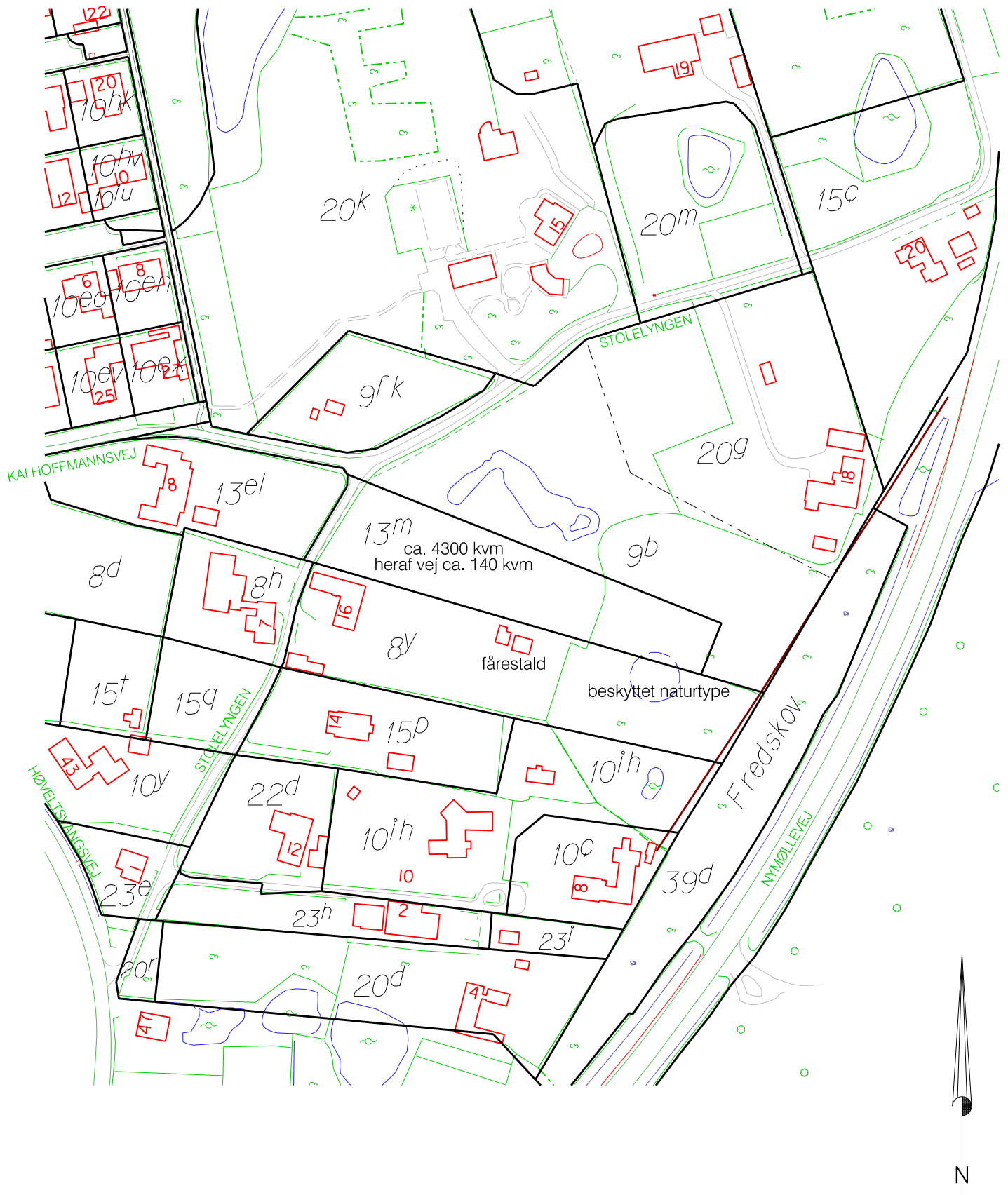
Erik Husfeldts Vej 9, 2630 Taastrup

tel: (+45) 48 17 31 70

e-mail: [post@hyldegaard.dk](mailto:post@hyldegaard.dk)

www: [www.hyldegaard.dk](http://www.hyldegaard.dk)

---



## UDSTYKNINGSPLAN NR. 6

Matr.nr. 13m m.fl. Lyngby, Lyngby

Stolelyngen 18, 3450 Allerød

J.nr. 12760

Målforshold 1 : 2000

Allerød den 7. juli 2014,  
suppleret 25. september 2014.



Landinspektørfirmaet

**Hyldegaard**

Frederiksborgvej 42, 3450 Allerød • E-mail: post@hyldegaard.dk Tlf. 48 17 31 70

24.09.2014

Carsten Salling, Landinspektør.

Vedr.: Udstykning af Matr. Nr 13m Lynge By, Lynge, Stolelyngen 18.

---

Stephen Servé har bedt undertegnede udtale sig om afvandingsforholdene på matriklen og naboejendommene i forbindelse med den fremtidige bebyggelse af matriklen og en indsigelse fra en nabo.

Kortafdelingen i COWI har udarbejdet vedlagte kort over området i stor målestok og med ½m-højdekurver.

Højdekurverne er fra 2006, medens ortofoto er fra 2013 eller 2014. Søen på matr. 9b er vist beliggende under kote 47,0.

Jeg har indlagt blå pile som viser vandstrømningerne på jordoverfladen.

Følgende fremgår af højdeforholdene:

1. Der løber for nuværende ikke overfladevand fra matr. 13m til matr. 8y.
2. En bebyggelse af matr. 13m vil sandsynligvis blive pålagt et krav om at det nuværende naturlige terræn kun må ændres ved opfyldning af huller og fordybninger på 0,5m dybde og kun mindre høje/forhøjninger på 0,5m må udjævnes. Derfor vil de nuværende afvandingsforhold i princippet ikke ændres ved en eventuel bebyggelse.
3. Naboens (matr. 8y) påstand om, at en bebyggelse vil skabe "endnu flere utilsigtede oversvømmelser i området" er ikke korrekt. Det ser på kortet ud som, at matr. 8y har to lavområder – højdekurver 47,0 mærket med "A" og "B" på vedlagte kort, og disse områder vil kunne oversvømmes af nedbør og lokal tilstrømning fra resten af matriklen.

Yderligere kan oplyses at søen på matr. 9b er forsynet med et 110mm overløbsrør, som via en brønd nær vejen og skel på matr. 13m fører vandet til Børstinge Å via en kommunalt anlagt ledning. Overløbet skønnes at ligge i kote 47,0, hvorfor vandstanden i søen ikke kan stige over denne kote – så længe røret ikke er stoppet til eller frosset.

Undertegnede har ikke undersøgt grundvandsspejl og jordens porøsitet, men alene set på terræn og kurveforløb.

Ud fra en ingeniørmæssig og afvandingsteknisk vinkel er naboens (matr. 8y) påstand om, at en bebyggelse af matr. 13m vil skabe "endnu flere utilsigtede oversvømmelser i området" ikke korrekt.

Venlig hilsen,



Peter Søgaard Christensen  
Akademiingeniør-B  
Senior Projektleder i COWI.  
Tel. 2346 0690

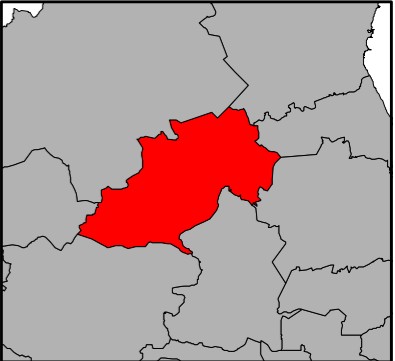





# Allerød Kommune

## Signatur


-  Højdekurver 2006 - 1,6 m
-  Matrikelkort



Coordinate System: ETRS 1989 UTM Zone 32N  
 Projection: Transverse Mercator



Project:  
 Date: 23-09-2014  
 Created by:  
 Checked by:  
 Approved by:



**Bilag: 14.2. Bilag 1 - Indsigelse.pdf**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 80868/14

Dato: 31. august 2014

**Allerød Kommune**

Forvaltningen – Plan og Byg

Bjarkesvej 2

3450 Allerød

**Journalnr.: 14/6888**

**Sagsbehandler: Jakob Poulsen**

**Naboorientering vedr. matr. nr. 13m Lyngby, Lyngby.**

Vi har modtaget Deres skrivelse af 15. august 2014 med en orientering om et ønske om at kunne frastykke en del af matr. nr. 13m Lyngby, Lyngby til en selvstændig ejendom med mulighed for opførelse af en helårsbolig.

**Historik:**

- Et tilsvarende ønske fra ejerne blev i skrivelse af 22. juni 2009 (journal nr. 01.04G01 09/43449) afvist af Allerød Kommune med begrundelsen, at *"landzonen skal friholdes for ny bebyggelse"*.
- Et forslag til lokalplan i 1999 (260), hvor området tillige var inkluderet, blev henlagt med begrundelsen, at *"området ligger i landzonen og ikke i et område som regionalplanen er udlagt til byudvikling. I øvrigt er området udpeget som skovrejsningsområde og kildepladszone"*.

**Vores umiddelbare bemærkninger er følgende:**

Hele området, som inkluderer store dele af matr. nr. 9b, 13m og 8y (se bilag 1 og 2), er et yderst sårbart vådområde, som af helt naturlige årsager ofte er oversvømmet (se bilag 4). Dette område består af sammenhængende søer og vandløb. Man kan betegne området som et decideret moseområde, som også inkluderer en del af Ravnsholt Skov på den anden side af Nymøllevej. En stor del af matr. nr. 13m er blevet opfyldt med overskydende jord fra Nymøllevej, da denne blev anlagt tilbage i 70'erne. I forbindelse med en oversvømmelse på vores ejendom havde vi en faglig repræsentant fra Allerød Kommune (*Ingeniør Erling V. Sørensen*) ude for at besigtige omfanget. I den forbindelse blev vi indviet i bl.a. områdets sårbarhed – og om afvandingen via dræn helt frem til Børstingerød Mose.

Området har i næsten 25 år været afgræsset af et mindre antal får, som bl.a. fuldstændigt har elimineret et større område, der var tilgroet med store bjørneklo. Efter vores mening er dette vådområde - som vi tidligere har bemærket - meget sårbart, og bør derfor behandles skånsomt for at bevare den naturlige balance. Vores overvejende frygt er, at et byggeri i dette vådområde vil risikere at skade det sårbare "økosystem" - og derved give endnu flere utilsigtede oversvømmelser i området. I øvrigt mener vi at have erfaret, at området tillige er kildepladszone for bl.a. Lyng Overdrevs Vandværk.

De nævner i orienteringen, at en evt. udstykning ikke vil ændre strukturen i området. Den udlægning har vi meget svært ved at acceptere, da det efter vores opfattelse vil være ødelæggende for et naturområde, som tillige i henhold til Kommuneplanen 2013-2025 er udlagt til skovrejsningsområde (se bilag 3). I øvrigt ligger området også indenfor den gældende skovbyggelinie på 300 meter.

Vi har i et referat fra det seneste møde i Teknik- og Planudvalget bemærket, at ejeren af matr. nr. 13m ønsker en mulighed for, at vores fælles får forsat har adgang til stalden, som ligger på vores ejendom (matr. nr. 8y). Vi har ikke tidligere haft kendskab til dette ønske, som dog desværre ikke kan lade sig gøre, da den nederste del af vores grund meget ofte står under vand - uden mulighed for, at fårene kan komme frem til deres nuværende stald.

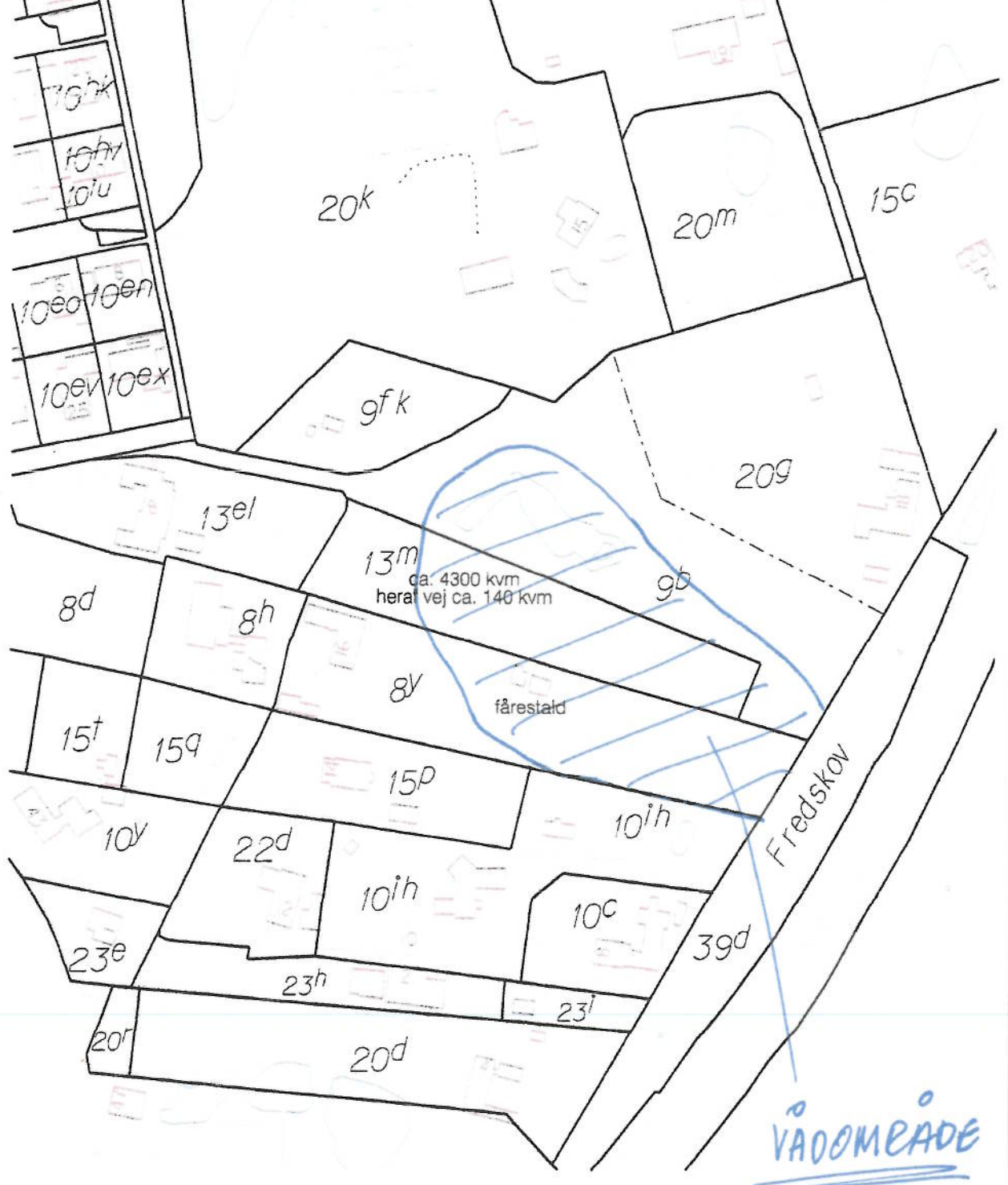
Vi håber, at vores ovennævnte bemærkninger må give stof til eftertanke, så vi i fællesskab kan forhindre en uoprettelig skade på dette sårbare vådområde, men i stedet skabe bæredygtighed for vores naturværdier i Allerød Kommune.

Med venlig hilsen



Flemming Bo Larsen  
Stolelyngen 16, 3450 Allerød

*Kopi til: Jesper Hammer – formand for Teknik- og Planudvalget*

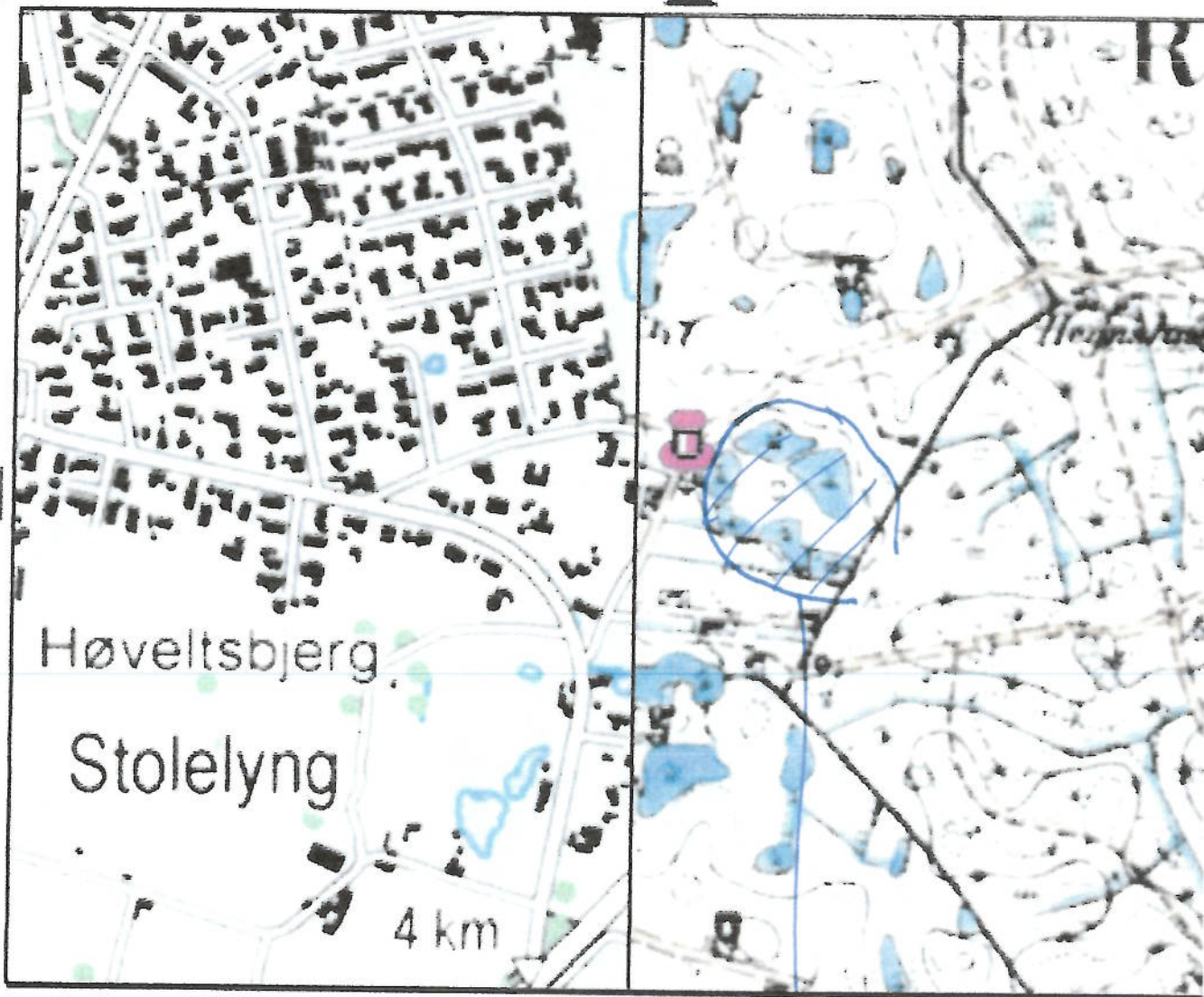




Dan...

Jdskrift, kortfakta og  
signaturforklaring

Koordinat og højdeangivelse er flyttet til  
kortforsyningen.dk



VÅDOMRÅDE

BILAG 2

BILAG 3

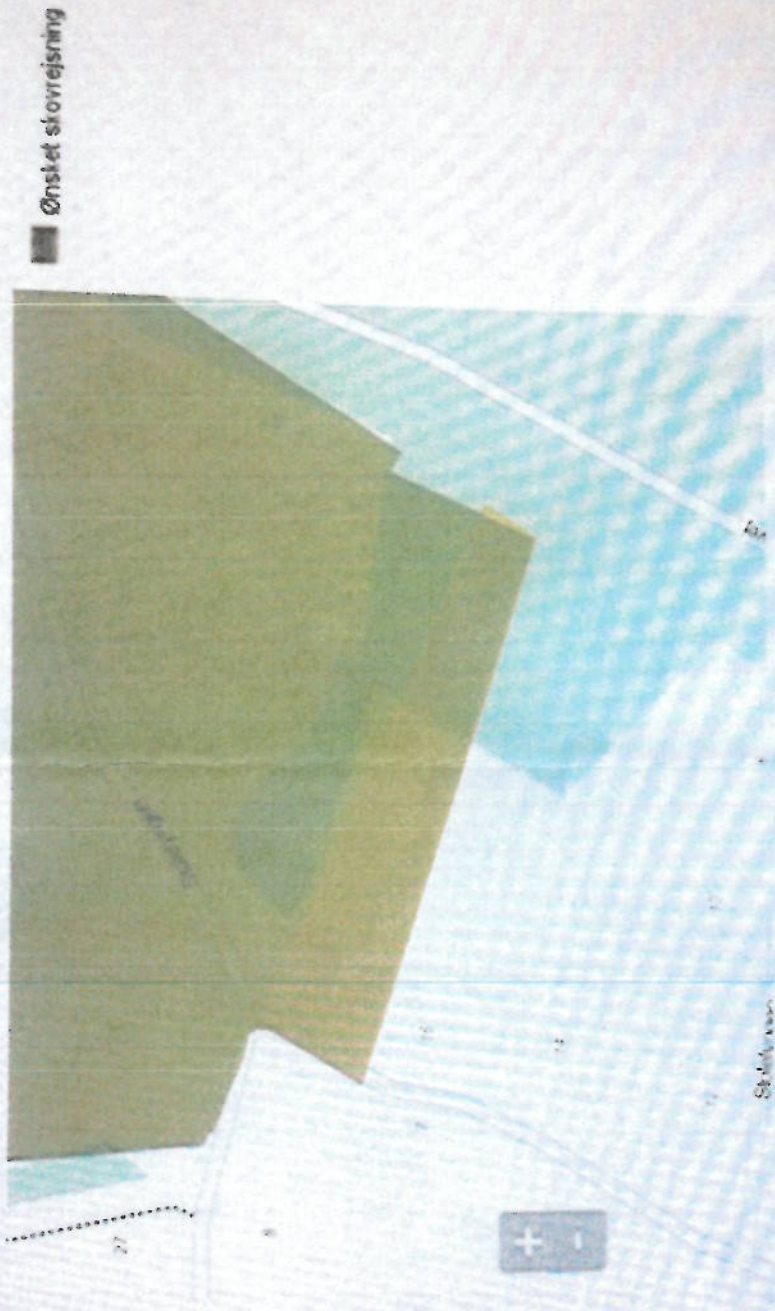


# HOVEDSTRUKTUR ALLERØD KOMMUNEPLAN 2013

- ▶ Om Kommuneplanen
- ▶ Kommunen i hovedtræk
- ▶ 1. Bymønstre og byformål
- ▶ 2. Landområderne
- ▶ 3. Kulturstierne
- ▶ 4. Friid
- ▶ 5. Infrastruktur og støj
- ▶ 6. Tekniske anlæg
- ▶ Rammer for lokalplaner
- ▶ Miljøvurdering
- ▶ Kommuneplanbilag

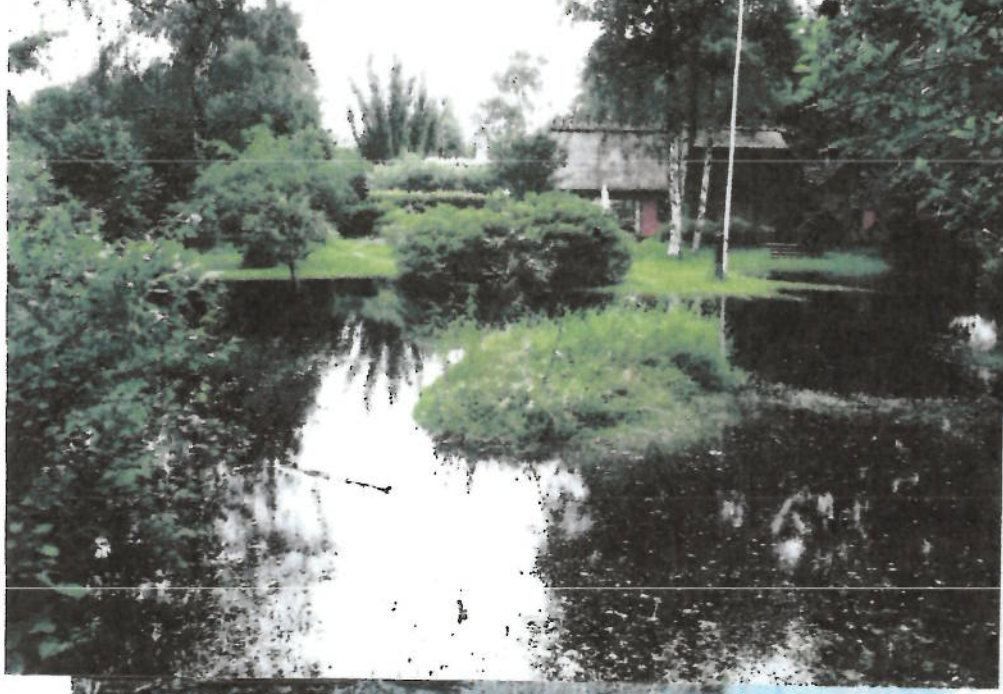
13m Lyngbe By, Lyngbe

Søg via kort



Skærm

- Kommuneplanrammer  
RA B 06
- Boligområde i landzone



Søren forsøger at gå på vandet.....

BLAAG 4



**Bilag: 15.1. bilag 1**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 79459/14

30 JUNI 2014

Kære Allerød kommune,

Vi vil gerne bede om at få lov til at sælge pizza i vores eksisterende butik, der ligger på Lyngevej 215, 3450 Allerød.

Medfølgerende til vores brev ligger målfaste tegninger samt fuldmagt fra egeren.

Da der er kommet flere daglig varer butikker i Allerød, samt med længere åbningstider, bliver der meget svært at få vores købmand butik til at køre rund, vi arbejder mange timer om ugen, og ender mange af vores varer i affalds plads.

Da vi har talt med mange af vores faste kunder om, hvad vil gøre best for beboerene i området, svaret de fleste om, at det kunne være meget godt at have pizza butik med gode foreskellige slags sunde salater, for folk arbejder hele dagen og det er rart at komme hjemme en gang i mellem med færdig lavet lette mad til hele familien. Samtidig er der mange håndværker og kommune medarbejdere, der kan få glæde af, at have mad varer klart til brug. Vi regner med at beholder der fleste af købmands varer stadig til rådighed i butikken, som bager-brød, Vin, Is, slik, chokolade, dyremad, majerier osv..

Vi har haft en italienske pizza og paste- lette salater restaurant i Hillerød gå gade, for mange år siden, hvor folk var rigtig glade for det og den køre stadig godt, men vi var nød til at sælge den denne gang pga. jeg blev høj gravid og ikke kunne klare det mere.

Det bliver ikke lavet om på de følgende:-

. Da vi sælger fast food, så kommer vi ikke til at have spisende gæster, derfor bliver de ikke lavet om på toiletforhold.

. Vi bibeholder køkken vask på sammen eksisterende placering, derfor bliver det ikke lavet om på kloakforhold.

. Vi har god brandmæssige forhold som bliver uændret.

. Vi har niveaue fri indgang med 95 cm. brede og den bliver som den er.

. Da vi ikke kommer til at lave grillmad, så det kommer ikke lugt gener til naboerne, derfor har vi ikke brug for skorsten. En udluftnings rør opfylder miljø krav for en pizzaovn, den bliver placeret på hjørnet af facaden til den højeside, som man kan se på tegningen.

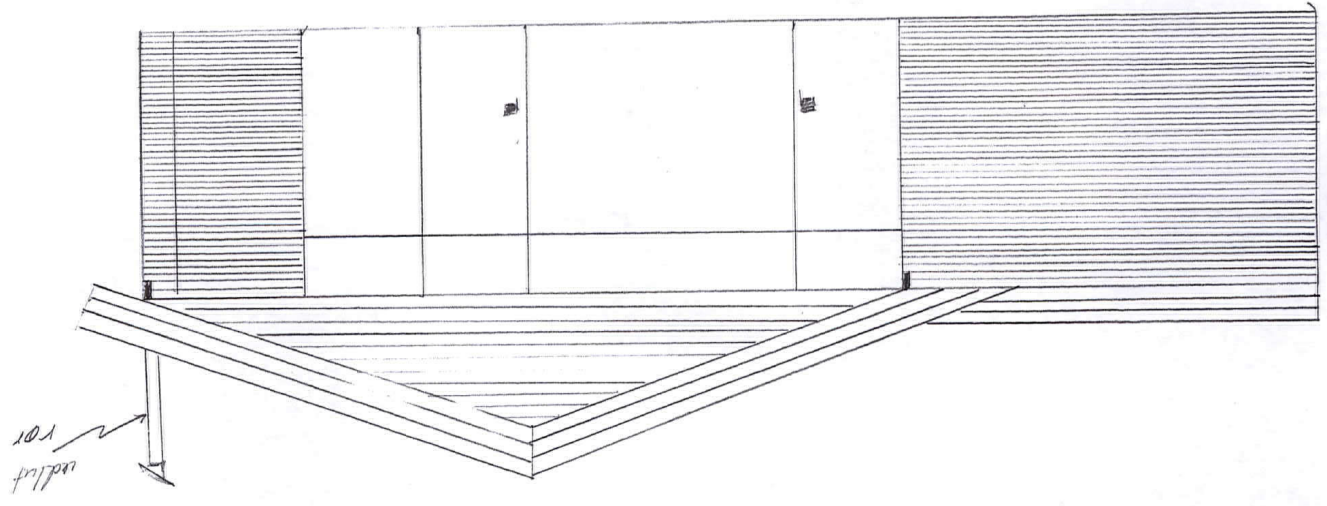
. Det bliver ikke lavet om på facaden, men ny skilte kommer vi til at have, den bliver på sammen plads og størrelse til den eksisterende skilte.

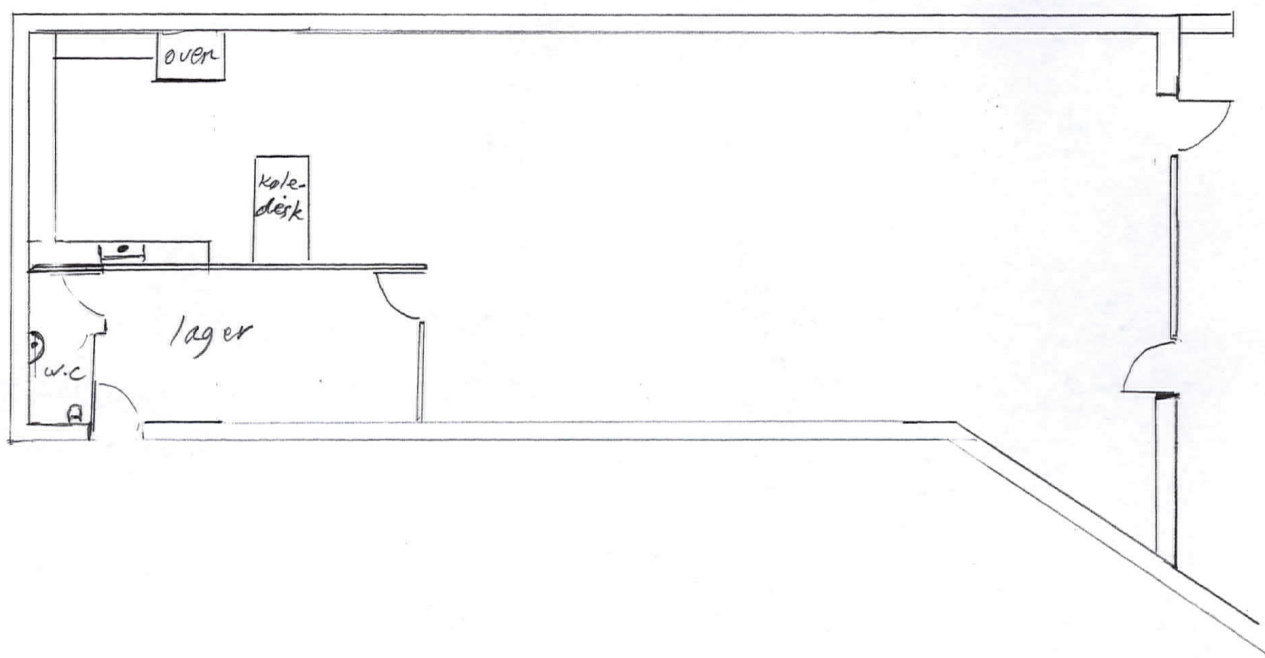
Vi håber at alle kigger positive på vores ny projekt og vi står selvfølgelig til rådighed, hvis det andre ting vi kan gøre.

Med venlig hilsen  
Huda Al Samarraï



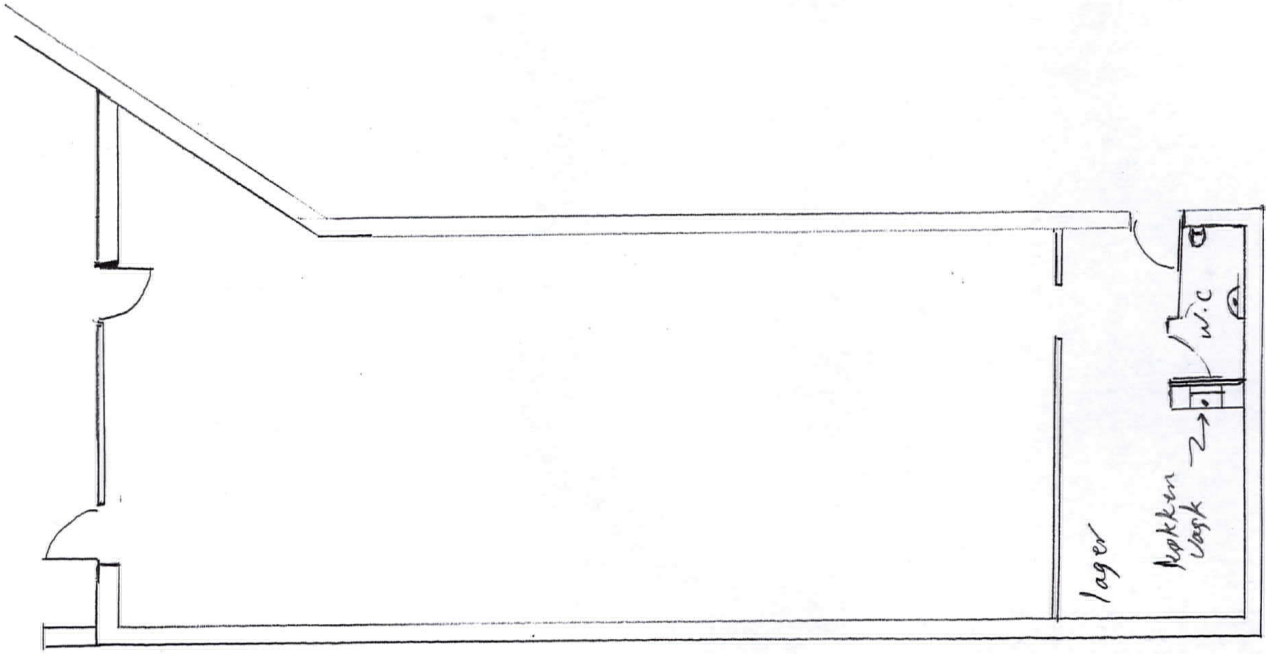
facade tegning  
Lyngevej 215.





Ny Tegn Forhold  
Lyngvej 215.

eksisterende forhold  
Lyngvej 215.



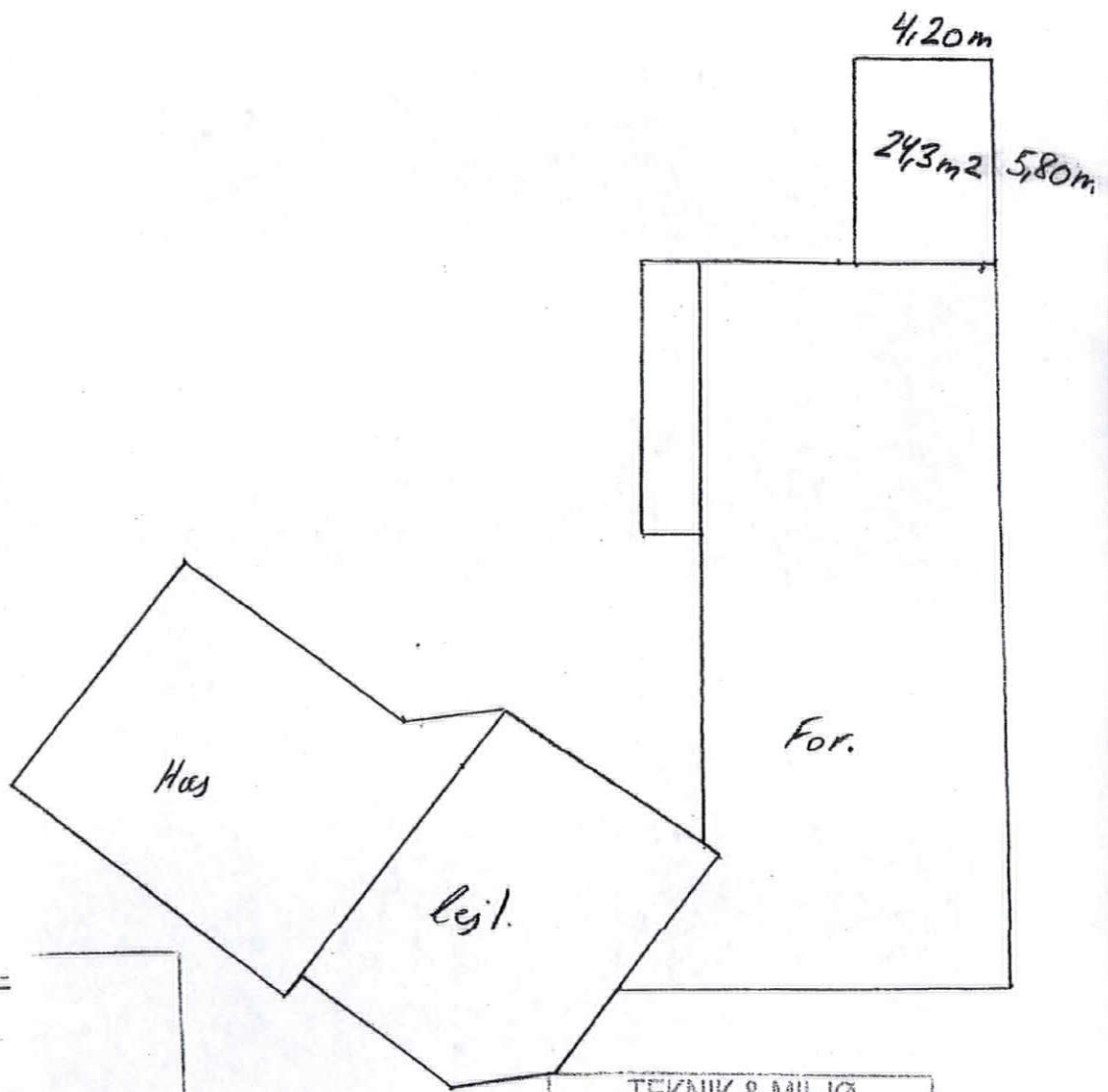
shon. teknisk

nr 1

lyngvej 213-215

anøgning om area  
feriele/velesker

29-04-07  
Lyngvej 213-A.  
Ati Pivan



ALLERØD KOMMUNE  
 Journ. nr.  
 Indg. d. 24 APR. 2007  
*Urb L* - 8. MAJ 2007

Lyngvej - 213-A.

TEKNIK & MILJØ  
 Indgæn: 22789  
 24 APR. 2007

Gr	Øster	Ekse
Til Mode	Kopi	

**Bilag: 15.2. bilag 2**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 79462/14



## HØRINGSNOTAT

### Matr. nr. 13ak Lynges By, Lynges, Lyngesvej 215

Der er i alt indkommet indsigelser fra 12 ejendomme. Det er især de nærmeste naboejendomme, der har indsigelser mod det ansøgte, se vedlagte kortbilag.

Nedenfor er et kort resume/sammendrag af indsigelserne. Indsigelserne kan deles op i følgende kategorier:

#### Trafik og parkeringsforhold:

Tilgangen til købmandsbutikken ligger på Enhøjsvej, som er en meget smal vej med kun et fortov, trafikchikaner og ingen cykelsti. Der er på Enhøjsvej forbud mod gennemkørsel. Indsigerne mener, at det ansøgte vil medføre en forøget trafik, som kan være til gene for beboerne i området, der vil ske en forøget gennemkørsel, når der kommer flere kunder. Derudover bliver det oplyst, at der på nuværende tidspunkt opstår farlige situationer, når bilerne skal bakke ud fra parkeringspladsen på ejendommen. Indsigerne mener ikke, at det er muligt at foretage en u-vending på Enghøjsvej, hvilket vil være nødvendigt, hvis ikke der skal forekomme mere gennemkørende trafik.

Indsigerne er i forvejen stærkt generet af, at folk/kunder parkerer på vejene foran deres indkørsler, idet der ikke er tilstrækkeligt med parkeringspladser ved købmandsbutikken. Ifølge indsigerne er der omkring 3 parkeringspladser ved købmandsbutikken, hvilket ikke er tilstrækkeligt til den nuværende butik. Da man må forvente, at der kommer flere kunder til butikken, hvis butikken sælger pizza, mener indsigerne, at der mangler parkeringspladser på ejendommen, såfremt der bliver givet tilladelse til at sælge pizza fra købmandsbutikken. De mener derfor, at ændringen vil skabe problemer for det omkringliggende område, idet kundernes biler i større udstrækning vil holde på de omkringliggende villaveje.

Derudover er der flere af indsigerne der oplyser, at der færdes en del skolebørn på Enhøjsvej og skolestien og at en øget trafikintensitet kan skabe en mere usikker vej for børnene.

#### Lugt:

Indsigerne pointerer, at der vil komme lugtgener fra formiddag til sent ud på aftenen, når der bliver lavet pizza. De henviser til, at man ser disse lugtgener ved andre pizzeriaer i kommunen. Indsigerne mener også, at selvom man laver afkast/udtræksrør efter gældende lovgivning, vil der være lugtgener.

Indsigerne mener, at dette er i strid med byplanvedtægten, idet det er beskrevet, "at der indenfor områderne ikke udøves nogen art af virksomhed, som ved støj, røg, lugt..m.m. eller ved sit udseende eller på anden måde efter byrådets skøn er til ulempe for de omboende."



**Støj/ophold/affald:**

Indsigerne oplyser, at der på nuværende tidspunkt er unge i Allerød Kommune, som har til vane at bruge området foran købmandsbutikken som "tilholdssted" om aftenen/natten. Indsigerne mener, at dette problem vil blive større, hvis der bliver givet tilladelse til at sælge pizza.

I ansøgningen er det beskrevet, at der ikke vil være spisepladser, men at der alene er tale om take-away mad. Flere af indsigerne mener, at dette kan medføre, at de unge sætter sig udenfor butikken. Derudover mener de, at det også vil give mere affald i nærområdet. Indsigerne spørger til, hvordan kommunen vil sikre at der alene er tale om take-away. Derudover spørger de til, hvordan kommunen vil sikre at affaldet ikke bliver smidt på de omkringliggende områder og veje.

**Byplanvedtægtens bestemmelser:**

Med en af indsigelserne er der fremsendt en afgørelse fra Lolland Kommune, hvor Natur- og Miljøklagenævnet i den konkrete sag, har vurderet, at det ansøgte var en restaurant og at denne var i strid med lokalplanen for området.

Med baggrund i denne afgørelse mener indsigerne, at det ansøgte vil være i strid med byplanvedtægtens bestemmelser og at det ansøgte ikke er tilladt i området. De mener ikke, at byplanvedtægten giver mulighed for at ligge en restaurant på ejendommen, også selvom der er tale om take-away.

Flere af indsigerne henviser til byplanvedtægtens bestemmelser omkring hvilke gener virksomhederne i området kan påføre de omkringliggende ejendom. De mener, at salg af pizza fra den eksisterende købmandsbutik vil være i strid med disse bestemmelser, idet det ansøgte, efter deres opfattelse, medfører støj, lugt og trafikgener.

**Kloak:**

Indsigerne har bemærket, at ansøger skriver, at der ikke bliver ændret på kloakforholdene. De mener dog, at der skal ændres på kloakforholdene, herunder, etableres en fedudskiller, når der er tale om tilberedning af mad.

**Generelt:**

Indsigerne mener ikke, at det ansøgte hører til i et villakvarter. De oplyser, at de ikke kan forestille sig, at det byråd som vedtog byplanvedtægten har forestillet sig andet end netop ordlyden i § 2 stk. 1 litra b som værende en lille købmandsbutik, ismejeri, bager eller slagter.

Derudover er der flere af indsigerne der ikke kan forstå, at der er behov for endnu et pizzeria, idet der ligger en del pizzeriaer i bymidten, ikke langt fra det ansøgte.





**Fra:** [O Kommunen](#)  
**Til:** [O Plan og Byg](#)  
**Emne:** VS: vedr.jourlnr.:2014-027402  
**Dato:** 2. september 2014 07:12:57

---

---

**Fra:** famdyb@youmail.dk [mailto:famdyb@youmail.dk]  
**Sendt:** 1. september 2014 18:11  
**Til:** O Kommunen  
**Emne:** vedr.jourlnr.:2014-027402

Vedrørende naboorientering.

Jeg vil på det skarpeste fraråde, at kommunen giver tilladelse til at indrette et pizzeria på Lyngevej 213 A-215. Det vil efter min bedste ovebevisning være i strid med Byplanvedtægen.

Det vil uvilkårligt medføre forøget trafik i området til stor gene for beboerne på Enhøjsvej og omkring liggende veje. Lyngevej er i forvejen voldsomt trafikeret og mange børn færdes på vejen til Ravnsholtskolen og musikskolen.

Med venlig hilsen

Svend Nielsen  
Høveltsbjergvej 14

**Fra:** [O Kommunen](#)  
**Til:** [O Plan og Byg](#)  
**Emne:** VS: Vedr. journalnr: 2014-027402 Sagsbehandler rimb  
**Dato:** 2. september 2014 07:13:26  
**Vedhæftede filer:** [Vedr. evt. pizzeria.docx](#)  
[Sag om pizzeria.pdf](#)

---

---

**Fra:** Signe Dybdal Knudsen [mailto:sdk@dk-hr.dk]  
**Sendt:** 1. september 2014 22:17  
**Til:** O Kommunen  
**Emne:** Vedr. journalnr: 2014-027402 Sagsbehandler rimb

Vedr. Naboorientering Journalnr: 2014-027402

Vi vedhæfter allerede fremsendte indsigelser samt ønsker at tilføje nedenstående kommentarer samt vedhæfter sammenlignelig sag.

Vi mener absolut det er i strid med byplanvedtægt 27 § 2 – hvor det tydeligt står at der ikke må udøves nogen form for virksomhed der ved røg og lugt er til ulempe for de omboende. Det er utopi at tro at et pizzeria ikke vil lugte særligt når udluftningsrør placeres mindre en 4 meter fra vores terrasse ( bemærkelsesværdigt længst væk fra udlejer). Ydermere oplyses der ikke hvordan der vil tages hånd om kloakforhold. Der står nævnt at der pt. ikke påtænkes grillmad og at det derfor ikke vil lugte ? – vil kommunen føre tilsyn med det og i såfald hvad er konsekvensen hvis det ikke overholdes? Der står nævnt at der ikke er tiltænkt spisende gæster, vil kommune føre tilsyn med det og i såfald hvad er konsekvensen hvis der pludselig er spisende gæster?

Vi har vedhæftet en afgørelse, der i vidt omfang er relevant for situationen.

Af lokalplanen for området fremgår, at der er tale om et boligområde, men at der på den pågældende ejendom *efter byrådets nærmere godkendelse [kan] indrettes de for kvarterets daglige forsyning nødvendige butikker*. Der sigtes hermed til dagligvarebutikker.

I vedhæftede afgørelse kvalificeres et pizzeria som en restaurant, det er klart ikke tilladt i henhold til lokalplanen.

Med venlig hilsen

Mads-Peter og Signe Dybdal Knudsen  
Enhøjsvej 3  
3450 Aller

Vi skriver til dig, fordi vi er svært bekymrede over, at der er planer om at etablere pizzeria i købmandsforretningen på Lyngevej/Enhøjsvej, Allerød. Som **nærmeste** naboer til købmandsforretningen har vi været svært belastet af trafik, parkering i vores indkørsler, bortkastning af affald samt "tilholdssted" for unge mennesker til langt ud på natten. Måske er du allerede bekendt med de problemer, vi har haft via oplysninger fra SSP, forvaltninger og Nordsjællands Politi.

Vi har undersøgt lokalplanen for vores område, i særdeleshed bestemmelserne vedr. købmandsforretningen, matrikel nr. 13 Ak.

Enhøjsvej har forbud mod gennemkørsel, hvilket på ingen måde respekteres. Det er en meget smal vej, med kun ét fortov, indrettet med trafikchikaner og krydsende skolesti. Vejen har derfor ikke kapacitet til biler, der skal foretage U-vendinger, hvilket vi allerede er stærkt plaget af, da folk vender og parkerer i og foran vore indkørsler og på fortovet. Købmandsforretningen har højst 3 parkeringspladser, hvilket har vist sig at være helt utilstrækkeligt med den nuværende butik. Vi mener, det er i uoverensstemmelse med byplanvedtægt stk. 27, hvori der står:

*Det er tilladt, at der på ejendomme drives sådan virksomhed, som almindeligvis udføres i beboelseshuse (liberalt erhverv, såsom tegnestue eller advokatkontor), når virksomheden drives af den, der bebor den pågældende bolig, og når virksomheden efter byrådets skøn drives på en sådan måde, at ejendommens karakter af beboelsesejendom ikke forandres (herunder skiltning o.lign.), kvarterets præg af boligkvarter ikke brydes, eller virksomheden ikke fremkalder ulempe for de omboende ved øget trafikintensitet eller fremkalder behov for parkeringspladser, som ikke er til stede på den pågældende ejendom.*

Vi vil samtidig gøre opmærksom på, at der på ejendommen 13 AK er indrettet 3 boliger som i sig selv kræver 3x2 parkeringspladser efter normalt gældende normer. Dette betyder, at det parkeringsareal, der ligger umiddelbart på hjørnet af Lyngevej og Enhøjsvej må betragtes udelukkende som nødvendig parkering til ejendommens beboere. Dette parkeringsareal vil derfor efter vores opfattelse ikke kunne medregnes som parkeringsareal for et evt. kommende pizzeria. Tværtimod vil de trafikale problemer på selve Enhøjsvej, som vi allerede har beskrevet, blive mangedoblet. Der vil jo ikke blot være tale om til- og frakørsler efter virksomhedens produkter, men om f.eks. varetransporter af brød, kød og drikkevarer.

Vi mener ikke, at et pizzeria hører hjemme i et villakvarter med den udvidede åbningstid formentlig til kl. 22.00. Vi er desuden helt sikre på, at et pizzeria vil medføre lugtgener fra formiddag til sent ud på aftenen, som man ser det hos de andre pizzeriaer i kommunen. Også her mener vi det er i strid med byplanvedtægt stk. 27, hvori der står:

*Områderne må kun anvendes til boligformål, og der må kun opføres lav bebyggelse. Der må indenfor områderne ikke udøves nogen art af virksomhed, som ved støj, røg, lugt, støj rystelser eller ved sit udseende eller på anden måde efter byrådets skøn er til ulempe for de omboende.*

På trods af ejerskifte i købmandsforretningen, har de unge i Allerød stadig for vane at bruge området foran købmandsforretningen, som et "tilholdssted" om aftenen/natten med knallerter, druk, larm og hærværk. Seneste tilkaldelse af Politiet natten til mandag den 23. juni kl. 4.45. Dette tror vi på, kun vil blive værre, hvis der etableres pizzeria med åbningstid til kl. 22.00 eller længere. Vi er opmærksomme på, at planerne vedrører et Takeaway pizzeria med fortsat salg af dagligvarer herunder drikkevarer som hidtil.

Vi håber, at du vil tage vores henvendelse seriøst og bruge din indflydelse på at forhindre, at der gives tilladelse til et Takeaway pizzeria eller anden fremstilling af mad i den eksisterende købmandsbutik.

Vi kan ikke forestille os, at det byråd der i sin tid vedtog byplanvedtægt nr. 27 for Allerød i 1977, har forestillet sig andet end netop ordlyden i §2, stk I, Litra b som værende lille købmand, ismejeri, bager eller slagter.

Med venlig hilsen

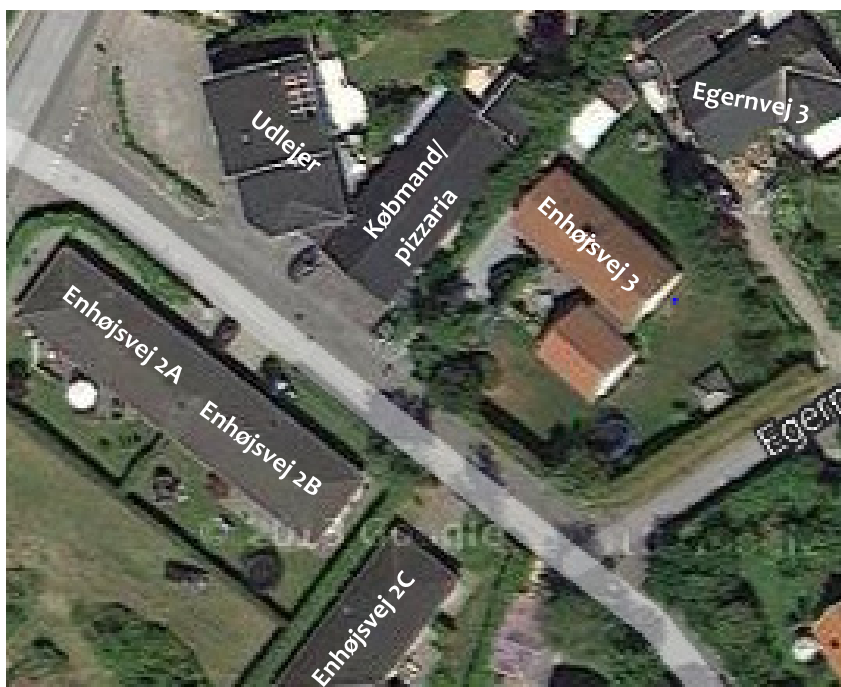
Allan og Marianne Brandt  
Enhøjsvej 2A  
3450 Allerød

Arne og Anja Hansen  
Enhøjsvej 2B  
3450 Allerød

Karin og Lars Lindgreen  
Enhøjsvej 2C  
3450 Allerød

Mads-Peter og Signe Knudsen  
Enhøjsvej 3  
3450 Allerød

Mogens og Jette Østberg  
Egernvej 3  
3450 Allerød



# Afgørelse i sag om Lolland Kommunes afgørelse vedrørende indretning af pizzeria på ejendommen, beliggende [adresse1] i Nakskov

Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse af 4. februar 2013

Sag NMK-33-01606

## Referencer:

Planloven § 58, stk. 1

Natur- og Miljøklagenævnet har truffet afgørelse efter planlovens § 58, stk. 1, nr. 4<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>Lovbekendtgørelse nr. 937 af 24. september 2009 med senere ændringer

Natur- og Miljøklagenævnet kan ikke give medhold i klagen over Lolland Kommunes vurdering vedrørende indretning af pizzeria i eksisterende butik på ejendommen, beliggende [adresse1], Nakskov.

Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse er endelig og kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, jf. § 17 i lov om Natur- og Miljøklagenævnet<sup>2</sup>. Eventuel retssag til prøvelse af afgørelsen skal være anlagt inden 6 måneder, jf. planlovens § 62, stk. 1.

<sup>2</sup>Lov nr. 483 af 11. maj 2010 om Natur- og Miljøklagenævnet

Afgørelsen er truffet af formanden på nævnets vegne, jf. § 9 i lov om Natur- og Miljøklagenævnet.

## Klagen til Natur- og Miljøklagenævnet

Lolland Kommune har den 3. december 2012 med henvisning til § 3 i Lokalplan 367-61 meddelt afslag på ansøgning om indretning af pizzeria i eksisterende butik på ejendommen, matr.nr. [...1]Nakskov Bygrunde, beliggende [adresse1], Nakskov.

Ejendommens ejer har påklaget kommunens afgørelse til Natur- og Miljøklagenævnet.

## Sagens oplysninger

Ejendommen er omfattet af Lokalplan 367-61 (af tidligere Nakskov Kommune betegnet som Lokalplan C5-I - lb.nr. 61) for et område beliggende mellem [adresse1] og [adresse2] ([...]).

Formålet med lokalplanen er ifølge § 1 bl.a. at fastlægge områdets anvendelse til bolig- og erhvervsformål (butikker, liberale erhverv, mindre ikke-generende værksteder samt mindre ikke-generende fremstillingsvirksomheder i tilknytning til butikker). Anvendelsesbestemmelsen i § 3 har tilsvarende ordlyd.

Der er søgt om tilladelse til at indrette et pizzeria i eksisterende butik på ejendommen.

Lolland Kommune har meddelt afslag med den begrundelse, at et pizzeria efter kommunens opfattelse er et serviceerhverv og ikke et liberalt erhverv. Det er kommunens vurdering, at en dispensation vil være i strid med lokalplanens formåls- og anvendelsesbestemmelse og derfor ikke vil kunne meddeles.

Klager har navnlig gjort gældende, at restaurant/pizzeria, som ønskes indrettet i et mindre lokale på [...], er en fremstillingsvirksomhed og butik. Der laves mad, og i tilknytning hertil er der en butik, hvor der serveres mad på stedet, og hvorfra mad sælges ud af huset. Det bemærkes, at der i samme bygning ligger en frisørsalon, hvilket efter klagers opfattelse i høj grad er et serviceerhverv. På 1. sal over pizzeria og frisørsalon er der indrettet motionscenter, på samme matrikel ligger et pølsehus, og på nabomatriklen har der gennem flere år været smørrebrødsforretning med servering i tilstødende lokaler. I dag er der indrettet bagerudsalg og salg af smørrebrød.

Lolland Kommune har bemærket i anledning af klagen, at det ansøgte, som allerede er etableret, er en restaurant, hvor der både sælges drikkevarer og fødevarer til fortæring på stedet og som take-away. Kommunen vurderer dermed, at det ikke er en detailhandelsbutik, men et serviceerhverv, som i dette tilfælde er en restaurant.

Om anvendelsen af nogle af de øvrige lejemål i ejendommen oplyser kommunen, at den daværende Nakskov Kommune i 2005 gav tilladelse til indretning af en frisørsalon i stueetagen, og at en frisørsalon vurderes at være et liberalt erhverv. I 2004 blev der givet tilladelse til etablering af et pølsehus på samme matrikel. Lolland Kommune vurderer i dag, at et pølsehus er en restaurant, det vil sige et serviceerhverv. Også motionscentret, som der blev givet tilladelse til i 2005, er efter Lolland Kommunes opfattelse et serviceerhverv. Der har tilsyneladende ikke været meddelt tilladelse til smørrebrødsforretningen, som nu er lukket. I stedet er der etableret bagerudsalg og salg af smørrebrød, hvilket kommunen vurderer er butiksformål - i dette tilfælde en dagligvarebutik.

Lolland Kommune fastholder afslaget på ansøgning om indretning af pizzeria, men har nu besluttet at igangsætte udarbejdelse af en ny lokalplan for området, således at der fremover vil blive mulighed for at indrette flere forskellige bycenterfunktioner, herunder serviceerhverv og restauranter.

Klager har efterfølgende kommenteret kommunens udtalelse og er bl.a. uforstående over for kommunens opfattelse af, at en frisørsalon er et liberalt erhverv og ikke et serviceerhverv, henset til at der fra frisørsaloner finder salg af hårprodukter, kosmetik m.m. sted. Klager har bemærket sig kommunens beslutning om at ville udarbejde en ny lokalplan, således at der fremover vil blive mulighed for at etablere bl.a. restauranter i området, men mener, at kommunen bør kunne give en midlertidig dispensation, indtil den ny lokalplan er vedtaget.

## Natur- og Miljøklagenævnets bemærkninger og afgørelse

Efter planlovens § 58, stk. 1, nr. 4, kan Natur- og Miljøklagenævnet tage stilling til retlige spørgsmål i forbindelse med en kommunes



afgørelse efter planloven. Det er et retligt spørgsmål, om indretning af et pizzeria som det omhandlede på ejendommen vil være i strid med bestemmelserne i Lokalplan 367-61.

Det følger af planlovens § 18, at bestemmelserne i en lokalplan er bindende over for borgerne, således at dispositioner, der er i overensstemmelse med bestemmelserne, er umiddelbart tilladt, mens omvendt dispositioner, der ikke er i overensstemmelse hermed, ikke kan etableres, medmindre kommunen i givet fald kan og vil dispensere fra lokalplanbestemmelserne.

Ifølge § 3 i Lokalplan 367-61 er områdets anvendelse fastlagt til bolig- og erhvervsformål i form af butikker, liberale erhverv, mindre ikke-generende værksteder samt mindre ikke-generende fremstillingsvirksomheder i tilknytning til butikker.

Spørgsmålet er, om et pizzeria som det omhandlede kan betragtes som en fremstillingsvirksomhed i tilknytning til en butik, således som klager gør gældende, eller om pizzeriaet, hvis aktiviteter efter det oplyste består i fremstilling af fødevarer samt salg af drikkevarer og fødevarer til fortæring på stedet og som take-away, snarere skal betragtes som en restaurant, således som kommunen har vurderet.

Natur- og Miljøklagenævnet finder, at virksomheden ud fra de beskrevne aktiviteter nærmest må sidestilles med en restaurant - en aktivitet, hvis etablering ikke er umiddelbart tilladt efter lokalplanen.

Der er ikke på baggrund af klagen - og uanset de i øvrigt eksisterende aktiviteter på ejendommen - grundlag for at komme til et andet resultat, og der kan således ikke gives medhold i klagen.

**Fra:** [Rikke Munch Bendtsen](#)  
**Til:** [O Plan og Byg](#)  
**Emne:** VS: Indsigelser vedr. Journalnr: 2014-027402...  
**Dato:** 2. september 2014 08:56:11  
**Vedhæftede filer:** [Vedr evt pizzaria.pdf](#)

---

---

**Fra:** Marianne Brandt  
**Sendt:** 2. september 2014 08:43  
**Til:** Rikke Munch Bendtsen  
**Emne:** Indsigelser vedr. Journalnr: 2014-027402...

Vedr. Naboorientering Journalnr: 2014-027402

Vi vedhæfter allerede fremsendte indsigelser.

Med venlig hilsen

Allan og Marianne Brandt

Enhøjsvej 2 A  
3450 Allerød.

Vi skriver til dig, fordi vi er svært bekymrede over, at der er planer om at etablere pizzeria i købmandsforretningen på Lyngevej/Enhøjsvej, Allerød. Som **nærmeste** naboer til købmandsforretningen har vi været svært belastet af trafik, parkering i vores indkørsler, bortkastning af affald samt "tilholdssted" for unge mennesker til langt ud på natten. Måske er du allerede bekendt med de problemer, vi har haft via oplysninger fra SSP, forvaltninger og Nordsjællands Politi.

Vi har undersøgt lokalplanen for vores område, i særdeleshed bestemmelserne vedr. købmandsforretningen, matrikel nr. 13 Ak.

Enhøjsvej har forbud mod gennemkørsel, hvilket på ingen måde respekteres. Det er en meget smal vej, med kun ét fortov, indrettet med trafikchikaner og krydsende skolesti. Vejen har derfor ikke kapacitet til biler, der skal foretage U-vendinger, hvilket vi allerede er stærkt plaget af, da folk vender og parkerer i og foran vore indkørsler og på fortovet. Købmandsforretningen har højst 3 parkeringspladser, hvilket har vist sig at være helt utilstrækkeligt med den nuværende butik. Vi mener, det er i uoverensstemmelse med byplanvedtægt stk. 27, hvori der står:

*Det er tilladt, at der på ejendomme drives sådan virksomhed, som almindeligvis udføres i beboelseshuse (liberalt erhverv, såsom tegnestue eller advokatkontor), når virksomheden drives af den, der bebor den pågældende bolig, og når virksomheden efter byrådets skøn drives på en sådan måde, at ejendommens karakter af beboelsejendom ikke forandres (herunder skiltning o.lign.), kvarterets præg af boligkvarter ikke brydes, eller virksomheden ikke fremkalder ulempe for de omboende ved øget trafikintensitet eller fremkalder behov for parkeringspladser, som ikke er til stede på den pågældende ejendom.*

Vi vil samtidig gøre opmærksom på, at der på ejendommen 13 AK er indrettet 3 boliger som i sig selv kræver 3x2 parkeringspladser efter normalt gældende normer. Dette betyder, at det parkeringsareal, der ligger umiddelbart på hjørnet af Lyngevej og Enhøjsvej må betragtes udelukkende som nødvendig parkering til ejendommens beboere. Dette parkeringsareal vil derfor efter vores opfattelse ikke kunne medregnes som parkeringsareal for et evt. kommende pizzeria. Tværtimod vil de trafikale problemer på selve Enhøjsvej, som vi allerede har beskrevet, blive mangedoblet. Der vil jo ikke blot være tale om til- og frakørsler efter virksomhedens produkter, men om f.eks. varetransporter af brød, kød og drikkevarer.

Vi mener ikke, at et pizzeria hører hjemme i et villakvarter med den udvidede åbningstid formentlig til kl. 22.00. Vi er desuden helt sikre på, at et pizzeria vil medføre lugtgener fra formiddag til sent ud på aftenen, som man ser det hos de andre pizzeriaer i kommunen. Også her mener vi det er i strid med byplanvedtægt stk. 27, hvori der står:

*Områderne må kun anvendes til boligformål, og der må kun opføres lav bebyggelse. Der må indenfor områderne ikke udøves nogen art af virksomhed, som ved støj, røg, lugt, støj rystelser eller ved sit udseende eller på anden måde efter byrådets skøn er til ulempe for de omboende.*

På trods af ejerskifte i købmandsforretningen, har de unge i Allerød stadig for vane at bruge området foran købmandsforretningen, som et "tilholdssted" om aftenen/natten med knallerter, druk, larm og hærværk. Seneste tilkaldelse af Politiet natten til mandag den 23. juni kl. 4.45. Dette tror vi på, kun vil blive værre, hvis der etableres pizzeria med åbningstid til kl. 22.00 eller længere. Vi er opmærksomme på, at planerne vedrører et Takeaway pizzeria med fortsat salg af dagligvarer herunder drikkevarer som hidtil.

Vi håber, at du vil tage vores henvendelse seriøst og bruge din indflydelse på at forhindre, at der gives tilladelse til et Takeaway pizzeria eller anden fremstilling af mad i den eksisterende købmandsbutik.

Vi kan ikke forestille os, at det byråd der i sin tid vedtog byplanvedtægt nr. 27 for Allerød i 1977, har forestillet sig andet end netop ordlyden i §2, stk I, Litra b som værende lille købmand, ismejeri, bager eller slagter.

Med venlig hilsen

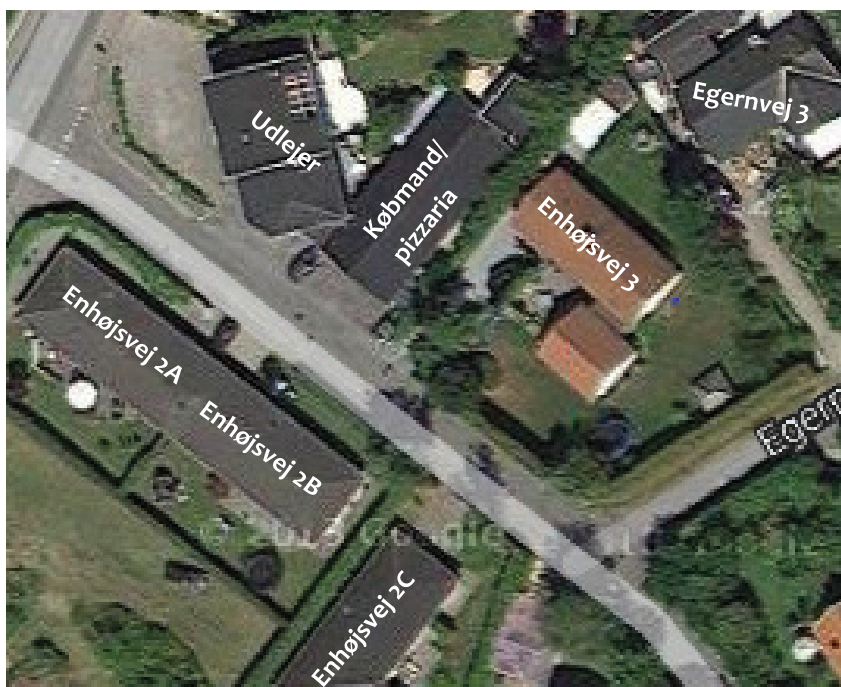
Allan og Marianne Brandt  
Enhøjsvej 2A  
3450 Allerød

Arne og Anja Hansen  
Enhøjsvej 2B  
3450 Allerød

Karin og Lars Lindgreen  
Enhøjsvej 2C  
3450 Allerød

Mads-Peter og Signe Knudsen  
Enhøjsvej 3  
3450 Allerød

Mogens og Jette Østberg  
Egernvej 3  
3450 Allerød



**Fra:** [O Kommunen](#)  
**Til:** [O Plan og Byg](#)  
**Emne:** VS: Naboorientering - Købmanden (2014-027402)  
**Dato:** 5. september 2014 11:25:16  
**Vedhæftede filer:** [Allerødkommune.pdf](#)

---

---

**Fra:** Anja Hansen [mailto:famaahansen@hotmail.dk]  
**Sendt:** 5. september 2014 08:57  
**Til:** O Kommunen  
**Emne:** Naboorientering - Købmanden (2014-027402)

Til Rikke Munch Bendtsen

Vedhæftet fremsendes vores indsigelse omkring købmandsbutikken på Enhøjsvej.

Venlig hilsen

Anja og Arne Hansen  
Enhøjsvej 2B  
3450 Allerød

Allerød Kommune  
Forvaltningen  
Plan og Byg  
Bjarkesvej 2  
3450 Allerød

05.09.2014

### **Naboorientering omkring pizzeria på Lyngevej 213**

Vi henviser til den allerede indsendte indsigelse til borgmester Jørgen Johansen samt Teknik- og Planudvalget og ønsker at uddybe med, at vi som nærmeste naboer til købmandsbutikken i forvejen er generet af, at biler til butikken parkerer foran vores indkørsel eller på fortovet, så det gør vores ind- og udkørsel problematisk. Desuden medfører parkeringer på fortovet, at der ikke er passage for cyklister og gående.

Der er opsat skilt med gennemkørsel forbudt på Enhøjsvej, hvilket på ingen måde respekteres, da mange vælger at køre ned ad vejen efter indkøb hos købmanden. Den formodede ekstratrafik både med varetransport og biler pga længere åbningstid er ikke ønskelig på en smal vej som Enhøjsvej, hvor der også er en meget benyttet krydsende skolesti.

Vi har i indsigelsen gjort opmærksom på, at vi **ikke** mener, at udvidelsen til pizzeria er lovlig i henhold til byplanvedtægten, da butikken er godkendt af byrådet til at opfylde de for kvarterets daglige forsyninger, hvilket vi bestemt ikke mener et pizzeria opfylder. Vi stiller os undrende over formuleringen i ansøgningen om, at de **regner** med at bibeholde købmandsdelen, som hører under daglige forsyning.

Vi kan konstatere, at de eksisterende 3 parkeringspladser foran butikken ikke dækker det nuværende behov, da der parkeres foran vores hus og fortov. Arealet foran udlejningsejendommen 13AK (hjørnet Lyngevej/Enhøjsvej) må være forbeholdt de 3 lejere i ejendommen, da der efter gældende normer skal være 2 pladser pr. lejeforhold.

Vi henviser til byplanvedtægt stk. 27, hvor der står, at ”.....*virksomheden **ikke fremkalder ulempe for de omboende ved øget trafikintensitet eller fremkalder behov for parkeringspladser, som ikke er til stede på den pågældende ejendom.***”

Til slut vil vi påpege de forventelige lugtgener fra formiddag til sen aften, som der på trods af udsugning må formodes at komme. Der vil også være støj til sen aften på grund af afhentning af mad. Vi henviser til byplanvedtægt stk. 27, som der også henvises til i naboorienteringen om at:

”Områderne må kun anvendes til boligformål, og der må kun opføres lav bebyggelse. Der må indenfor områderne ikke udøves nogen art af virksomhed, som ved **støj**, **røg**, **lugt**, støj rystelser eller ved sit udseende eller på anden måde efter byrådets skøn er til ulempe for de omboende”.

Med venlig hilsen

Anja og Arne Hansen  
Enhøjsvej 2B  
3450 Allerød

**Fra:** [O Kommunen](#)  
**Til:** [O Plan og Byg](#)  
**Emne:** VS: Naboorientering journalnr. 2014-027402  
**Dato:** 8. september 2014 08:02:51

---

---

**Fra:** Steen og Tina Christensen [mailto:stetin@mail.dk]  
**Sendt:** 7. september 2014 14:46  
**Til:** O Kommunen  
**Emne:** Naboorientering journalnr. 2014-027402

Bemærkninger vedr. evt. "salg af pizza",

Som borger på Lyngvej nogle 100 meter fra den ønskede "Pizza butik" , ser vi absolut intet behov ej heller noget ønske om en pizza butik i boligområdet i strid med Byplanvedtægt 27 § 2 punkt A litra 3a.

I forvejen er der indenfor 10 min. kørsel mindst 8 andre såkaldte "Pizzeria" - så vi har absolut ikke noget behov for endnu en "Pizza butik" ?

Derfor ellers tak...



**Fra:** [O Kommunen](#)  
**Til:** [O Plan og Byg](#)  
**Emne:** VS: journal nr 2014-027402  
**Dato:** 9. september 2014 11:49:23

---

---

**Fra:** Louise Skou Rehfeld [mailto:louise.rehfeld@hotmail.com]  
**Sendt:** 9. september 2014 11:27  
**Til:** O Kommunen  
**Emne:** journal nr 2014-027402

Kære Plan og Byg,

Vi henviser til naboorientering af 28/8-14 og vil hermed give vores indsigelse til at forretningen Lyngvej 213 ombygges til pizzeria.

Enhøjsvej har i forvejen store trafikale udfordringer eftersom der ikke er cykelsti og kun et fortov i den ene side af vejen. Vi ønsker på ingen måde flere biler (gennemkørende) på Enhøjsvej som vi mener at et evt. pizzeria vil medføre. Forretningen ligger i forvejen udsat på et hjørne som har dårligt trafikalt udsyn. Vi ser dagligt biler og cyklister/gående (især skolebørn!) i farlige situationer på hjørnet ved Enhøjsvej/Lyngvej når biler bakker ud fra den lille p-plads ved forretningen. De farlige situationer vil blot øges ved et evt. pizzeria.

Vi kan derfor ikke imødekomme forretningens ønske.

Mange hilsner,

**Louise og Anders Rehfeld**

Enhøjsvej 35  
3450 Allerød

Mobil: 4228 0809

**Fra:** [O Kommunen](#)  
**Til:** [O Plan og Byg](#)  
**Emne:** VS: Journal nr.: 2014-027402 - Indsigelse Naboorientering  
**Dato:** 15. september 2014 07:35:40

---

---

**Fra:** Jette Jensen [mailto:jettej@hotmail.dk]  
**Sendt:** 14. september 2014 19:39  
**Til:** O Kommunen  
**Emne:** Journal nr.: 2014-027402 - Indsigelse Naboorientering

Vi har modtaget naborientering af 28. august vedr. salg af pizza fra eksisterende købmandsbutik på Lyngvej 215 og har flere bekymringer i den relation.

I uprioriteret rækkefølge kan nævnes:

1. Risiko for trafikproblemer (støj, sikkerhed, parkering).

Enhøjsvej ligger i et beboelseskvarter, og selvom byplanvedtægten har givet kommunen mulighed for at tillade indrettelse af dagligvarebutik, så er de allernærmeste veje (Enhøjsvej og Egernvej) belastet af parkerede biler, der holder til gene og ulempe for gående, cyklende, og øvrig trafik.

Købmandsbutikken har p.t. 3 parkeringspladser. Det er bestemt ikke mange, og nok helt utilstrækkeligt, hvis der gives tilladelse til salg af pizza, hvor der må forventes en del øget trafik.

Egernvej en privat vej men den benyttes flittigt som vendeplads for købmandens kunder, og netop fordi Egernvej er en privat vej, så er det beboerne her, der har vedligeholdelsesomkostningerne. Også af denne grund er vi ikke stemte for en udvidelse af købmandsforretningens aktiviteter.

2. Risiko for lugtgener.

I ansøgningen fremgår det, at der ikke vil blive lavet grillmad og at der derfor ikke vil blive lugtgener. Vi mener ikke, at argumentationen holder. Vi mener derimod, at fremstilling (tilberedning) af varme fødevarer (også pizza) utvivlsomt og uundgåeligt vil kunne "mærkes" i haverne omkring købmandsbutikken. Hvis forvaltningen er i tvivl, kan man blot besøge nogle andre af kommunens erhvervsdrivende med udsalg af varme fødevarer.

3. Risiko for kloakproblemer.

Det oplyses i ansøgningen, at der ikke vil blive lavet om på kloakforholdene. Vi har ad omveje hørt, at der kræves fedtudskillere i spildevandsafledningen, når der er tale om restaurant, herunder også take-away-restaurant, og at det ellers kan medføre problemer med kloakeringsforholdene.

Vi indstiller dertil, at kommunen ikke tillader tilberedning og salg af pizza i købmandsbutikken.

Venlig hilsen

Jette Jensen & Mogens Østberg

Egernvej 1  
3450 Allerød

**Fra:** [O Kommunen](#)  
**Til:** [O Plan og Byg](#)  
**Emne:** VS: journal nr: 2014-027402 Naboorientering ang. Pizzeria på Lyngevej 213  
**Dato:** 15. september 2014 07:33:28

---

---

**Fra:** Jakob Tuxen [mailto:jakobtuxen@hotmail.com]  
**Sendt:** 14. september 2014 15:13  
**Til:** O Kommunen  
**Emne:** journal nr: 2014-027402 Naboorientering ang. Pizzeria på Lyngevej 213

Kære Kommune,

Som nabo er vi meget glade for at ansøgningen om et pizzeria er kommet i nabohøring. Vi har nogen bekymringer som vi godt vil dele inden der bliver taget stilling til det evt. pizzeria.

Vi ligger i pizzariaets "baghave" og er bekymrede for om vi vil opleve en konstant lugt af pizzaer der vil betyde at vi ikke har lyst til at være i haven, have vores havedøre åbne eller tørre vores tøj udenfor. Der står i Byplanvedtægten 27 at der ikke må udføres virksomhed der er til gener med lugt m.m., men hvordan defineres lugtgener? Det bekymrer os.

Vi er derudover bekymrede for den øgede trafik og affald et pizzeria vil medføre. Vi ligger lige på hjørnet og har allerede en del affald i haven på grund af kiosken. Nogen af dem der vil købe pizzaer her, vi tror specielt de unge eller dem der mangler et tilhørssted, vil sætte sig uden for pizzariaet og spise deres mad der. Er det en situation man kan gøre noget ved? Pizzariet eller kommunen kan naturligvis ikke stilles til ansvar overfor folk der sviner, men det er ikke desto mindre en af vores bekymringer. Der er pt ca. fire parkeringspladser uden for kiosken, men hvad er planen når/hvis dette ikke er nok?

Vores plan er at blive boende, men vi er bekymrede for hvad et pizzeria med medfølgende gener vil betyde for værdien på vores bolig.

Sidst, men ikke mindst, mener vi at have set op til 10 andre pizzeria og andre fastfood steder. Vi kan ikke se behovet for endnu et lige her.

med venlig hilsen

Nina & Jakob Tuxen  
Lyngevej 211  
3450 Allerød



**Fra:** [O Kommunen](#)  
**Til:** [O Plan og Byg](#)  
**Emne:** VS: Journal 2014-027402, vedr. matrikel 13ak, Lynge By  
**Dato:** 15. september 2014 07:32:37

---

---

**Fra:** Henning Østerbye [mailto:h@oesterbye.eu]  
**Sendt:** 14. september 2014 13:38  
**Til:** O Kommunen  
**Emne:** Journal 2014-027402, vedr. matrikel 13ak, Lynge By

Vi har følgende indvendinger mod etablering af pizzeria på matriklen:

- Uagtet at udluftning/afkast udføres efter gældende lovgivning, frygter vi at det vil medføre lugtgener
- Uden spisepladser, forventer vi, at der vil ske henkastning af affald, ikke mindst på skolestien
- Et ændret/øget publikum vil medføre en større støj- og trafikbelastning i området

Med venlig hilsen

Fam. Østerbye  
Enhøjsvej 8



Denne e-mail er fri for virus og malware idet [avast! Antivirus](#) beskyttelse er aktiveret.

**Fra:** [O Kommunen](#)  
**Til:** [O Plan og Byg](#)  
**Emne:** VS: Journal nr. 2014-027402  
**Dato:** 15. september 2014 07:32:16

---

**Fra:** Michael Carlsen [mailto:3450michael@gmail.com]  
**Sendt:** 14. september 2014 12:09  
**Til:** O Kommunen  
**Emne:** Journal nr. 2014-027402

Vi mener ikke at der kan føres pizza butik på Lyngevej 215 uden at byplanvedtægt 27 § 2 punkt a overskrides. Vi er bange for lugt fra butikken og støj fra biler, knallerter og diverse trafik igennem Enhøjsvej og skolestien. Da der ikke bliver mulighed for at spise ved butikken, forventer vi at de unge mennesker vil slå sig ned på vejen og skolestien og efterlade deres affald der.

Vi mener ikke at det er passende med et pizzeria i et villakvarter. Vi har i forvejen mindst 10 pizzariaer i omegnen + diverse andre spisesteder.

- Fam. Carlsen  
Enhøjsvej 6

**Fra:** [O Kommunen](#)  
**Til:** [O Plan og Byg](#)  
**Emne:** VS: J.nr. 2014-027402  
**Dato:** 15. september 2014 07:31:11

---

---

**Fra:** Lønborg-Jensen [mailto:pams@os.dk]  
**Sendt:** 13. september 2014 12:33  
**Til:** O Kommunen  
**Emne:** J.nr. 2014-027402

Ang. naboorientering om tilladelse til salg af pizza ol. fra købmandsbutikken Lyngvej 213 A-215.

Herfra er svaret, nej tak.

Begrundelse:

Det kan ikke undgås, at der kommer lugtgener ved tilberedning af pizza ol., hvilket vil genere naboerne.

Udluftningskanaler medfører generelt generende støj /summen og er ikke kønne at se på.

Endvidere er Enhøjsvej, som butikken reelt ligger på, skolevej med gennemkørsel forbudt, hvilket købmandens leverandører og kunder i forvejen ikke respekterer ret godt.

Skulle forvaltningen ende med at give den ansøgte tilladelse, bør de trafikale forhold samtidig inddrages – herunder fuldstændig lukning for gennemkørsel på Enhøjsvej.

Med venlig hilsen

Lønborg-Jensen  
Enhøjsvej 37  
3450 Allerød



**Fra:** [O Kommunen](#)  
**Til:** [O Plan og Byg](#)  
**Emne:** VS: Journal 2014-027402 - Naboorientering - Bemærkning  
**Dato:** 15. september 2014 07:30:54

---

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Jan Pietraszek [<mailto:jp@jp-engineering.dk>]

Sendt: 13. september 2014 10:35

Til: O Kommunen

Emne: Journal 2014-027402 - Naboorientering - Bemærkning

Med henvisning til skrivelsen naboorientering for Journal 2014-027402 (pizzeria på Matr. nr. 13ak Lyngve By, Lyngve, Lyngvej 213 A-215), har jeg nedenstående bemærkning.

Ved drift at pizzeria på den nævnte matr. kan man forestille sig, at der som for andre pizzeriaer i byen, vil opstå mangel på parkeringspladser på matriklen. Derfor vil kunderne parkere på de tilstødende veje. Derfor foreslår jeg at der sættes et skilt op på den private vej for boligerne Lyngvej 174-182. Skiltet skal indikere at der er tale om en privat vej og, at uvedkommen parkering og kørsel er forbudt. Problemet vil ikke mindst opstå i vinterperioden hvor der historisk set ikke ryddes for sne på Lyngvej 213 A-215.

--

Med venlig hilsen / Best regard

Jan Pietraszek  
Lyngvej 180  
3450 Alleroed  
Denmark  
Phone: +45 2938 1963

**Bilag: 17.1. Bilag 1: Retningslinjer hastighedsdæmpende foranstaltninger**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 81708/14

## Retningslinjer for hastighedsdæmpning i Allerød Kommune

Kommunen modtager mange henvendelser om hastighed på både offentlige veje og private fællesveje.

Som udgangspunkt er hastighedsoverskridelser en opgave for politiet, og forvaltningen videregiver alle henvendelser om for høj hastighed til politiet. Politiets ressourcer til hastighedskontrol er dog ikke tilstrækkeligt til at sikre at hastigheden overholdes alle steder. Ud over dialogen med politiet, vurderer forvaltningen alle henvendelser, bl.a. ved at få foretaget trafiktællinger og se på uheldsstatistikken.

Allerød Kommune indfører fra 2015 brug af en mobil fartviser, som placeres på udvalgte strækninger, hvor der vurderes at være behov for det. En fartviser, er et billigt alternativ til etablering af bump. Erfaringer viser, at en fartviser sænker hastigheden 6-9 km/t., og at hastighedsnedsættelsen også gælder efter passage af fartviseren. I samarbejde med politiet planlægges en turnusordning for placering af fartviseren.

På de veje, hvor der fortsat er et problem med høj hastighed, kan etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger.

På private fællesveje skal borgerne selv betale for hastighedsdæmpende foranstaltninger. Kommunen er vejmyndighed og skal derfor godkende projektet. Henvendelser om hastighed på offentlige veje prioriteres i forhold til nedenstående retningslinjer.

### Offentlige veje

Større trafikprojekter herunder stiprojekter prioriteres i Allerød Kommunes Trafik- og Miljøhandlingsplan, som revideres hvert 4. år.

Sager om hastighedsdæmpning prioriteres en gang årligt af Teknik- og Planudvalget. Der foretages en prioritering ud fra vejens klassifikation, trafiktal, ulykkestal og særlige forhold vedrørende vejens brug f.eks. faciliteter for bløde trafikanter og anvendelse som f.eks. skolevej.

Kommunen prioriterer de steder, hvor de trafikale problemer, ud fra en samlet vurdering af ovennævnte parametre, vurderes at være størst.

På mindre boligveje, uden gennemkørende trafik, prioriteres som udgangspunkt ikke hastighedsdæmpende foranstaltninger. Hvis beboerne på en vej selv ønsker at finansiere hastighedsdæmpende foranstaltninger er dette en mulighed.

### Vejklassificering og hastighedsdæmpning

Kommunens veje er opdelt i følgende kategorier: Overordnede trafikveje, trafikveje, fordelingsveje og lokalveje. Vejenes klassificering kan ses i kommuneplanen [her](#).

#### *Overordnede trafikveje og trafikveje:*

De overordnede trafikveje er: Kongevejen, Nymøllevej, Sandholmgårdsvej, Slangerupvej og Hillerødvej.

Trafikveje er: Amtsvej, Banevang, Frederiksborgvej, Sortemosevej, Rådhusvej, Kollerødvej, Kærhøjgårdsvej

## Bilag 1

og Lyngevej. Disse veje betjener den gennemkørende trafik gennem kommunen samt trafikken mellem bysamfund og bydele.

På disse veje er hastighedsgrænsen i byzonen 50 km/t, for at sikre en god fremkommelighed for motorkøretøjerne. I landzonen er hastighedsgrænsen 80 km/t, dog med en lavere lokal hastighedsgrænse på kortere strækninger, hvor vejens udformning nødvendiggør dette.

På de overordnede trafikveje og trafikveje etableres som udgangspunkt ikke hastighedsdæmpende foranstaltninger. Undtagelsen kan være ved byporte eller ved særligt uheldsplagede strækninger. Her kan f.eks. etableres hævede flader, forsætninger og i sjældne tilfælde bump. På trafikvejene kører ofte busser i rute. Hastighedsdæmpende foranstaltninger skal altid være udformet så de er acceptable for bustrafikken.

### Fordelingsveje

Fordelingsvejene fordeler trafikken fra trafikvejene til lokalområderne.

På fordelingsvejene i byzonen kan der lokalt fastsættes en hastighedsgrænse på 30-40 km/t, hvor der f.eks. er mange lette trafikanter. I landzonen er hastighedsgrænsen som udgangspunkt 80 km/t, men der kan lokalt forekomme hastighedsgrænser på 60-70 km/t, f.eks. på strækninger med skarpe sving og gennem områder med tættere bebyggelse, der ikke har byzonestatus. I særlige tilfælde kan hastighedsgrænsen komme helt ned på 40-50 km/t.

Hastighedsdæmpning på fordelingsvejene kan være af følgende typer: Forsætninger, hævede flader, og indsnævring af kørespor. Bump anvendes i særlige tilfælde. 2-1 vej kan også i særlige tilfælde være en mulighed, afhængigt af bl.a. trafikmængderne på vejen og oversigtsforholdene. På fordelingsveje kører ofte busser i rute. Hastighedsdæmpende foranstaltninger skal altid være udformet så de er acceptable for bustrafikken.



Figur 1: Bump på Røglevej

### Lokalveje

Lokalvejene betjener trafikken i lokalområderne. Disse veje friholdes for gennemkørende trafik.

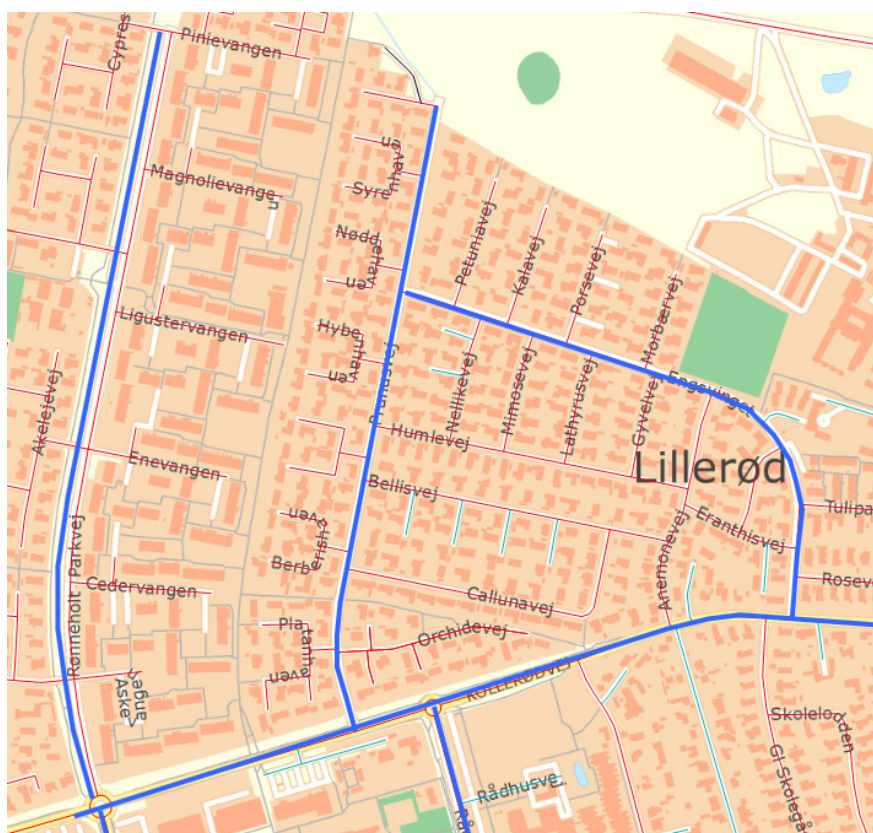
På lokalveje skal trafikken forløbe på de lette trafikanters præmisser, hvilket vil sige med passende lav hastighed. I byzonen er det typisk 40-50 km/t, lokalt 30 km/t. Lokalveje i landzone har en hastighedsgrænse på 80 km/t, lokalt kan hastighedsgrænsen være på 30-70 km/t, eventuelt suppleret med hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Hastighedsdæmpning på lokalveje kan være: bump, hævede flader, forsætninger, indsnævring og 2-1 veje.

### Borgerfinansiering af hastighedsdæmpende tiltag på offentlige veje

Egenfinansiering af hastighedsdæmpende foranstaltninger er en mulighed, som kan anvendes på veje, hvor kommunen ikke prioriterer hastighedsdæmpende foranstaltninger. Typisk mindre boligveje, som ikke har gennemkørende trafik.

På nedenstående kort ses et eksempel på prioriteringen af vejene i et område. De større veje, som er markeret med blå er fordelingsveje eller trafikveje. De mindre veje markeret med rødt, er boligveje uden gennemkørende trafik, hvor kommunen ikke prioriterer hastighedsdæmpning. Veje med turkis markering er private fællesveje.



### Ansøgning om hastighedsdæmpende foranstaltninger

Ved ønske om egenfinansierede hastighedsdæmpende foranstaltninger anbefaler vi, at I i første omgang henvender jer til kommunen for en indledende snak, evt. møde om muligheden for at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger på jeres vej.

Hernæst indsender I en ansøgning til kommunen Teknik og Drift – Veje.

En projektansøgning skal indeholde følgende:

- Dokumentation for, at et flertal af vejens beboere bakker op om projektet.
- En beskrivelse af hvilken type hastighedsdæmpning I vil etablere.
- Tegning med udformning og placering af fartdæmpere
- ilte og afmærkningsplan, hvor det angives hvilke skilte der opsættes, og hvor de skal placeres.
- Belysningsplan. Hvis fartdæmpere ikke placeres, hvor der er belysning i forvejen, skal der etableres belysning eller reflekser.

Projekter skal endvidere opfylde følgende:

- Projektet må ikke stride mod gældende planlægning.
- Projektet må ikke forøge de kommunale driftsomkostninger i væsentligt omfang. For eksempel må projektet ikke medføre behov for at anvende andet fejnings- eller snerydningsmateriel, end der i forvejen anvendes på stedet eller nye, ikke-kendte vedligeholdelsesmetoder. Afledte driftsomkostninger vil indgå i vurderingen af projektet.

Kommunen – Teknik og Drift- Veje samt politiet skal godkende projektet.

Kontaktpersonen står herefter for at skaffe finansieringen af projektet. Betalingen af det samlede beløb sker forud ved indbetaling på bankkonto til kommunen.

Anlægsarbejdet varetages af Allerød Kommune efter de normale forskrifter for offentlig bygge- og anlægsvirksomhed (vejarbejder).

### Typen af fartdæmpere

Fartdæmpere skal følge Allerød Kommunes designmanual for fartdæmpere (*under udarbejdelse*).

Blomsterkummer og lignende løse anordninger accepteres, pga. trafiksikkerhedsmæssige forhold, ikke som fartdæmpere i Allerød kommune.

Inspiration og vejledning til udformning af hastighedsdæmpning kan findes i Vejdirektoratets "[Håndbog om fartdæmpere](#)".

For bump er der regler for bumpenes udformning samt placering. Bumpene skal være godkendt til den hastighed der er på vejen. Regler for bump findes i Vejdirektoratets "[Katalog over typegodkendte bump](#)".

### Drift

Driften forbundet med hastighedsdæmpende foranstaltninger på offentlige veje varetages af kommunen.

### **Ændringer**

Efter overtagelse til drift og vedligeholdelse af brugerbetalte hastighedsdæmpende foranstaltninger på offentlig vej, kan Allerød Kommune til enhver tid ændre på den fysiske udformning og placering af foranstaltningerne, såfremt dette vurderes nødvendigt i forhold til ændrede lovkrav, trafiksikkerhed og retningslinjer eller for at skabe en samlet helhed for et område. Kommunen er ikke forpligtet til at betale for fornyelse af fartdæmpende foranstaltninger.

### **Private fællesveje**

Kommunen er vejmyndighed på de private fællesveje. Det betyder, at alle tiltag på vejen skal godkendes af kommunen. Herudover skal tiltagene godkendes af Nordsjællands Politi. Der er forskel på om vejen ligger i byzone eller landzone. I alle tilfælde er det en god ide at kontakte kommunen før I sender en egentlig ansøgning.

#### **Hastighedsdæmpende foranstaltninger på private fællesveje i byzone**

Hvis vejen ligger i byzone, skal grundejerne sende en ansøgning til Allerød Kommune, som beskriver projektet. Projektansøgningen skal følge retningslinjerne angivet ovenfor under borgerfinansierede hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Hvis kommunen kan godkende projektet sendes det videre til godkendelse hos politiet.

Når kommunen giver tilladelse til at foretage trafikregulering på de private fællesveje, er der alene tale om en offentligretlig tilladelse. Det vil sige, at kommunen har vurderet, at almene offentligretlige hensyn ikke er til hinder for trafikreguleringen.

Ud over kommunens tilladelse, er de berørte grundejeres tilladelse en forudsætning for behandlingen af ansøgningen. Denne skal I selv søge. Kommunen kan ikke tage stilling til den privatretlige tilladelse. Vi opfordrer til, at alle berørte grundejeres tilladelse indhentes, før I søger om tilladelse hos kommunen.

Det er altid de tilgrænsende grundejere, der har pligt til at vedligeholde fortov og kørebane ud for deres ejendom og dermed også eventuelle trafikale foranstaltninger, som f.eks. bump og indsnævring. Dette gælder uanset, hvem der ejer vejen og er fastlagt i privatvejsloven.

#### **Hastighedsdæmpende foranstaltninger på private fællesveje i landzone**

For private fællesveje i landzone er det politiet, der skal godkende hastighedsdæmpende foranstaltninger.

**Bilag: 18.1. Bilag 1 Dispensationsansøgning**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 81818/14



## Karen Meelsen

---

**Fra:** Morten Ørtenblad <mo@skarebyg.dk>  
**Sendt:** 2. oktober 2014 12:49  
**Til:** Karen Meelsen  
**Emne:** Ansøgning om dispensation for at overskride byggefelter i kortbilag 3, lokalplan 1-107B.  
**Vedhæftede filer:** Blovstrød, 3D view 1.pdf; Blovstrød, 3D view 2.pdf; Blovstrød, Facader.pdf; Blovstrød, Situationsplan.pdf

**Kategorier:** Journaliseret

Hej Karen.

I forlængelse af vores møde, fremsendes hermed tegninger af de 5 tæt/lav-bolig, som vi ønsker at opfører dem.

Vedhæftet er :

- Facadetegninger.
- Situationsplan.
- 3D tegninger.

Vi ønsker tilladelse til at overskride de på lokalplan 1-107B skraverede byggefelter for delområde A.2. Bebyggelsen overholder alle retningslinjer og samtlige byggelinjer i lokalplanen.

Vores baggrund for ændringen er at vi ønsker at forbedre boligområdet:

Solforholdene i haverne bliver væsentlig forbedret.

- Haverne på de to nordligste enheder (dem i 2 plan) bliver lysere. Hvis de øvrige huse opføres i 2 plan vil de give skygge i deres haver.
- Haverne bliver på de 3 enheder syd- eller vestvendte, i stedet for nord- eller østvendte.

Haverne til dobbelthusene bliver klemte meget inde, da støjvæggen er blevet større end forventet.

Bebyggelsen bliver i kombination med støjvæggen, så markant i bebyggelsen, men trapper derimod naturligt ned mod parcelhusgrundene.

Bebyggelsen bliver mindre markant fordi vi bygger enhederne 1 stk. 118 m<sup>2</sup> og 2 stk. 125 m<sup>2</sup> i stedet for 156 m<sup>2</sup>.

Dertil skal jeg gerne gøre opmærksom på, at boligmarkedet i Allerød ikke er særlig modtageligt for rækkehuse i to fulde plan på 156 m<sup>2</sup>. De kunder som leder efter huse i den størrelse, ønsker i de fleste tilfælde et parcelhus i stedet. Det er vores forhåbning at have udstykningen fuldt bebygget i løbet af det næste år. Dette får vi svært ved at efterleve, såfremt vi ikke får denne dispensation mht. delområde A2.

Såfremt der skulle være spørgsmål høre jeg gerne fra jer.

Med venlig hilsen

**Morten Ørtenblad** | Distriktchef - Sjælland | Tlf: 27 60 69 00

Skare Byg A/S | [www.skarebyg.dk](http://www.skarebyg.dk) (produktionsselskab for Frydkjær, Seest Huse, Kærfort Huse og Kerne)



Klik her, og følg os på Facebook

**Bilag: 18.2. Bilag 2 3D view 1.pdf**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 81822/14



**Bilag: 18.3. Bilag 3 3D view 2.pdf**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 81823/14



**Bilag: 18.4. Bilag 4 Facader.pdf**

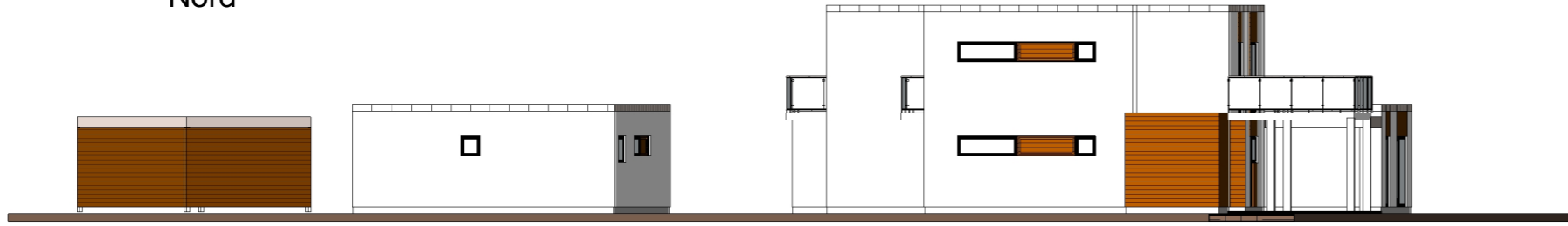
**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

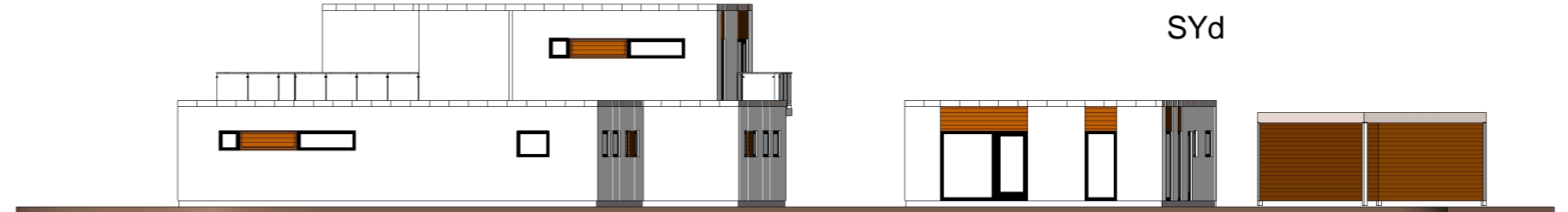
**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 81824/14

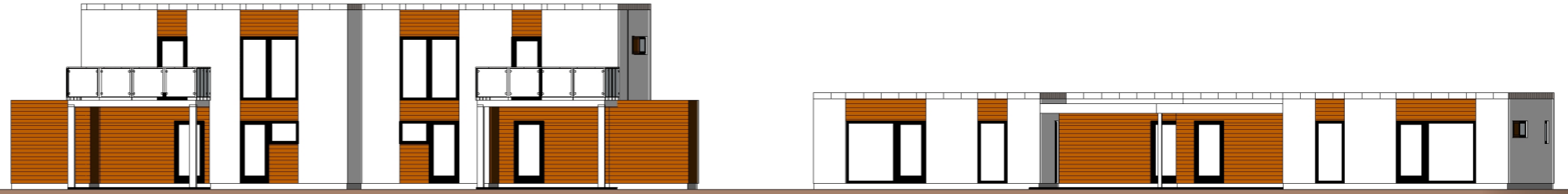
Nord



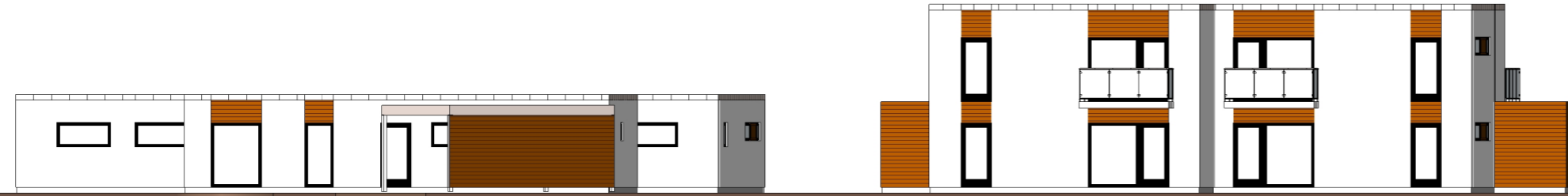
SYd



Øst



Vest



Seest Huse® er et registreret og beskyttet varemærke.  
Denne tegning må derfor kun anvendes i forbindelse med et hus produceret og leveret af Skare Byg A/S.  
Enhver form for kopiering eller forsøg på reproduktion, helt eller delvis vil blive retsforfulgt.

SAG: Rækkehuse, Blovstrød

FOR: Skare Byg

TEGN. NR.: (FA) 02.01

EMNE: Facader

SAG. NR.: 33043

UDFØRT AF: Mads Christensen

MÅL: 1 : 200



ARKITEKTTEGNEDE KVALITETSHUSE  
**FRYDKJÆR®**  
Skare Byg A/S  
Industri N2, Nordager 2, 6000 Kolding  
Tlf 75-526911 - Fax 75-525876

DATO: 01-10-14

KONTR.: Checker

REV:



**Bilag: 18.5. Bilag 5 Situationsplan.pdf**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

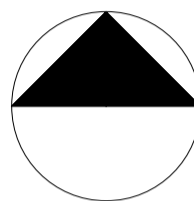
**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 81851/14

(SI) 01.01

Nord



Støjvold

Vejbyggelinje

Tidligere byggefelt

2500

2500

2500

Skellinje

Byggelinje

Seest Huse® er et registreret og beskyttet varemærke.  
Denne tegning må derfor kun anvendes i forbindelse med et hus produceret og leveret af Skare Byg A/S.  
Enhver form for kopiering eller forsøg på reproduktion, helt eller delvis vil blive retsforfulgt.

SAG: Rækkehuse, Blovstrød

FOR: Skare Byg

TEGN. NR.: (SI) 01.01

EMNE: Situationsplan

SAG. NR.: 33043

UDFØRT AF: Mads Christensen

MÅL: 1 : 250



ARKITEKTEGNEDE KVALITETSHUSE

**FRYDKJÆR®**

Skare Byg A/S  
Industri N2, Nordager 2, 6000 Kolding  
Tlf 75-526911 - Fax 75-525876

DATO: 13-10-14

KONTR.: Checker

REV:

**Bilag: 20.1. Bilag 1 Kort over linjeføringer**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 81978/14



ALTERNATIV 1

OPRINDELIG  
LINJEFØRING

ALTERNATIV 2

ALLERØDRUTEN

Køllerødvej

Frederiksbjergvej

Apotsvej

Allerødvej

Gårdbjergvej

Rødpelevvej

Nymollevvej

Bregnerød Skovvej

FORLÆNGELSE AF FARUMRUTEN  
- delstrækning i Allerød Kommune -  
målestok 1 : 10 000

**Bilag: 20.2. Bilag 2 Notat vedr. vurdering af to alternativer for forlængelsen af  
Farumruten**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 81986/14

ALLERØD KOMMUNE

## Vurdering af to alternativer for forlængelsen af Farumruten

NOTAT

ADRESSE COWI A/S  
Parallevej 2  
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

### INDHOLD

1	Indledning og baggrund	2
1.1	Konceptet for supercykelstier	3
2	Alternativ 1	5
2.1	Overordnet løsningsforslag, tværsnit samt fordele og ulemper	6
2.2	Økonomioverslag	14
3	Alternativ 2	15
3.1	Overordnet linjeføring, tværsnit samt fordele og ulemper	16
3.2	Økonomioverslag	21
4	Sammendrag og vurdering	22

PROJEKTNR. A058005  
DOKUMENTNR. A058005-001  
VERSION 3.1  
UDGIVELSESDATO 22. september 2014  
UDARBEJDET BIKT  
KONTROLLERET PEFU  
GODKENDT PEFU

## 1 Indledning og baggrund

Supercykelstien Farumruten, som blev indviet i april 2013, er 21 km lang og skaber en højklasse cykelforbindelse mellem København og Farum via Gladsaxe og Værløse. I 2013 opnåede Furesø og Allerød Kommune tilsagn om medfinansiering fra Supercykelstipuljen til at forlænge ruten til Allerød. Forlængelsen er ca. 9 km lang og løber fra Farum Station til Allerød Station. Strækningen forventes etableret i årene 2015-2017.

Den ansøgte delstrækning i Allerød Kommune havde en linjeføring gennem Ravnsholt Skov ad Bregnerød Skovvej, under Nymøllevej og videre gennem Kratbjerg, hvor man ankommer til Lillerød Bymidte ved Byens Plads (ca. 1,15 km lang), se Figur 1 for linjeføringen (orange linjeføring). Via Amtsvej kobles ruten til Allerødruten på Banevang. Den samlede ansøgte udgift udgør 8,3 mio. kr. Heraf udgør kommunens egenfinansiering 4,15 mio. kr., mens supercykelstipuljen bidrager med et tilsvarende beløb.



Figur 1 Forlængelse af Farumruten - delstrækning i Allerød Kommune

Der er imidlertid opstået forhold, der gør, at en linjeføring gennem Kratbjerg ikke længere er aktuel. Allerød Kommune har derfor bedt COWI om at vurdere to alternative linjeføringer, herunder at udarbejde anlægsoverslag for de to alternativer.

Vurderingerne tager udgangspunkt i eksisterende fysiske forhold samt det udarbejdede koncept for supercykelstier i hovedstadsområdet.

Følgende to alternativer er behandlet i nærværende notat:

- › En linjeføring (gul linjeføring på Figur 1) fra Bregnerød Skovvej, under Nymøllevej og via Rødpælevej - Gl Lyngvej – Kollerødvej – Frederiksborgvej – Amtsvej til Banevang, hvor ruten kobles til Allerødruten.
- › En linjeføring (pink linjeføring på Figur 1) fra Bregnerød Skovvej, langs Nymøllevej - Allerødvej (via ny rampe) – Amtsvej til Banevang, hvor ruten kobles til Allerødruten.

For begge alternativer gælder, at en delstrækning på Bregnerød Skovvej samt på Amtsvej er uændret i forhold til det ansøgte forslag.

På Bregnerød Skovvej etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger i form af et 2-1-vejforløb og en hastighedsnedsættelse til 30 km/t. Der etableres solcellelys langs stien evt. suppleret med vejbelysning (pullertbelysning el. lign.). Samlet anslået udgift er på 1,4 mio. kr.

På Amtsvej etableres ny enkeltrettet sti i begge sider. I rundkørslen ved Allerød Stationsvej etableres supplerende afmærkning. Samlet anslået udgift er på 3 mio.kr.

Idet de to delstrækninger er ens for begge alternativer, er de ikke behandlet yderligere i nærværende notat.

## 1.1 Konceptet for supercykelstier

I januar 2014 har projektsekretariatet i samarbejde med mere end 22 kommuner og Region Hovedstaden udarbejdet et notat til konceptforslag hvor kvalitetsmål for brugernes oplevelse af rutenettet vedrørende supercykelstierne i hovedstadsområdet er opstillet. De overordnede kvalitetsmål for brugernes oplevelse af supercykelstinet vedrører:

### **Tilgængelighed til nettet**

*"Nettet af supercykelstier gør det muligt at finde en rute til at cykle til og fra arbejde over længere afstande".* Dette sker ved placering af ruterne ved koncentration af boliger, arbejds- og studiepladser samt kollektive trafikterminaler, som forbinder kommuner sammen som radiale ruter og ringruter.

### **Fremkommelighed**

*"Supercykelstierne giver den hurtigste mulighed for at cykle til og fra arbejde".* Man ønsker at opnå en god samlet rejsehastighed ved at planlægge så direkte ruter som muligt, hvor man undgår flest mulige stop og har mulighed for at køre i eget tempo uden forsinkelser forårsaget af andre trafikanter.

### **Komfort**

*"Supercykelstierne giver den mest komfortable og behagelige mulighed for at cykle til og fra arbejde".* En god komfort opnås ved jævn belægning uden gener og et højt vedligeholdelses- og driftsstandard året rundt. Derudover ønsker brugerne begrænset trafikstøj og luftforurening og læ på åbne strækninger så længe det ikke er på bekostning af fremkommeligheden.



**Sikkerhed og tryghed** *"Supercykelstierne er sikre at køre på til og fra arbejde, og det føles trygt i trafikken samt på steder uden andre trafikanter". Dette skal sikres ved lav ulykkesforekomst og at der opleves en god tryghed både trafikalt og socialt.*

Kvalitetsmålene er udformet som et sæt af principper, som skal ligge til grund for kommunernes fortsatte arbejde med at realisere ruterne. Konceptets principper for ruterne udformning forventes opnået ved:

**Synlighed** Et overordnet formål er, at ruterne skal være synlige i offentligheden samt alment kendte og forstået blandt brugerne, som det er tilfældet for eksempel S-tog og Metro, hvor udformning af stationer og indretning af tog er ensartet. Det kræves derfor, at nettet udvikles under et fælles og genkendeligt koncept med en høj kvalitet uafhængig af kommune eller rute. Synlighed kan også ske via ensartet skiltning og afmærkning.

**Stityper** En cykelsupersti kan bestå af følgende stityper:

- › Separat sti
- › Cykelsti langs veje, enkelttrettede eller dobbelttrettede
- › I særlige tilfælde brug af lokalveje uden cykelstier.

Stiens udformning skal være af en vis standard (bredde, jævnhed mv.) for at kunne leve op til kvalitetsmålene.

**Bredden** For at sikre fremkommeligheden på ruterne uanset trafikanternes hastighed (overhalingsmulighed) er fastsat krav til bredder på supercykelstinet. Breddebehovet varierer afhængigt af cyklistmængden, stityper og strækningens placering i byzone / åbent land. Krav til bredden bør forekomme på langt hovedparten af strækningernes længde, hvor variationer med mindre bredder kan forekomme i særlige tilfælde.

**Jævnhed** Ruterne skal have en fast belægning med god jævnhed, som oftest bedst opnås ved brug af asfalt. Brønde, afløbsriste mv. bør så vidt muligt etableres uden for cykelstiens breddeafgrænsning for at opnå en ens jævnhed i hele bredden.

**Belysning** Ruterne skal altid være synlige fra naboombivelser for at give cyklisterne en social tryghed og være belyste for at give cyklisterne en god fremkommelighed (mulighed for at se vejen godt nok til at køre med ønsket fart), trafiksikkerhed, trafikal tryghed og social tryghed. Belysningen skal som minimum være ledende for cyklister.

**Krydsudformninger** Ideelt set bør det være sådan at cyklister på en Supercykelsti undgår stop ved et signalkryds. Den helt ideelle løsning er dermed at føre ruten gennem signalkrydset ude af niveau med de øvrige trafikanter. Den nærmest ideelle løsning er at sikre, at cyklisten altid bliver mødt af grønt lys. Dette er ikke altid muligt, hvormed der bør foretages foranstaltninger, der mindsker sandsynligheden for stop og gør fremkommelighed, komfort og sikkerhed størst mulig i krydset. Foranstaltninger i kryds kan f.eks. være detektering af cyklister, separate cyklistsignaler eller andre

signaltekniske løsninger, tilbagetrukket stopstreg for biler og fremført cykelsti/cykelbane eller cykelboks.

### Drift og vedligehold

Der er udarbejdet koncept for drift og vedligehold for at sikre en ensartet høj standard af supercykelstierne uanset rutens forløb gennem flere kommuner. Drift og vedligeholdelse omfatter bl.a. belægning, belysning, skilte og anden inventar, vinterdrift og signaldrift.

## 2 Alternativ 1

Linjeføring 1 løber fra Bregnerød Skovvej under Nymøllevej i stitunnelen og via Rødpælevej til Gl. Lyngvej. Nordpå ad Gl. Lyngvej til Kollerødvej. Herefter østpå ad Kollerødvej til Frederiksborgvej og sydøst til rundkørslen Frederiksborgvej/Amtsvej. Se Figur 2 for linjeføring 1.

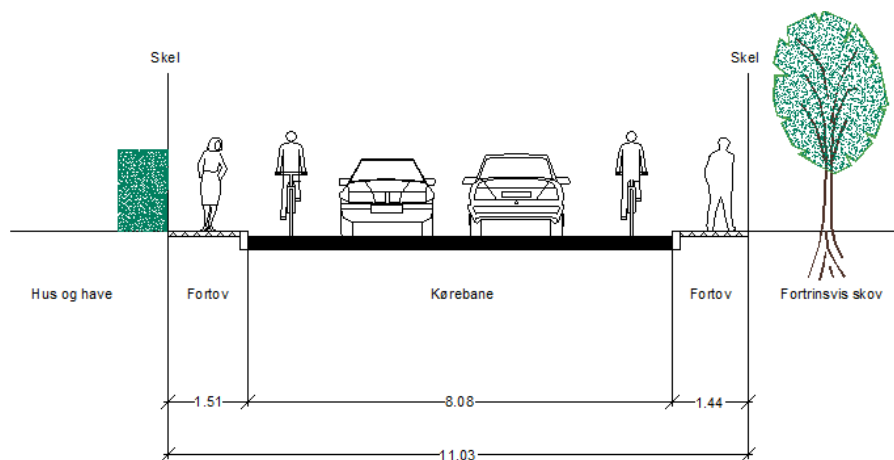


Figur 2 Alternativ 1 til linjeføring for forlængelse af Farumruten.

## 2.1 Overordnet løsningsforslag, tværsnit samt fordele og ulemper

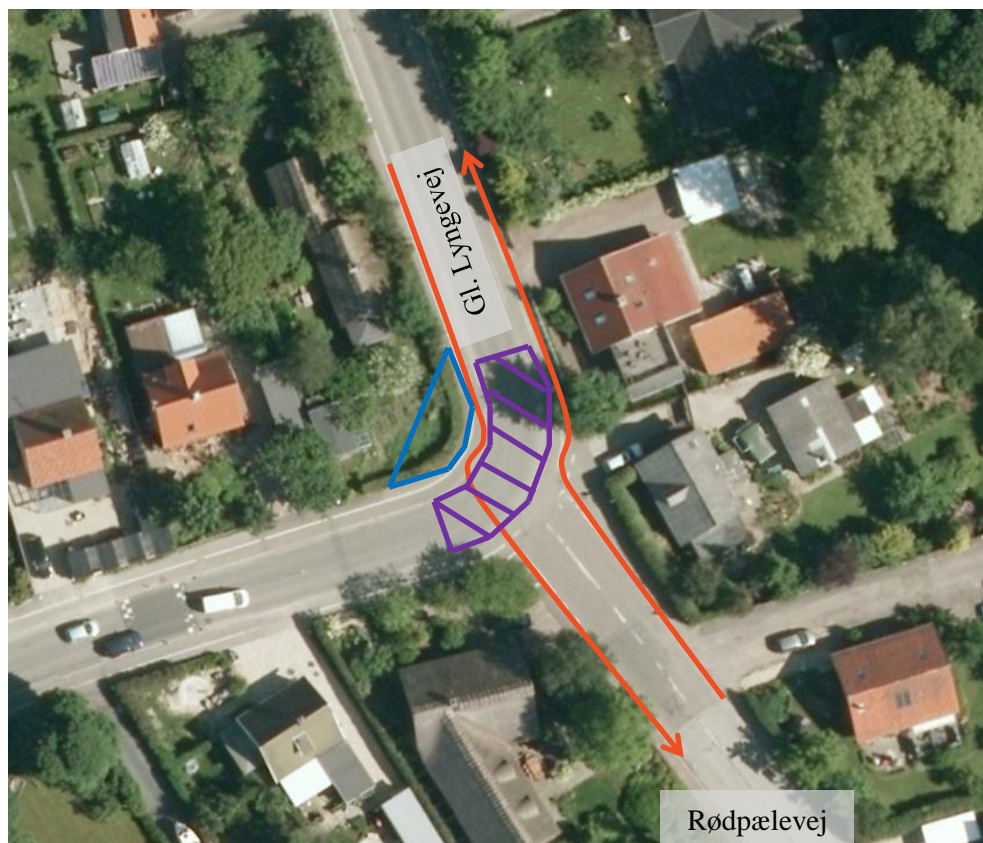
Rutens linjeføring er beskrevet ovenfor. Nedenfor er beskrevet mere detaljeret hvilke overordnet forbedringstiltag der tænkes planlagt på ruten:

- > Hvor Bregnerød Skovvej møder Nymøllevej ledes cyklisterne under **Nymøllevej via eksisterende stitunnel** op på Rødpælevej. På denne delstrækning (som er ca. 200 m lang) etableres alene belysning (f.eks. belysning i tunnel samt solcellelys pr. 30 m). Der foretages ingen øvrige tiltag på denne del af strækningen, da stierne i dag i forvejen har tilstrækkelig bredde (ca. 3 m) og da der kun må færdes bløde trafikanter på stinettet.
- > Cyklisterne fortsætter ad **Rødpælevej**, der er en 9 meter bred lokalvej, med meget begrænset trafik. Der er etableret belysning langs vejen. Trafikmængden og hastigheden på strækningen vurderes at være så lav at der ikke er behov for tiltag, hvilket er i overensstemmelse med supercykelstisekretariatets konceptnotat, da lokalvejens bredde opfylder minimumsbredden på 5 meter for lokalveje og da trafikken er meget begrænset på delstrækningen. Se Figur 3.



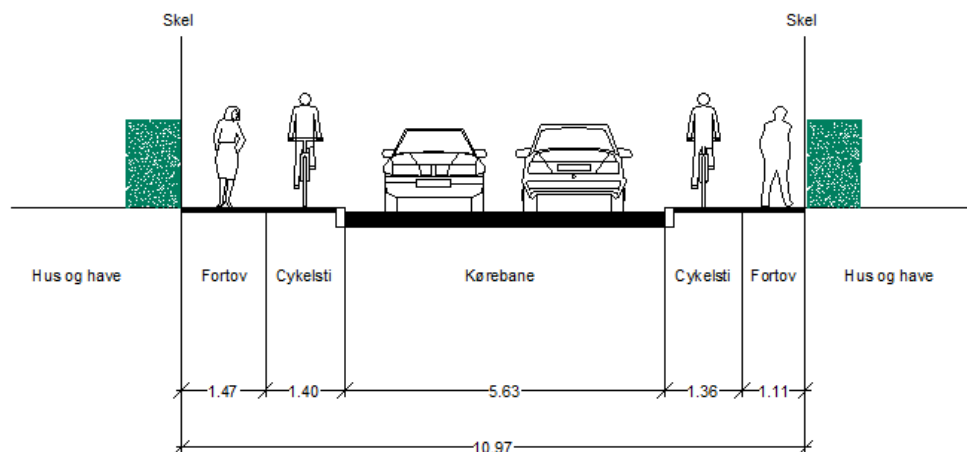
Figur 3 Eksisterende tværsnit for Rødpælevej.

- > Rødpælevej ender i det prioriterede **kryds med Gl. Lyngvej**, se Figur 4. Vi-gepligten i dette kryds er knækket prioritet, med Rødpælevej som sekundærvej. Herfra fortsætter supercykelstien nordpå ad Gl. Lyngvej. Sikkerhedsforholdene, særligt for cyklister i retning mod Rødpælevej, er ikke optimale, idet cyklisterne skal krydse Gl. Lyngvej i et sving, hvor oversigtsforholdene er dårlige. Der er risiko for at cyklister krydser Gl. Lyngvej uden at orientere sig forsvarligt. For at opnå en sikker krydsning for cyklister fra Gl. Lyngvej mod Rødpælevej foreslås etableret en hævet flade i krydset. Den hævede flade skal sikre, at bilisterne kommer ned i fart ved krydset. Yderligere anbefales det at undersøge muligheden for at erhverve ca. 2 m af hjørnegrunden Gl. Lyngvej nr. 54, for at kunne etablere bedre oversigtsforhold i knæk-krydset. Derudover bør der indarbejdes tiltag for at forbedre oversigtsforhold i krydset for alle trafikanter, f. eks. oversigtsservitut i indersiden af svinget.



Figur 4 Luftfoto over krydset Rødpælevej / Gl. Lyngvej med angivelse af rutens forløb, areal der bør erhverves og hævet flade i krydset.

- > **Gl. Lyngvej** er en vej, som forbinder Rådhusvej med Kollerødvej og løber gennem et større bykvarter. Vejen fungerer som forbindelsesvej til centrum af Lillerød. Langs Gl. Lyngvej er anlagt delt sti på begge sider af vejen (hhv. 2,9 m i den ene side og 2,5 m i den anden side), se Figur 5, og husene langs Gl. Lyngvej er placeret forholdsvis tæt på vejen. Der er opsat zonetavle med 40 km/t og etableret to bump på delstrækningen og der er etableret belysning på vejen. Vejudlægget er i dag så smalt, at en breddeudvidelse ikke er mulig uden ekspropriation af arealer langs hele delstrækningen. Dette vurderes dog heller ikke muligt alle steder, da flere huse er placeret helt ud til vejen.

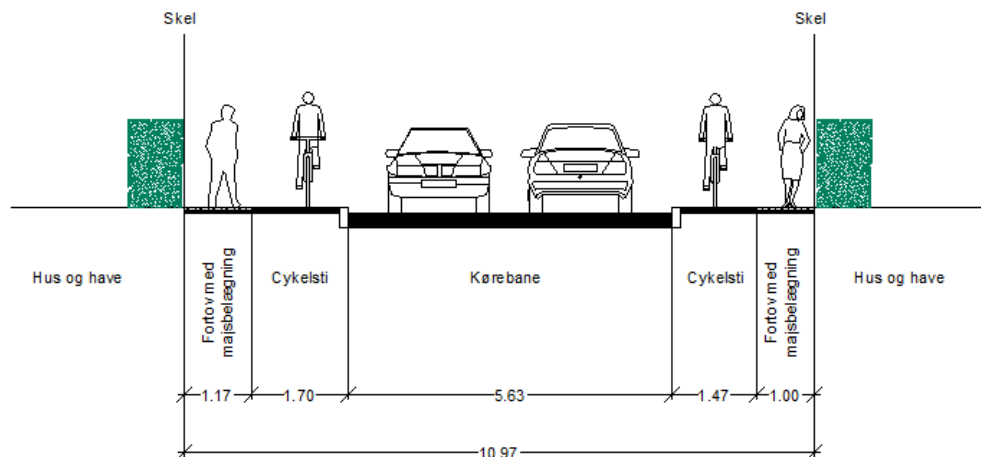


Figur 5 Eksisterende tværsnit for Gl. Lyngvej.

I henhold til vejreglerne er den vejledende bredde for cykelstier som del af delt sti 1,7 m. Den vejledende minimumsbredde, som kan benyttes under snævre forhold, er 1,5 m (hastighedsklassen på vejen bør dog være lav/meget lav). Fortove bør iht. vejreglerne anlægges med en min. bredde på 1,5 m; dog kan minimumsbredden ved delt sti reduceres til 1 m, såfremt der er tale om en strækning med få fodgængere og cyklister.

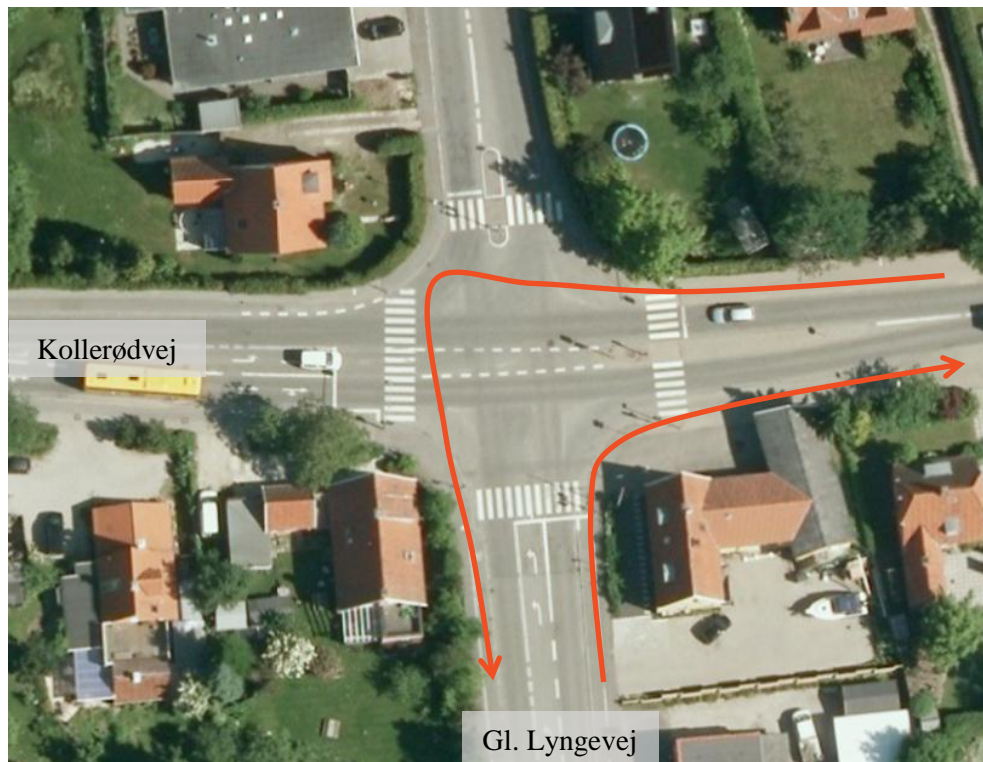
Det vurderes, at den forholdsvis begrænsede cykeltrafik kan afvikles tilfredsstillende på eksisterende sti, hvorfor det foreslås, at fastholde stierne som delte stier med nuværende samlede bredde; dog opdelt således, at cykelstiarealet udgør 1,5 m (1,7 m hvor muligt) og fortovsarealet udgør 1 m. På fortovsarealet udlægges en majsbelægning i en anden stenfarve end cykelstiens belægningsfarve, hvormed det tydeligt fremgår, hvilket areal som tilhører fodgængere, og hvilket areal som tilhører cyklisterne. Se Figur 6.

Idet løsningen ikke er i overensstemmelse med konceptnotatet for supercykelstier jf. krav til stibredder, skal der søges godkendelse hos styregruppen for supercykelstisamarbejdet.



Figur 6 Foreslået tværsnit for Gl. Lyngevej.

- > I det signalregulerede kryds **Gl. Lyngevej / Kollerødvej**, se Figur 7, forløber ruten østpå ad Kollerødvej. Som udgangspunkt beholdes det eksisterende signalprogram, det bør dog gennemgås for at sikre at sikkerhedstiderne er tilstrækkelig med de nye stopstreger. Stopstregerne for bilisterne trækkes 5 meter tilbage af sikkerhedsmæssige årsager. Derudover "ryddes op" i kantstensafgrænsningen mellem kørebane og fortov i krydsets sydøstlige hjørne, da kantstenen i dag påbegynder midt i cykelbanen op til krydset.



Figur 7 Luftfoto for krydset Gl. Lyngvej / Kollerødvej.

- › **Kollerødvej** er en trafikvej mellem Hillerødvej og Frederiksborgvej. Vejen fungerer som "hovedfærdselsåre" til centrum af Lillerød, og har en årsdøgntrafik på 635 for cykler<sup>1</sup>. Delstrækningen er en af kommunens mest trafikerede stier, da mange cykler mellem Allerød Station og Allerød Gymnasium / Engholm erhvervsområde via Kollerødvej. På delstrækningen, hvor cykelsuperstien skal forløbe, er der etableret delte stier i begge sider langs vejen med en samlet bredde på 2,7 m i den ene side og 3 m i den anden side, hvoraf cyklistarealet udgør hhv. 1,6 og 1,7 m. Randbebyggelsen er placeret tæt ud til vejen. Den delte stis fortov og cykelsti består i dag af belægningssten, som på cykelstien ligger horisontalt og på fortovet vertikalt. Fortov og cykelsti er adskilt via en "rumlestribе", bestående af mindre belægningssten. Se Figur 8 for belægningsstenene på den delte sti.

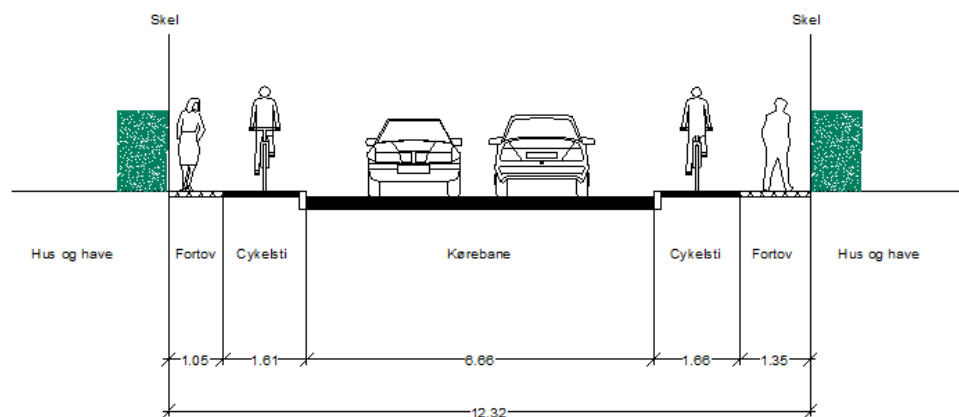
<sup>1</sup> ÅDT er bestemt ved en tælling foretaget i 2012 lige øst for Rådhusvej (altså ikke på selve ruten). ÅDT for biler er tidligere målt til 7.200 (bemærk at det er en gammel tælling).



Figur 8 Belægning på de delte stier langs Kollerødvej.

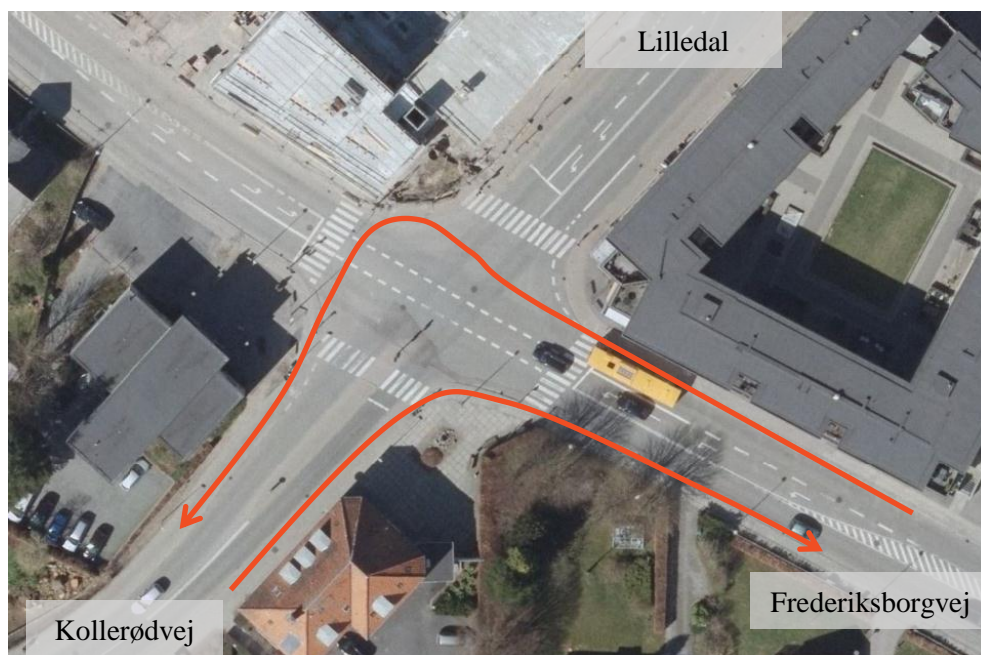
Vejudlægget er i dag så smalt, at en breddeudvidelse ikke er mulig uden ekspropriation af arealer langs hele delstrækningen. Dette vurderes dog heller ikke muligt alle steder, da flere huse er placeret helt ud til vejen. Der foretages derfor ingen ændringer af tværsnittes elementbredder. Løsningen vurderes dog ikke at være optimal, da det er en strækning med mange bilister, cyklister og gående, men en totalekspropriation vil være for indgribende en faktor for at etablere en supercykelsti.

Idet løsningen ikke er i overensstemmelse med konceptnotatet for supercykelstier jf. krav til stibredder, skal der søges godkendelse hos styregruppen for supercykelstisamarbejdet. For at forbedre cyklistforholdene på strækningen, etableres asfalslidlæg på cykelstien, mens belægningsstenene bibeholdes på fortovet. Se Figur 9.



Figur 9 Foreslået tværsnit på Kollerødvej.

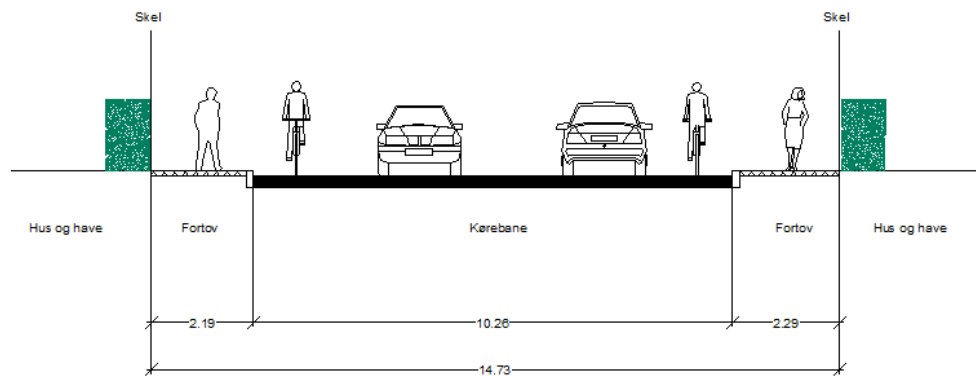
- › I krydset Kollerødvej / Frederiksborgvej, se Figur 10, fortsætter ruten mod sydøst ad Frederiksborgvej. Det foreslås at stopstregerne for bilisterne flyttes 5 meter tilbage af sikkerhedsmæssige årsager, hvor det endnu ikke er gjort. Der foretages umiddelbart ingen ændringer i krydsets signalprogram, men det kan overvejes at omprogrammere med det signalprojekt der er udarbejdet i andet regi, som i højere grad tager hensyn til cyklisterne. Teknik- og Planudvalget har på et møde den 12-08-2014 besluttet at bibeholde krydsets nuværende form og ikke etablere cyklistsignal i det sydøstlige hjørne til forbedring af fremkommeligheden for højresvingende bilister fra Kollerødvej mod Frederiksborgvej.



Figur 10 Luftfoto af det signalregulerede kryds Kollerødvej / Frederiksborgvej.

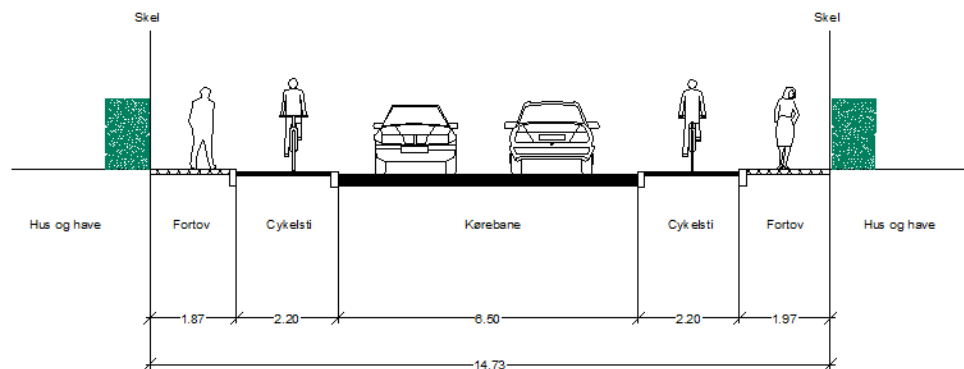
- › Frederiksborgvej fungerer som trafikvej i centrum af Lillerød. Vejen er udpeget som skolevej i Allerød Kommune, men der er ingen cykelfaciliteter på strækningen. Vejens eksisterende tværprofil består af en bred kørebane (10,3 m) og fortov (2,2 - 2,3 m) på begge sider langs vejen. Se Figur 11 for eksisterende tværsnit for Frederiksborgvej. Frem mod krydset Kollerødvej / Frederiksborgvej er etableret venstresvingbane (ca. 45 m lang) på Frederiksborgvej, se Figur 10.





Figur 11 Eksisterende tværsnit på Frederiksborgvej.

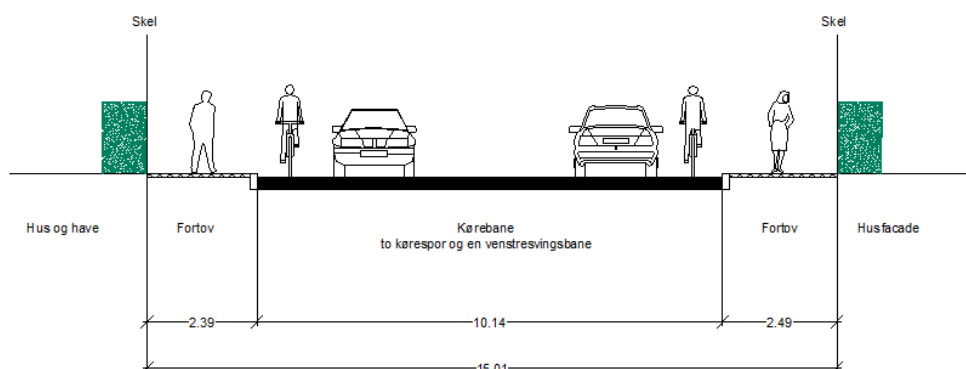
På strækningen foreslås, at der etableres enkeltrettede cykelstier i begge sider af vejen. Cykelstierne foreslås med en bredde på 2,20 m. Se Figur 12. For at opnå tilstrækkelig bredde til cykelstierne foreslås en reduktion af kørebanen til 3,25 m pr. kørespor, samtidig foreslås at bredden af fortovene i begge sider af vejen reduceres til 1,9 – 2,0 m<sup>2</sup>. Cykelstiernes tilkobling i det signalregulerede kryds Kollerødvej / Frederiksborgvej og rundkørsel Frederiksborgvej / Amtsvej skal tilpasses eksisterende forhold.



Figur 12 Foreslået tværsnit på Frederiksborgvej.

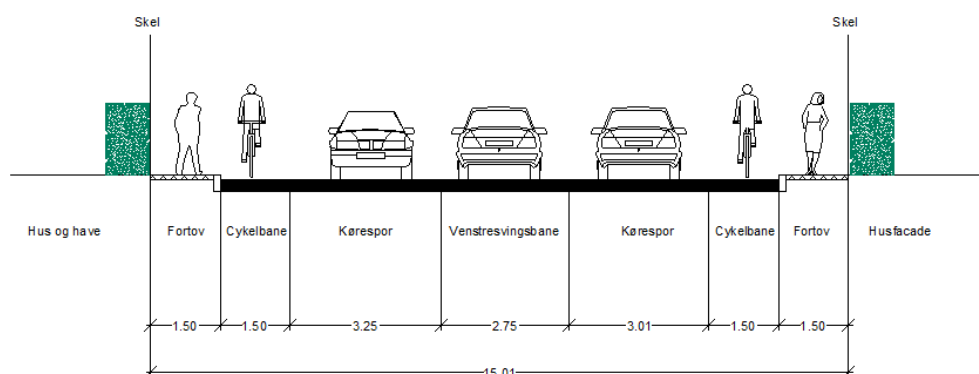
På Frederiksborgvej frem mod krydset med Kollerødvej består vejprofilet af et kørespor i hver kørselsretning samt en venstresvingbane på Frederiksborgvej, se Figur 13.

<sup>2</sup> For at opnå tilstrækkelige afvandringsforhold for det nye tværsnit, kan det blive nødvendigt at om-lægge fortovet på ny, da fortovet yderligere bliver indsnævret.



Figur 13 Eksisterende tværsnit på Frederiksborgvej frem mod krydset med Kollerødvej.

På strækningen med venstresvingsbanen langs Frederiksborgvej foreslås, at der etableres cykelbaner på 1,50 meters bredde til/fra krydset på Frederiksborgvej, se Figur 14. Efter ca. 45 meter (venstresvingsbanens længde) bliver cykelbanerne til cykelstier i 2,20 meters bredde, se Figur 12.



Figur 14 Foreslået tværsnit på Frederiksborgvej frem mod krydset med Kollerødvej.

Grundet et samlet tværprofil på ca. 15 meter er det kun muligt at etablere cykelbaner med minimumsbredden 1,50 m op imod krydset, hvor der er etableret venstresvingsspor. Fortove, cykelbaner, kørespor og venstresvingsbanens bredder følger som minimum mindstebredderne jævnfør vejreglerne.

Såfremt der ønskes etableret cykelstier på hele Frederiksborgvejs strækning, er det nødvendigt at skulle ekspropriere ca. 1,70 meter på sydsiden af vejen ved de sidste tre matrikler op imod krydset. Ved ekspropriation kan opnås nedenstående tværsnit, som har en samlet bredde på 16,65 meter:

Hus og have (mod syd)	Fortov	Cykelsti	Kørespor	Venstresvingsbane	Kørespor	Cykelsti	Fortov	Husfacade (mod nord)
	1,5 m	2,2 m	3,25 m	2,75 m	3,25 m	2,2 m	1,5 m	

### Fordele ved linjeføring 1:

- › Ruten løber gennem beboelseskvarter, og tiltag på strækningen kan dermed tilgodese lokale cyklister også. Særligt vil forbedringerne på Kollerødvej være til fordel for mange cyklister.
- › Ud over en supercykelsti til Allerød etableres der også cykelstier på en af kommunens udpegede skoleveje (Frederiksborgvej).
- › Eksisterende signalregulerede kryds på strækningen forbedres sikkerhedsmæssigt med tilbagetrækning af bilisters stopstreger.
- › Der etableres belysning i tunnel under Nymøllevej, hvilket skaber større trykthed for eksisterende brugere.

### Ulemper ved linjeføring 1:

- › Der er flere krydsninger på denne linjeføring i forhold til linjeføring 2, hvor med cyklister får flere konflikter og i højere grad kan blive opholdt i trafikken.
- › Det ses ikke muligt at etablere cykelstier på Gl. Lyngesvej og Kollerødvej som opfylder Supercykelstisekretariatets krav til bredder for en cykelsupersti.
- › I krydset Rødpælevej / Gl. Lyngesvej er sikkerhedsforholdene for cyklister mod Rødpælevej ikke optimale, idet cyklisterne skal krydse Gl. Lyngesvej i et sving, hvor oversigtsforholdene er dårlige. Der er risiko for at cyklister krydser Gl. Lyngesvej uden at orientere sig forsvarligt.

## 2.2 Økonomioverslag

Der er udarbejdet et overordnet anlægsoverslag for forlængelse af Farumruten ved alternativ 1. Anlægsoverslaget er beregnet til ca. 5,1 mio. kr. for delstrækningen fra Nymøllevej til Amtsvej. Hertil kommer overslag på 1,4 mio. kr. for hastighedsdæmpende tiltag mm. på Bregnerød Skovvej og 3 mio. kr. for stier på Amtsvej. Det samlede anlægsoverslag for linjeføring gennem Lillerød by bliver 9,5 mio. kr.

Til denne linjeføring forventes entreprenøromkostninger til følgende poster:

- › Belysning i stitunnel under Nymøllevej og gennem skoven til Rødpælevej, gerne solcellebelysning hvis det er muligt.
- › Hævet flade i krydset Gl. Lyngesvej / Rødpælevej.
- › Evt. ekspropriation i krydset Gl. Lyngesvej/Rødpælevej for at skabe bedre oversigtsforhold.
- › Majsbelægning på fortovet langs Gl. Lyngesvej.
- › Tilbagetrækning af stopstreger i krydset Gl. Lyngesvej / Kollerødvej.
- › Oprydning af kantsten i krydset Gl. Lyngesvej / Kollerødvej i det sydøstlige hjørne.
- › Fjerne belægningssten i cykelarealet på Kollerødvej i den delte sti og etablering af asfaltslidlag. Det vil sandsynligvis være nødvendigt med opretning/sætning af ny kantsten mellem cykelareal og fortovsareal i delt sti.
- › Tilbagetrækning af stopstreger i krydset Kollerødvej / Frederiksborgvej.
- › Anlæg af 2,2 m brede cykelstier på Frederiksborgvej.
- › Ændring af afvandingsforholdene på Frederiksborgvej, således at både kørebane, cykelsti og fortov afvandes korrekt.
- › Indsnævring af fortov på Frederiksborgvej. Dette kan medføre at fortovet skal lægges på ny.

De samlede anlægsudgifter fordeler sig på følgende poster:

> Entreprenøromkostninger	3.300.000 kr.
> Arbejdsplads mv (5 %)	165.000 kr.
> Interimsforanstaltninger (2 %)	70.000 kr.
> Tilfældige og uforudseelige udgifter (25 %)	884.000 kr.
> Forundersøgelser, projektering og tilsyn (15 %)	663.000 kr.
> <u>Samlede udgifter i alt</u>	<u>5.082.000 kr.</u>

Til anlægsoverslaget er følgende betingelser og forudsætninger gældende:

- > Vejlovens gæsteprincip forudsættes at være gældende for ledningsomlægninger. Omkostninger til ledningsomlægninger er ikke inkluderet i overslaget.
- > Eksisterende afvandingssystem forudsættes funktionsdueligt.
- > Omkostninger til arealerhvervelse er ikke inkluderet, da omfanget er ukendt.
- > Udgifter til afværge- og miljøforanstaltninger er ikke inkluderet, da omfanget er ukendt.
- > Anlægsarbejderne kan gennemføres kontinuerligt og fortløbende.

### 3 Alternativ 2

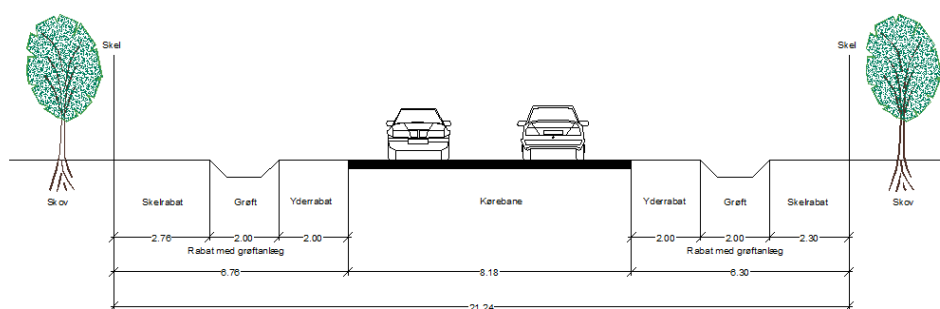
Linjeføring 2 forløber fra stikrydsningen på Nymøllevej ved Bregnerød Skovvej nordøst langs Nymøllevej til Allerødvej. Herefter mod nordvest ad Allerødvej og Frederiksborgvej til rundkørslen Frederiksborgvej / Amtsvej, se Figur 15. Ruten tilkøbes supercykelstien Allerødruten via Amtsvej.



Figur 15 Alternativ 2 til linjeføring for forlængelse af Farumruten.

### 3.1 Overordnet linjeføring, tværsnit samt fordele og ulemper

Rutens linjeføring er beskrevet ovenfor. Nymøllevej er en primær trafikvej med knap 12.000 motorkøretøjer i årsdøgntrafik målt i 2005, og forløber fra Blovstrød (fra Kongevejen) til Vassingerød (ved Slangerupvej). Nymøllevej er en tosporet vej uden cykelfaciliteter og belysning, hvor hastighedsbegrænsninger er 80 km/t, se Figur 16 for eksisterende tværsnit på Nymøllevej. Selvom der ikke er etableret stier på strækningen færdes flere cyklister på Nymøllevej, hvorfor der i dag opstår flere farlige situationer.

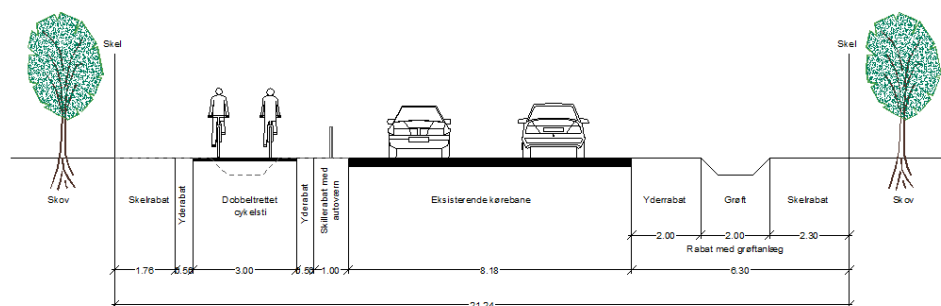


Figur 16 Eksisterende tværsnit for Nymøllevej. Grøftens placering og dimension er skønnet ud fra foto.

Da denne linjeføring fortrinsvis er nyanlæg af cykelfaciliteter langs Nymøllevej, er der på delstrækningen på Nymøllevej flere løsningsmuligheder til cykelfaciliteterne. Uanset valg af løsningsforslag skal der etableres belysning langs stien, f.eks. solcellelys- pullerter eller som minimum belysning, som kan lede cyklisterne. Nedenfor er gennemgået mulige forslag til tværsnit for Nymøllevej samt oplyst et par fordele og ulemper for hvert tværsnit. Overordnet set arbejdes med tre scenarier, hvor stianlægget kan etableres indenfor eksisterende vejskel:

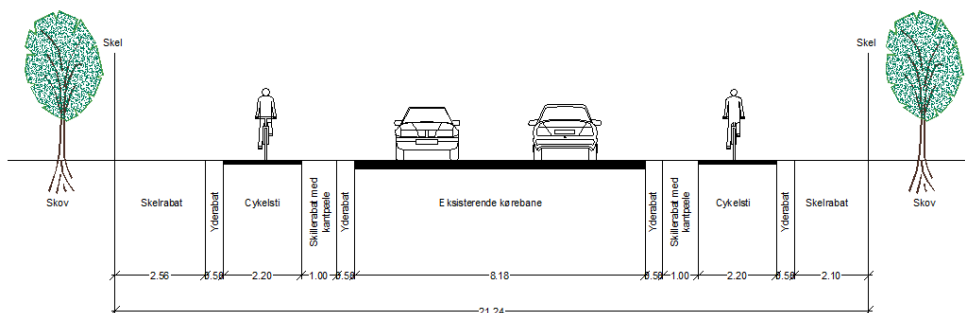
1. Dobbeltrettet cykelsti langs vejens østlige side.
2. Dobbeltrettet cykelsti langs vejens vestlige side.
3. Enkeltrettede cykelstier langs vejen i begge sider.

#### Dobbeltrettet cykelsti



Figur 17 Tværsnitsforslag A med dobbeltrettet cykelstier langs Nymøllevej og min 1 m skillerabat mellem kørebane og cykelsti med autoværn.

- > Figur 17 viser forslag A til cykelfaciliteter langs Nymøllevej. I dette forslag foreslås etablering af dobbeltrettet cykelsti på 3,0 meters bredde og med en skillerabat på min. 1 m mellem kørebane og cykelsti med autoværn. For at kunne etablere cykelstien er det nødvendigt at ændre i afvandringsforhold og grøft i den side, hvor cykelstien ønskes anlagt. På figuren er det illustreret at cykelstien anlægges i vestlig side, men cykelstien kan ligeledes placeres i den østlige side af vejen.



Figur 18 Tværslagsforslag B med enkeltrettede cykelstier langs Nymøllevej, hvor kørebane og cykelsti adskilles med en skillerabat med kantpæle.

- › Figur 18 viser forslag med anlæg af cykelstier i begge sider langs vejen. Stierne anlægges i en bredde af 2,20 m og adskilles via kørebane med en skillerabat (min. 1 m bred) med kantpæle.

Uanset valg af dobbelt- eller enkeltrettede cykelstier vurderes krydsninger forholdsvis sikre, idet det sker via stitunnel ved Bregnerød Skovvej under Nymøllevej og rampeanlæg til Allerødvej - og der ikke er krydsningsbehov over Nymøllevej på strækningen mellem de to veje.

Samlet vurdering af scenarierne er, at såfremt stien placeres i én side af vejen (dobbeltrettet sti), er anlægsomkostningerne mindst 36 % billigere end ved cykelfaciliteter i begge sider langs vejen (se afsnittet vedrørende anlægsoverslag for alternativ 2). En løsning i begge sider langs vejen bliver bl.a. dyrere grundet udgifter til større arealbehov, afvandringsforholdene i begge sider af Nymøllevej vil blive påvirket af cykelstierne og der skal etableres to rampeanlæg til Allerødvej, som alt andet lige vil være dyrere end et rampeanlæg.

I Allerød Kommuneplan er udlagt sti langs hele Nymøllevej (fra Sortemosevej i nord til Slangerupvej i syd), hvorfor det er vigtigt at tænke denne delstrækning ind i en større sammenhæng.

En evt. senere forlængelse af stien frem til krydset Sortemosevej vil kun kunne etableres som enkeltrettede stier, grundet snævre forhold under Allerødvej og jernbanebroen. Løsningsforslaget med enkeltrettede stier vil altså være bedst, set i denne sammenhæng, da en løsning med dobbeltrettet sti i den ene side, vil medføre et krydsningsbehov ved Allerødvej, hvilket ikke er hensigtsmæssigt, set ud fra et trafikikkerhedsmæssigt perspektiv. Samtidig vil cyklister ved enkeltrettede cykelstier ikke skulle cykle i modsat retning af kørselsretningen.

Omvendt vil en forlængelse af stien frem til Rådhusvej løses bedst med en dobbeltrettet sti i den vestlige side, da man på denne måde undgår at krydse Nymøllevej, hvis man skal ind ad / kommer fra Rådhusvej.

Ved begge løsningsforslag er gældende, at cykelstierne anlægges indenfor eksisterende matrikel for offentlig vej, men det vil på nogle dele af strækningen være nødvendigt at skulle fælde eksisterende skov/beplantning, som er plantet på matriklen for offentlig vej (nuværende vejudlæg er ikke kendt).

Nedenfor er beskrevet mere detaljeret hvilken overordnet linjeføring og forbedringstiltag der tænkes planlagt på ruten:

- › Hvor **Bregnerød Skovvej møder Nymøllevej**, ledes cyklister ud på cykelsti langs Nymøllevej, se ovenstående beskrivelse og Figur 17 - Figur 18 for nærmere beskrivelse af cykelstier. Tilkobling til cykelstier afhænger af valg af cykelfaciliteternes placering i forhold til Nymøllevej.

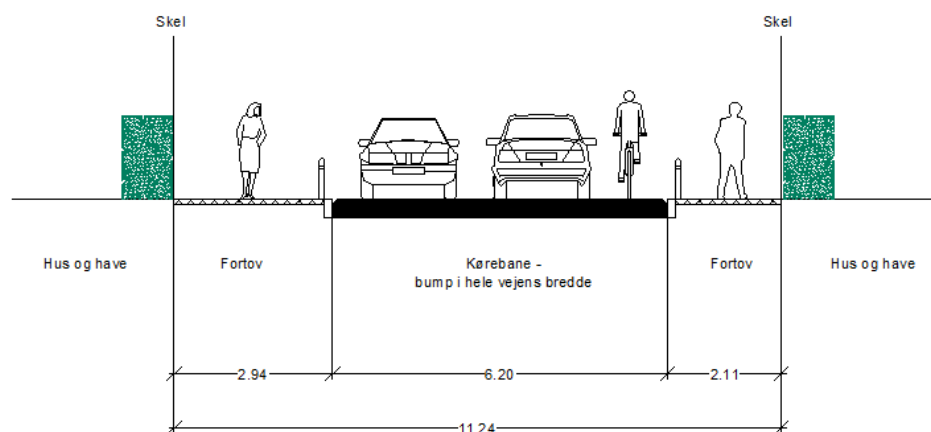
Såfremt cykelfaciliteter anlægges i vestsiden af vejen, ledes cyklisterne fra Bregnerød Skovvej under Nymøllevej via eksisterende stitunnel, hvorefter de skal ledes mod øst i et sving fra stitunnelen op på Nymøllevej via en nyanlagt sti.

Såfremt cykelfaciliteterne anlægges i østsiden af vejen, ledes cyklisterne fra Bregnerød Skovvej og bag om rastepladsen ved Nymøllevej via en ny sti og ud til Nymøllevej nord for rastepladsen.

Cyklisterne fortsætter herefter ad Nymøllevej frem til Allerødvej.

- › Ved **Allerødvej** etableres ramper fra Nymøllevej op på Allerødvej. Afhængig af valg af placering af cykelfacilitet på Nymøllevej etableres der 1 eller 2 ramper i en bredde af 2,2-3 m, afhængig af valg af enkelt- eller dobbelttretruede stier. Såfremt rampen placeres mod vest, tilkobles rampen Allerødvej via et grønt areal, som Allerød Kommune ejer. Etableres stien i østlig side af Nymøllevej vil det være nødvendigt at ekspropriere, hvor der p.t. er grantræ plantage.
- › Hvor rampeanlægget møder **Allerødvej** etableres ekstra belysning på Allerødvej. Ellers foretages der ingen yderligere ændringer i krydset. Allerødvej er en lukket lokalvej og trafikmængden er dermed begrænset ved rampeanlægget. Der er derfor ikke behov for yderligere krydsforanstaltninger til rampeanlægget. Det skal dog sikres at der er god oversigt i krydset, hvilket kan medføre at der skal etableres en oversigtsservitut på grunden ved krydsningen.
- › **Allerødvej**, som er en blind lokalvej, er på en del af strækningen indrettet med 30 km/t hastighedszone. Kørebanen har en bredde på 6 m med fortov på 2-3 m i hver side. Der er etableret fire hastighedsdæmpende bump dimensioneret til 30 km/t. Bumpene er i hele vejens bredde med steler placeret i fortovskanten. Der er ingen cykelfaciliteter på vejen. Se Figur 19 for eksisterende tværsnit på Allerødvej.

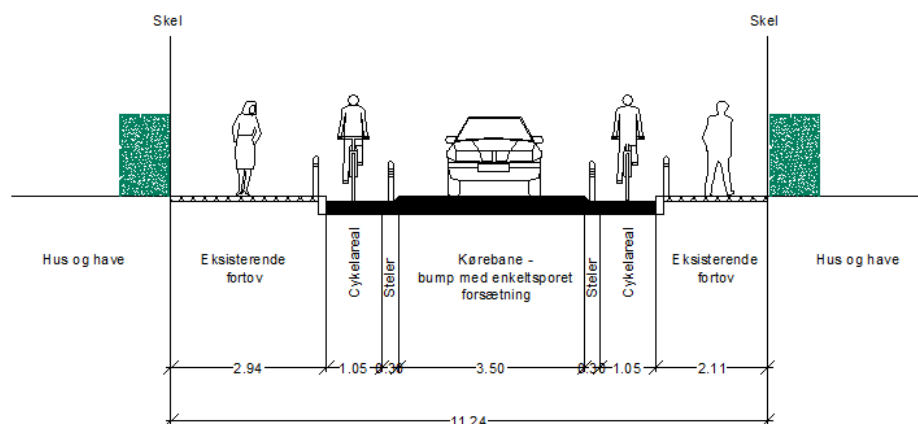




Figur 19 Eksisterende tværsnit på Allerødvej ved et bump.

Forslag til Allerødvej er at hastighedszonen forlænges til at være gældende helt frem til rundkørslen Frederiksborgvej / Amtsvej. Der etableres yderligere et femte bump på strækningen lige øst for rundkørslen.

Alle bumpene på strækningen ændres, således at de ikke er anlagt fra kantsten til kantsten, men i stedet indsnævres til en enkeltsporet forsætning i midten af vejen i 3,5 meters bredde. Dermed skal cyklister ikke køre over bumpene. Derudover etableres en stele i hver side af bumpene, således at bilister ikke kan køre over bumpene med kun et hjulpar. Det fremtidige tværsnit ved et bump kan ses på Figur 20.



Figur 20 Foreslået tværsnit på Allerødvej ved et bump.

- › Allerødvej tilslutter rundkørslen Frederiksborgvej / Amtsvej.

### Fordele ved linjeføring 2:

- › Det er muligt at forlænge cykelstierne langs Nymøllevej til Sortemosevej, i overensstemmelse med kommuneplanen.
- › Ligeledes er det muligt at forlænge stien langs Nymøllevej fremadrettet mod syd til Rådhusvej, hvormed cyklister kan færdes sikkert til den sydlige del af Lillerød.

- › Cykelstien langs Nymøllevej vil have bredder, som opfylder koncept for supercykelstier.
- › På Allerødvej er etableret bump på strækningen, som nedsætter bilisternes hastighed. Bumpene udføres som enkeltsporet forsætning, hvormed cyklisterne ikke skal forcerer bumpene.
- › Linjeføringen langs Nymøllevej løber langs kanten af byen, hvormed rutens forløb ikke er tæt placeret ved brugernes bopæl / arbejdsplads / besøgsmaal. Derimod vil cyklisterne have følelsen af at kunne køre "den mest direkte vej".

### Ulemper ved linjeføring 2:

- › Cykelstien langs Nymøllevej vil evt. give et indgreb i miljøet langs Nymøllevej og skoven, som Nymøllevej forløber gennem.
- › Cyklister kan i højere grad føle sig utrygge ved at skulle cykle langs en trafikeret vej med høj hastighed.
- › Stier langs Nymøllevej vil medføre at træer fjernes og vejen kan synes bredere, hvilket kan medføre en øget kørehastighed.
- › På Allerødvej etableres der ingen selvstændige cykelfaciliteter. Vejen er dog hastighedsdæmpet med bump og 30 km/t hastighedszone.

## 3.2 Økonomioverslag

Der er udarbejdet et overordnet anlægsoverslag for forlængelse af Farumruten ved alternativ 2. Anlægsoverslaget er beregnet til ca. 11,1-13,8 mio. kr. for dobbelttrættet cykelsti og 21,5 mio. kr. for enkelttrættede cykelstier på delstrækningen fra Nymøllevej til Amtsvej. Hertil kommer overslag på 1,4 mio. kr. for hastighedsdæmpende tiltag mm. på Bregnerød Skovvej og 3 mio. kr. for stier på Amtsvej. Det samlede anlægsoverslag for linjeføring langs Nymøllevej bliver mellem 15,5 mio. kr. til 25,9 mio. kr.

Til denne linjeføring forventes entreprenøromkostninger til følgende poster:

- › Belysning langs cykelstien på Nymøllevej.
- › Ændring af afvandingsforhold langs Nymøllevej.
- › Afvanding af nye stier langs Nymøllevej.
- › Etablering af sti/rampe fra stitunnelen til Nymøllevej og/eller etablering af sti bagom rastepladsen i østsiden.
- › Anlæg af underbund og cykelsti langs Nymøllevej.
- › Evt. fældning af skov langs Nymøllevej for at kunne placere stien.
- › Rampeanlæg fra Nymøllevej op til Allerødvej.
- › Fældning af skovareal til rampeanlægget. Det er måske nødvendigt at opkøbe anden mands jord, såfremt rampen skal placeres i den østlige side.
- › Ekstra belysning på Allerødvej, hvor rampeanlægget møder denne.
- › Ændring af eksisterende bump på Allerødvej.
- › Etablering af et bump på Allerødvej.
- › Forlængelse af 30 km/t hastighedszone.

De samlede anlægsudgifter fordeler sig på følgende poster for de tre scenarier:

	Dobbeltrettet, øst	Dobbeltrettet, vest	Enkelt-sided
Entreprenøromkostninger	7.214.000 kr.	8.966.000 kr.	13.968.000 kr.
Arbejdsplads mv (5 %)	361.000 kr.	449.000 kr.	699.000 kr.
Interimsforanstaltninger (2 %)	152.000 kr.	189.000 kr.	294.000 kr.
Tilfældige og uforudseelige udgifter (25 %)	1.932.000 kr.	2.401.000 kr.	3.740.000 kr.
Forundersøgelser, projektering og tilsyn (15 %)	1.449.000 kr.	1.801.000 kr.	2.805.000 kr.
Samlede udgifter i alt	11.108.000 kr.	13.806.000 kr.	21.506.000 kr.

Til anlægsoverslaget er følgende betingelser og forudsætninger gældende:

- › Vejlovens gæsteprincip forudsættes at være gældende for ledningsomlægninger. Omkostninger til ledningsomlægninger er ikke inkluderet i overslaget.
- › Eksisterende afvandingssystem forudsættes funktionsdueligt.
- › Omkostninger til arealerhvervelse er ikke inkluderet, da omfanget er ukendt.
- › Udgifter til afværge- og miljøforanstaltninger er ikke inkluderet, da omfanget er ukendt.
- › Anlægsarbejderne kan gennemføres kontinuerligt og fortløbende.

#### 4 Sammendrag og vurdering

Nærværende notat omhandler vurdering af to alternative linjeføringer for forlængelsen af supercykelstien Farumruten til Allerød. Nedenfor er et sammendrag af de to alternative linjeføringer hvor der er samlet op på løsningsforslagene. Efter sammendraget er anbefalet hvilket løsning, som umiddelbar er mest hensigtsmæssig at arbejde videre på.

	Alternativ 1	Alternativ 2
Rutens længde	Ruten er 1,56 km lang fra Nymøllevej og altså en smule længere end alternativ 2.	Ruten er 1,46 km lang, og altså en anelse kortere end alternativ 1. Ruten kan føles mere direkte og dermed kortere.
Økonomisk overslag	9,5 mio. kr.	15,5-18,2 mio. kr. for dobbeltrettet cykelsti 25,9 mio. kr. for enkeltrettede cykelstier.
Økonomi holdt op imod beløb bevilget til puljen	8,3 mio. kr. er bevilget til forlængelse af Farumruten, hvoraf kommunens andel udgør 4,15 mio. kr. Etablering af alternativ 1 vil ikke kunne etableres indenfor bevilget pulje. Meromkostningerne på 1,2 mio. kr. skal finansieres af Allerød Kommune.	8,3 mio. kr. er bevilget til forlængelse af Farumruten, hvoraf kommunens andel udgør 4,15 mio. kr. Etablering af alternativ 2 vil ikke kunne anholdes indenfor bevilget pulje, hvorved meromkostningerne skal finansieres af Allerød Kommune.
Linjeføringens sammenhæng med øvrigt stinet i kommunen	Dette alternativs linjeføring forløber både langs veje udenfor eksisterende stinet og på kommunens eksisterende trafikstier på Gl. lyngevej og Kollerødvej. Ved dette alternativ vil etablering af cykelsti på Frederiksborgvej hænge sammen med kommunens planlagte trafiksti mellem Amtsvej og Kollerødvej jf. Allerød Kommuneplan 2013.	Linjeføringen er nyanlæg og vil ikke umiddelbart forbinde kommunens eksisterende stinet. Til gengæld vil stien langs Nymøllevej kunne tænkes ind i kommunens sammenhæng med planlagt trafiksti langs hele Nymøllevej jf. Allerød Kommuneplan 2013.
Tilgodeselse af brugerne - både supercykelstipendlerne og øvrige brugere	Valg af denne løsning vil både tilgodesede supercykelstipendlerne, men også øvrige cyklister i Lillerød, da linjeføringen forløber gennem Lillerød by og forbinder	Alternativet vil tilgodesede supercykelstipendlerne, som skal fra start til slut på ruten. Ruten er placeret i områder, som ikke umiddelbart forbinder bolig, arbejde

	boligkvarter med centrum. Derudover vil anlæg af cykelstier på Frederiksborgvej tilgodese skoleelever, da vejen er udpeget som skolevej.	og attraktioner, hvormed tilgængeligheden til ruten begrænser pendlere, som ønsker at komme på ruten mellem start og slut og øvrige brugere at cykelstinet i kommunen.
Valg af løsning ift. konceptet for supercykelstier	Alternativets løsning opfylder ikke alle steder supercykelstinetts koncept til stibredder, hvorfor der for Gl. Lyngavej og Kollerødvej skal søges godkendelse fra styregruppen. Samtidig kan ruten opfattes som ikke at være den mest direkte rute, som er gennem Kratbjerg. Til gengæld er ruten meget tilgængelig for mange brugere.	Løsningen opfylder i høj grad krav til konceptet for stibredder, jævnhed og fremkommelighed. Til gengæld opfylder alternativet ikke i lige så høj grad konceptet til direkte rute og tryghed, da ruten er placeret langs en trafikeret vej med høj hastighed i udkanten af skovområde, hvormed ruten ikke er synlig fra naboombgivelserne.
Fremkommelighed	Cyklisterne på ruten har på store dele af strækningen deres eget areal at færdes på uden anvendelse af andre trafikanttyper. Dog er cykelfaciliteterne flere steder ikke tilstrækkelig til, at cyklister har mulighed for at køre i eget tempo uden forsinkelser forårsaget af andre trafikanter (f.eks. grundet begrænset overhalingsmuligheder).	Fremkommeligheden på ruten vurderes at være fin. På størstedel af strækningen har cyklister mulighed for at køre i præcis deres eget ønskede tempo og mulighed for forsvarlige overhalinger. Rampeanlægget fra Nymøllevej til Allerødvej kan dog virke reducerende for rejsehastigheden grundet dens stigning.
Ophold på ruten (krydsninger)	Der forekommer flere krydsninger på ruten, som kan give ophold for cyklisterne. Bl.a. i de to signalregulerede kryds samt krydset mellem Gl. Lyngavej og Rødpælevej.	Krydsningerne på ruten er begrænset og cyklisterne møder næsten ingen steder med ophold langs ruten.
Sikkerhed	Ruten bør være sikker at køre på, da man på næsten hele strækningen er adskilt fra bilisternes færdselsareal. Dog vurderes sikkerheden for fodgængere eller trængning mellem cyklister forøget, grundet de smalle delte stier. Sikkerheden i de signalregulerede kryds forbedres for cyklister bl.a. ved tilbagetrukne stopstreger.	Ruten bør være sikker at køre på for cyklister. Langs Nymøllevej kan bilisternes høje hastighed medvirke til alvorlige ulykker, men da vej og sti er adskilt via rabat og autoværn/kantpæle bør ulykkesrisikoen minimeres. På Allerødvej ville det være mest sikkert med cykelsti eller -bane, hvormed bilister og cyklisters færdselsareal blev adskilt, men grundet pladmangel vurderes løsning med hastighedsnedsættelse og bump forsvarligt.
Tryghed	Den trafikale tryghed kan nogle steder være reduceret grundet de snævre pladsforhold på de delte stier. Især trygheden for fodgængere vil blive påvirket ved dette løsningsforslag.	Langs Nymøllevej kan den sociale og trafikale tryghed opleves reduceret.
Trafiksammensætning (cykeltrafik sammen med anden trafik)	På dele af strækningen skal cyklisterne dele færdselsarealet med bilister (på Rødpælevej), men trafikken er meget begrænset og lokal. På Gl. Lyngavej og Kollerødvej skal cyklisterne færdes via delte stier med fodgængere. Cyklisterne har deres eget areal på de delte stier, men færdsel mellem cyklister og fodgængere sker på et kompakt areal.	På Allerødvej skal cyklisterne dele færdselsarealet med bilisterne. Vejen er forholdsvis smal, og møde mellem to biler og cyklister samtidig kan betyde, at fremkommeligheden reduceres for bilisterne og til fare for cyklisterne. På Nymøllevej er cyklisterne adskilt fra bilisterne. Den store forskel i hastigheden mellem cyklister og bilister kan betyde øget utryghed for cyklisterne og fældning af træer langs vejen kan bevirke til højere hastighed fra bilisterne, da vejens kan føles bredere.

Den bedste løsning rent konceptmæssigt vedr. supercykelstier er alternativ 2 med cykelsti langs Nymøllevej med tilstrækkelig bredde, jævnhed, fremkommelighed og ophold (krydsninger) på ruten. Alternativets linjeføring vil dog ikke hænge sammen med kommunens øvrige stinet og tilgængeligheden til ruten er begrænset. Dog vil valg af denne løsning hænge godt sammen med kommunens planlagte trafiksti langs Nymøllevej fra Sortemosevej og mod sydvest til Slagelsevej i overensstemmelse med kommuneplanen. Alternativet er dog forholdsvis dyrt og kan ikke anlægges indenfor bevilget pulje til supercykelstien.

Såfremt man sigter mod at anlægge supercykelstien med mindst mulige meromkostninger i fht. bevilget som puljebeløb, anbefales alternativ 1. Dette alternativ giver en tryk og tilgængelig rute for cyklisterne (måske på bekostning af fodgængerne), hvor der bl.a. anlægges cykelsti på eksisterende skolevej. Samtidig er der god harmoni mellem linjeføringen og det eksisterende stinet i kommunen. Linjeføringen gennem Lillerød betyder dog også, at der må gås på kompromis med supercykelstikonceptet vedr. bredder og fremkommelighed.

**Bilag: 21.1. Udkast til brev til transportministeren**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 86325/14

Transportminister  
Magnus Heunicke  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Allerød Kommune

Dato:

Kære Magnus Heunicke,

Vi vil gerne mødes med dig for at drøfte afviklingen af trafikken i Nordsjælland, idet det er et stærkt ønske i Allerød kommune, at udbygningen af Hillerødmotorvejen prioriteres. Der sker fortsat mange uheld på strækningen, og den manglende fremkommelighed i myldretiden er et stigende problem for alle pendlere i Nordsjælland.

Alene på den strækning af motortrafikvejen, der ligger i Allerød Kommune, er der i år sket 8 uheld, hvilket betyder, at 2014 vil blive det år, hvor der er sket flest uheld på strækningen inden for de sidste 15 år.

Trafikken på Hillerødmotorvejen er stadig stigende. På strækningen fra Allerød til Hillerød er udformningen af vejen med i alt tre baner uden adskillelse til modkørende, ikke hensigtsmæssig. Ud over sikkerhedsproblemer betyder trafikken, at trængselsproblemerne på strækningen opleves som stadig større. Særligt i morgentimerne ind mod København er trængslen massiv.

Udbygningen af infrastruktur sker normalt forud for en udbygning, og nu bygges der et nyt supersygehus syd for Hillerød. Der er derfor gode grunde til at fremme planerne for udbygningen af Hillerødmotorvejen til 4 sporet motorvej frem til Isterødvejen.

Vi ønsker, at udvidelsen af motortrafikvejen snarligt vil blive prioriteret, så antallet af ulykker på strækningen reduceres mest muligt, og vi håber derfor, at du har tid til at mødes med os.

Venlig hilsen

Jørgen Johansen / Jesper Hammer  
Borgmester / Udvalgsformand



**Bilag: 22.1. Anlægsregnskab.pdf**

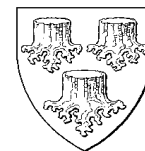
**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 73464/14





## REGNSKAB FOR ANLÆGSBEVILLING

## Teknik- og Drift

Indstiller nedenstående regnskab til godkendelse

ANLÆGSARBEJDE				
Trafiksanering i området omkring Lyng skole				
HOVEDKONTO	HOVEDFUNKTION	FUNKTION	STED NR:	FAGUDVALG:
02	28	22	7101	Teknik- Planudvalget

MEDDELTE ANLÆGSBEVILLINGER		BELØB	
NUMMER:	DATO:	UDGIFT	INDTÆGT
	BY 300812	6.000.000	
	BY 260913	195.000	
SAMLET ANLÆGSBEVILLING:		6.195.000	

AFHOLDTE UDGIFTER / INDTÆGTER	BELØB	
REGNSKABSÅR:	UDGIFT	INDTÆGT
2012	1.774.415,00	
2013	4.291.185,00	
2014	98.834,00	
SAMLET ANLÆGSUDGIFT/INDTÆGT:	6.164.434,00	
MERUDGIFT / MINDREINDTÆGT:		
MINDREUDGIFT / MERINDTÆGT:	30.566,00	
AFVIGELSE I PROCENT:	0,5	

Allerød

den

23. september 2014

Projektansvarlig godkender, at anlægsarbejdet er afsluttet, og at alle udgifter og indtægter vedrørende anlægsarbejdet indgår i det aflagte regnskab.

Jeppe Skovgaard Schmidt

underskrift

Økonomi godkender, at de anførte bevilligstal og regnskabstal er i overensstemmelse for økonomisystemets budget- og regnskabstal.

Mette Moldenæs

underskrift

Godkendt i

den

punkt

(vedlagt)

**SPECIFIKATION OG BEMÆRKNINGER TIL ANLÆGSREGNSKABET:**

Der er afholdt følgende udgifter:

**Bilag: 23.1. Foto 1.pdf**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 81780/14



**Bilag: 23.2. Foto 2.pdf**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 81779/14



**Bilag: 23.3. Foto 3.pdf**

**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 11. november 2014 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 82213/14

