

REFERAT Teknik og Miljøudvalget (2005 - 2021) d. 03-02-2009

Mødedato Tirsdag d. 03. februar 2009 kl. 00:00

Mødested

Indholdsfortegnelse

Dagsorden.doc.....	3
Referat.doc.....	16

Punkt 1: Dagsorden.doc



Gentofte Kommune

Dagsorden til møde i Teknisk udvalg

Dagsorden åben

Mødedato 03. februar 2009
Mødetidspunkt 17.00
Mødelokale Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Teknisk udvalg

den 03. februar 2009

Åben dagsorden

- 1 Fartdæmpende foranstaltninger på Skovvej fra Lille Femvej til Solbakkevej**
- 2 Trafikforhold ved Skovgårdsskolen - Evaluering af forsøgsordning**
- 3 Trafikforhold på Hvidørevej**
- 4 Gentofte Kommunes Busplan 2008 - 2011**
- 5 Meddelelser fra formanden/forvaltningen og spørgsmål fra medlemmerne**

Lukket dagsorden

- 6 Sag på dagsordenen**

Møde i Teknisk udvalg den 03. februar 2009

1 Åbent Fartdæmpende foranstaltninger på Skovvej fra Lille Femvej til Solbakkevej

[021584-2007](#)

Resumé

Grundejerne på Skovvej fra Solbakkevej til Lille Femvej har henvendt sig til Teknik & Miljø med henblik på at få etableret fartdæmpende foranstaltninger på vejen, da de mener, at hastighederne på vejen er for høje, og idet Gentofte Kommune har etableret en børnehave på Solsiden, med tilhørende ekstra trafik.

Teknik & Miljø forelægger skitseprojekt som er godkendt af grundejerne.

Baggrund

Skovvej-strækningen er beliggende mellem Solbakkevej og Lille Femvej og er klassificeret i vejklasse 3, og er på denne strækning busførende.

Det er politisk besluttet, at der normalt kun gives tilladelse til etablering af brugerbetalte fartdæmpere på klasse 4 veje. I enkelt tilfælde vil der kunne opnås dispensation for veje med vejklasse 3, men kun hvis der er helt særlige trafiksikkerhedsmæssige forhold der gør sig gældende, og vejen ikke er busførende, se vedlagte notat om Fartdæmpende foranstaltninger og vejklasser.

Der er 81 % tilslutning fra alle høringsberettigede til at få etableret fartdæmpende foranstaltninger på selve strækningen, og til det fremlagte skitseprojekt er der 70 % tilslutning.

Teknik & Miljø har udarbejdet et skitseprojekt til en anbefalet hastighed på 40 km/t, i henhold til vejreglerne for etablering af pudebump, jf. vedlagte oversigtsplan med placering af bump. Der vedlægges endvidere notat om pudebump.

Anlægsudgifterne til 3 fartdæmpere egnet for busser, med cykelbane og 2 skilte, som afholdes af grundejerne, anslås til 160.000 kr.

Efterfølgende driftsomkostninger, som påhviler kommunen, udgør i alt 7.500 kr. pr. år, ekskl. moms.

Der er indkommet indsigelse fra Skovvej 16 og Skovvej 25 og 27. Indsigelserne vedlægges. Endvidere vedlægges Uddrag fra indsigelsen fra Skovvej 25 og 27 samt kommentarer.

Vurdering

Skovvej er på strækningen mellem Solbakkevej og Lille Femvej en forholdsvis smal klasse 3 vej, der samtidig har et par sving. Det vurderes, at det primært er i morgentimerne, at der er meget trafik. Midt på dagen er der kun lidt trafik. Der er foretaget fire trafiktællinger på strækningen i 2007, 2008 og 2009. Disse viser gennemsnitshastigheder fra 38 km/t til 53 km/t samt 85 percentil på 41 til 65 km/t, jf. nedennævnte skema:

Der er gennemført følgende trafiktællinger på Skovvej:

Periode	Type	Placering	Retning /snit	Årsdøgn- trafik (ådt)	Gsn. Hastighed km/t	85%-Fraktil Km/t
Jan. 09	maskinel	Nr. 18	syd			
Jan. 09	maskinel	Nr. 18	nord			
10-17 Juli 08	radar	Nr. 17	nord	721	65	53
13-20 Juli 08	radar	Nr. 17	nord	424	41	49
April 08	maskinel	Nr. 18	syd	499	48	38,7
April 08	maskinel	Nr. 18	nord	481	47,4	37,8
Januar 07	radar	Nr. 17	syd	105	43	51
Dec. 07	radar	Nr. 22	nord	740	38	45

Fartmålinger fra januar 2009 vil blive fremlagt på mødet.

Det skal oplyses at radarmålingerne foretaget med kommunens mobile fartmålervogne er vejledende værdier:

- Køretøjer mv. med en hastighed under 20 km/t tælles ikke for at undgå cyklister fodgængere mv.
- Fartmålervognenes primære formål er at gøre bilisterne opmærksomme på deres fart og medvirke til at denne sættes ned.
- Fartmålervognen måler alle køretøjer under et.

De maskinelle målinger udføres hvert år i Gentofte Kommune. Kommunen er opdelt i en vestlig og østlig del som tælles hvert andet år.

- De maskinelle tællinger er den mest optimale metode til at opsamle trafikdata. Der tælles enten med histor-plader eller med slanger.
- De maskinelle tællinger kan klassificere køretøjerne, så der opnås viden om biler, lastbiler, busser mv.

Såfremt der skal udføres mere eksakte analyser af trafikforholdene på en vejstrækning, bør dette ske med maskinelt tælleudstyr.

Park og Vej har fundet, at radarmålingen fra juli 2008 (benævnt 10-17 juli 2008, som beklageligvis er udleveret ukritisk til borgeren) adskiller sig så signifikant fra øvrige målinger, at dataene er blevet underlagt en yderligere analyse. Erfaringerne viser, at den første dag og sidste dag i målingsperioden kan indeholde "forurenede" data fra flytning mv., og der er derfor foretaget udtræk af målingerne uden første og sidste døgn (anført ovenfor benævnt 12-19 juli 08). Disse data viser, at gennemsnitshastigheden som ventet er væsentligt lavere, og at den maksimale hastighed har været 88 km/t. Dette billede forventes bekræftet af den maskinelle måling i januar 2009.

Det anbefales, at der ikke gives dispensation til etablering af fartdæmpere, idet vejen er busførende, og idet det vurderes, at gennemsnitshastighederne ikke er alarmerende høje. I myldretiden om morgen, er hastighederne ikke så høje, idet der er parkerede biler og dermed nedsat oversigtsforhold. Midt på dagen og om aftenen er der meget få biler, og da er det muligt at køre hurtigere på strækningen.

Såfremt der gives dispensation til fartdæmpere, kan det ikke anbefales, at bumpene etableres før infrastrukturprojektet i området er færdigt, da bumpene vil vanskeliggøre og fordyre reovering af vejen.

Movia er principielt imod etablering af fartdæmpere på de busførende veje, og henviser blandt andet til Arbejdstilsynets skrift af 1. juli 2008 om, at vej bump kan give sundhedsskadelige helkropsvibrationer. Movia kan dog godkende pudebump, hvor bussen kan skræve henover, og hvor bilerne vil have et hjulsæt oppe på bumpet. Der kræves dog yderligere en cykelbane eller skiltning med parkeringsforbud umiddelbart før bumpene, da det ikke vil være muligt for bussen at komme ind i banen, hvis der er parkeret op til bumpet, og idet, det ellers kan risikeres at cyklister svinger ud på midten af kørebanen for at undgå at køre på bumpet.

Nordsjællands Politi har principgodkendt skitseprojektet, og har set trafiktællingerne og mener ikke, at der umiddelbart er behov for fartdæmpere.

Det skal bemærkes, at brugerbetalte fartdæmpende foranstaltninger overtages af Gentofte Kommune – når bumpene er etableret og godkendt, jf. Vejreglerne – til drift og vedligeholdelse.

Gentofte Kommune kan til enhver tid ændre på den fysiske udformning og placering af foranstaltningerne, såfremt dette skønnes nødvendigt i forhold til ændrede lovkrav, trafiksikkerhed og retningslinier eller for at skabe en samlet helhed for et område i forbindelse med etablering af evt. zoneområder. Såfremt kommunen vælger at ændre på dem, er det kommunen, der betaler.

Indstilling

Teknik & Miljø indstiller
til Teknisk Udvalg:

At der ikke gives dispensation til etablering af fartdæmpere på Skovvej, idet strækningen er busførende.

Bilag

[Oversigtskort](#)

[Oversigt over høringsberettigede](#)

[Oversigtskort - busrute på Skovvej](#)

[Oversigtsplan med placering af bump](#)

[Principskitse vedr. placering af bump](#)

[Notat vedr. pudebump](#)

[Notat - Fartdæmpende foranstaltninger og vejklasser](#)

[Indsigelse fra Skovvej 16](#)

[Indsigelse fra Skovvej 25 og 27](#)

[Uddrag af indsigelse fra Skovvej 25 og 27 og kommentarer](#)

Møde i Teknisk udvalg den 03. februar 2009

2 Åbent Trafikforhold ved Skovgårdsskolen - Evaluering af forsøgsordning

[013766-2006](#)

Resumé

Teknisk Udvalg behandlede på sit møde den 5. februar 2008, pkt. 10 spørgsmålet om etablering af en forsøgsordning med et tidsbegrænset indkørselsforbud på Skovgårdsvej i nordgående retning med start nord for Orduphøjvej.

Forsøget blev iværksat med start den 1. juni 2008 og har fungeret året ud.

Inden forsøget blev iværksat blev der foretaget en status spørgeskemaundersøgelse blandt elever, forældre og naboer, for at få tilkendegivelser om holdningen til den daværende trafikafvikling.

Ultimo november måned 2008 blev der afholdt en lignende spørgeskemaundersøgelse for bedre at kunne vurdere forsøgsordningens effekt.

Baggrund

Teknisk Udvalg har behandlet sagen om trafikforhold ved Skovgårdsskolen på 8 møder, det første d. 4. april 2006 og senest d. 5. februar 2008. Sideløbende hermed er der afholdt en række møder med dels naboer til skolen og skolen. Der har den 27. september 2007 været afholdt borgermøde på Skovgårdsskolen med repræsentanter fra nabogrupperne.

Det udarbejdede "Kommissorium for analyse og udarbejdelse af forslag til trafikafvikling omkring Skovgårdsskolen" var udsendt med indbydelsen til mødet. På borgermødet kunne der ikke opnås enighed blandt nabogrupperne om Gentoft Kommunes oplæg til kommissorium.

Teknisk Udvalg besluttede 4. april 2006 i enighed, at Skovgårdsvej fortsat er adgangsvejen i forhold til Skovgårdsskolen og vil sætte fokus på, at der sker de nødvendige forbedringer af sikkerheden for de bløde trafikanter til og fra skolen.

På Teknisk Udvalgs møde 8. januar 2008, pkt. 7, blev der fremlagt skilteplan og konsekvenser for trafikafvikling, såfremt et forsøg med ensretning af Skovgårdsvej nord for Ordruphøjvej i tidsrummet kl. 07:30 – 08:30 gennemføres således, at Skovgårdsvej ensrettes i retningen fra Ordrupvej til Klampenborgvej.

På Teknisk Udvalgs møde 5. februar 2008, pkt. 10, blev det besluttet, at gennemføre ensretningen således, at den blev gældende fra Klampenborgvej mod Ordruphøjvej.

Der er i forbindelse med forsøget etableret tidsbegrænset parkeringsforbud på en længere del af Ordrupgårdvej og Skovbrinken i perioden fra 7.30 -8.30.

Onsdag 7. januar 2009 blev der iværksat en trafiktælling på vejene omkring Skovgårdsskolen. Trafiktællingen omfatter de samme vejstrækninger, som manuelt blev talt i foråret 2006. Disse bekræfter undersøgelsens resultater.

Mandag 12. januar 2009 blev der afholdt orienteringsmøde med repræsentanter fra naboerne, skolen og Teknik & Miljø. Følgende pkt. blev drøftet ud over selve undersøgelsen:

- Der var enighed om, at den nuværende trafiksituation er markant bedre end den tidligere, og at der løsningen
- Det blev fra nabogruppen fremført, at konsekvenserne ved den nye trafikafvikling er en markant stigning af trafikken i nordgående retning på Ørnekuksvej/Krathusvej. Der er en bekymring omkring sikkerheden i krydset Ørnekuksvej/Krathusvej.
- Beboerne på Ordruphøjvej fremførte, at hastigheden er for høj på Ordruphøjvej. Der blev fremsat ønsker om en hastighedsreduktion.
- Der er et fortsat ønske om, at parkeringspladsen ved Galopbanen inddrages til aflevering af elever om morgenen således, at parkering omkring skolen reduceres.

Der er fra en repræsentant fra nabogruppen fremsendt forslag om benyttelse af Galopbanens parkeringsplads. Brevet vedlægges i kopi.

Vurdering

Resultatet af de gennemførte spørgeskemaundersøgelser fremgår af skemaet:

	Juni 2008	Nov. 2008	.	
Svar forældre	235	351		
Svar naboer	150	85		
Svar elever	17	22		

Svar i alt.	402	458		
	Juni 2008	Nov. 2008	Juni 2008	Nov. 2008
	Utilfredse		Tilfredse	
Tilfredshed med vejforholdene	73%	23%	22%	65%
Tilfredshed med trafikafvikling	81%	29%	38%	49%
Tilfredshed med tryghed/sikkerhed	76%	42%	12%	46%
	Bedre	Dårligere	Uændret	
Tilfredshed med generelle forhold	79%	11%	11%	

Der henvises endvidere til vedlagte indstilling fra nabogruppen, hvor en repræsentant fra nabogruppen har foretaget en vurdering af validiteten af undersøgelsen. Forbedringen skønnes meget signifikant. Park og Vej er enig i denne vurdering, som bekræftes af observationer på stedet.

Park og Vej vil holde øje med udviklingen af trafikken i krydset Ørnekuksvej/Krathusvej og foreslå nødvendige ændringer.

Park og Vej har gennemført flere trafiktællinger på Ordruphøjvej. Hverken hastighed eller antal køretøjer er alarmerende. Beboerne er blevet lovet opretning af bump i forbindelse med fremtidig udlægning af nyt slidlag, samt ny maskinel trafiktælling.

Anvendelsen af galopbanens parkeringsplads som afsætningsområde vurderes urealistisk. Afstanden fra parkeringspladsen er ca. 400 m. En afsætning vil påføre forældrene ca. 10 minutters gang inklusive ind- og udstigning af bilen. Erfaringerne fra her og andre skoler viser, at forældrene parkerer så tæt på skolen som muligt, også gerne i anden position eller på strækninger med standsningsforbud. Belastningen vil blive flyttet til sidevejene. Endvidere vil ordningen kræve asfaltering af galopbanens parkeringsplads og nye overkørsler.

Ud fra de gennemførte undersøgelser, møder m.v. anbefaler Teknik & Miljø, at ordningen gøres permanent.

Indstilling

Teknik & Miljø indstiller

Til Teknisk Udvalg:

At ordningen gøres permanent.

Bilag

[Oversigtskort](#)

[Bilag 1 - Resumé af bemærkninger fra spørgeskema, nov. 2008](#)

[Bilag 2 - Spørgeskemaundersøgelse, maj 2008](#)

Møde i Teknisk udvalg den 03. februar 2009

3 Åbent Trafikforhold på Hvidørevej

[036481-2008](#)

Resumé

På Teknisk Udvalgs møde den 7. oktober 2008, pkt. 1 drøftede udvalget trafikforholdene på Hvidørevej. Efterfølgende er der gennemført trafikmålinger på Hvidørevej. På Teknisk Udvalgs møde den 6. januar 2009, pkt. 6, hvor udvalget udsatte sagen, idet der skulle udarbejdes oplæg til mulige hastighedsdæmpende foranstaltninger på Hvidørevej.

Teknik & Miljø fremlægger muligheder for etablering af trafikregulerende foranstaltninger på Hvidørevej.

Baggrund

Af vedlagte oversigt fremgår en status over etablering af nye cykelstier i Gentofte Kommune under infrastrukturprojekterne. I projekterne er der over en 10 årig periode afsat 50 mio. kr. (i 2004-priser) til etablering af ca. 13 km nye cykelstier i Gentofte Kommune. Såfremt forslagene gennemføres, vil der være cykelstier langs alle kommunens klasse 2 veje. Oversigten er udarbejdet før Gentofte Kommune overtog amtsvejene. Hvidørevej er den eneste af de tidligere amtveje, der ikke er fuldt udbygget med cykelstier. Da der er cykelsti i den ene vejside, er Hvidørevej prioriteret ned i forhold til andre klasse 1 og 2 veje, hvor der ikke er cykelstier.

Det er på Teknisk Udvalgs møde den 2. september 2008, pkt. 3, vedtaget at gennemføre projektering af en opstramning af rundkørslen Hvidørevej/Ordrupvej med det formål at sikre trafikforholdene for de bløde trafikanter. Denne opstramning forventes at få en væsentlig hastighedsregulerende effekt.

Der er gennemført en række hastighedsmålinger på Hvidørevej, jf. nedenfor:

Periode	Type	Place- ring	Retn. /snit	Årsdøgn- trafik (ådt)	Gns. hast.hed Km/t	85%-frak- Til Km/t
Dec.08	Radar	v/nr. 40	Vest	630	47	53
Okt.07	Maskinel	v/nr. 73	Nord	2.045	50	58,7
Okt.07	Maskinel	v/nr. 73	Syd	1.087	46,6	57,3
Maj 05	Maskinel	v/nr. 73	Nord	1.639	43	52,8

Tallene vurderes ikke foruroligende.

Det skal oplyses at radarmålingerne foretaget med kommunens mobile fartmålerovne er vejledende værdier.

- køretøjer mv. med en hastighed under 20 km/t tælles ikke for at undgå cyklister fodgængere mv.
- Fartmålerovnenes primære formål er at gøre bilisterne opmærksomme på deres fart og medvirke til at denne sættes ned. Derfor er hastighedsmålingerne typisk lavere en ved maskinelle målinger.
- Fartmålerovnen måler alle køretøjer under et.

De maskinelle målinger udføres hvert år i Gentofte Kommune. Kommunen er opdelt i en vestlig og østlig del som tælles hvert andet år.

- De maskinelle tællinger er den mest optimale metode til at opsamle trafikdata. Der tælles enten med histar-plader eller med slanger.
- De maskinelle tællinger kan klassificere køretøjerne, så der opnås viden om biler, lastbiler, busser mv.

Såfremt der skal udføres mere eksakte analyser af trafikforholdene på en vejstrækning, bør dette ske med maskinelt tælleudstyr.

Vurdering

Gentofte Kommune overtog Hvidørevej som kommunevej fra Københavns Amt pr. 1. januar 2007. Hvidørevej er en klasse 1 vej. Langs nordsiden af Hvidørevej er der en 2,5 m bred cykelsti. Der er ingen cykelsti langs vejens sydside. Der er ikke registreret uheld på vejen.

Teknik & Miljø har på baggrund af udvalgets drøftelser på møderne 7. oktober 2008 og 6. januar 2009 udarbejdet forslag til trafikreguleringer på Hvidørevej.

Det skal nævnes, at der ikke er plads til etablering af en helle eller lignende ved Schimmelmannsvej pga. vejens ringe bredde.

Forslag 1.

Etablering af cykelsti i den sydlige side af vejen i samme udformning som den eksisterende cykelsti i den nordlige side af Hvidørevej. Denne løsning vil kræve ombygning af eksisterende cykelsti, kørebane og fortov. Etablering af cykelstien vil indgå i den almindelige prioritering af cykelstier på øvrige klasse 1 og 2 veje.

Forslag 2.

Etablering af en afmærket cykelstrimmel (rød afmærkning) i den sydlige side af vejen i 1,0 m bredde. Denne kan etableres uden ombygning af vejprofilet. Det skal bemærkes, at der både må køres med biler og parkeres på en cykliststrimmel.

Forslag 3.

Etablering af en afmærket cykelbane i den sydlige side af vejen i 1,5 m bredde. Der må ikke parkeres i en cykelbane. Denne løsning reducerer kørebanebredden til i alt 6,5 m.

Forslag 4.

Ombygning af vejudmundingen fra Schimmelmannsvej til Hvidørevej.
Formålet hermed er at stramme krydset op og forbedre sikkerheden for de bløde trafikanter.

Ovennævnte forslag er nærmere beskrevet i vedlagte, interne notat. Det skal nævnes, at der kan være usikkerhed om, hvorvidt politiet vil godkende forslag 2 og i mindre grad forslag 3.

Teknik & Miljø vurderer fortsat ikke, at etablering af cykelsti på Hvidørevej har højere prioritet end på andre klasse 1 og 2 veje. Som en midlertidig løsning indtil da, kan udvalget overveje forslag 3.

Indstilling

Teknik & Miljø indstiller

Til Teknisk Udvalg:

1. At etablering af cykelsti på Hvidørevej indgår i den almindelige prioritering af cykelstier på klasse 1 og 2 veje i Gentofte Kommune.
2. At der gennemføres en ombygning af Schimmelmanns udmunding i Hvidørevej, der finansieres over Trafik- og Miljøpuljen.

3. At udvalget overvejer etablering af cykelbane, under forudsætning af politiets godkendelse - indtil der kan etableres en egentlig cykelsti.

.

Bilag

[Oversigtskort](#)

[Oversigt - Infrastrukturprojektet - Etablering af nye cykelstier](#)

[Internt notat](#)

Møde i Teknisk udvalg den 03. februar 2009

4 Åbent Gentofte Kommunes Busplan 2008 - 2011

[000705-2009](#)

Resumé

Kommunerne har i forbindelse med kommunalreformen overtaget det økonomiske ansvar for buskørslen. Gentofte Kommunes busplan for 2008 - 2011 forelægges til godkendelse.

Baggrund

Der kører i dag i alt 21 buslinier (heraf 5 natbusser) i kommunen. Buslinierne er fastlagt i henhold til Gentofte Kommunes Busplan 2008-2011.

2008 har været et år præget af stigende driftsudgifter for Movia dels pga. faldende passagerindtægter og dels pga. stigende oliepriser. Desuden blev lovgivningen ændret i efteråret 2008, hvorved det ikke længere var muligt, at få refunderet energiafgifter for buskørsel. Disse forhold vil også i 2009 og 2010 medføre behov for et forøget tilskud til Movias bus- og handikapkørsel i Gentofte Kommune.

Gentofte Kommune har i 2008 betalt i alt 30,4 mio. kr. til Movia til lokale busruter og handikapkørsel. Udgiften fordeler sig således:

- A conto betalinger på i alt 28,5 mio kr.
- Bortfald af energiafgift i 2008 på i alt 1,4 mio kr.
- Efterregulering fra budget 2007 på i alt 0,5 mio kr.

Gentofte Kommune har på budget 2009 afsat 37,8 mio. kr. til Movia til lokale busruter og handikapkørsel. Årsagen til den markante stigning fra regnskab 2008 til budget 2009 skyldes primært bortfald af energiafgift på ca. 5 mio. kr. Udgiften bliver delvist kompenseret via DUT-midlerne.

Vurdering

Gentofte Kommunes 21 buslinier kører dels i Gentofte Kommune og dels i 15 andre kommuner. Dette betyder, at hvis Gentofte Kommune ønsker at gennemføre en ændring på en buslinie, skal det gennemføres i enighed med relevante nabokommuner.

Der blev aftalt en "borgfred" imellem kommunerne i den nordlige del af Københavns Amt ved overtagelsen af busdriften i januar 2007 gældende for 2007 og 2008, således at kommunen afstod fra at foretage ændringer i busplanen i disse år.

Movia har oplyst, at det i moderat omfang er muligt at foretage reduktioner eller udvidelser på alle buslinjer med virkning fra køreplansskifte i oktober 2009. Kontrakterne indeholder en vis fleksibilitet, som kan benyttes til omfordeling, men reduktionsomfang og reduktionstidspunkt er også styret af Movias kontraktlige bindinger med operatørerne.

Movia har siden november 2008 arbejdet på udbud og ændring af buslinier med virkning fra køreplansskifte i oktober 2010. Gentofte Kommune har i den sammenhæng mulighed for at reducere eller udvide i busdriften gældende fra oktober 2010, men i givet fald skal alle ændringer være afklaret med relevante kommuner og indmeldt til Movia inden maj 2009.

Movia har oplyst, at der i det hidtidige samarbejde mellem Gentofte kommune og Movia om busbetjeningen i kommunen ikke er identificeret oplagte potentialer for driftsreduktion som følge af overbetjening på enkeltlinjer eller i områder i kommunen. Eventuelle fremtidige besparelser på busdriften vil derfor afgjort medføre serviceforringelser. På baggrund af dette anbefaler Teknik & Miljø at bevare den nuværende buskøreplan i kommunen med virkning for køreplansskiftet i henholdsvis oktober 2009 og oktober 2010.

Indstilling

Teknik & Miljø indstiller

Til Teknisk Udvalg:

At der ikke foretages køreplanændringer i Movias buskørsel i Gentofte Kommune med virkning fra køreplansskifte i oktober 2009 eller oktober 2010.

Bilag

[Busplan for Gentofte Kommune 2008-2011](#)

Møde i Teknisk udvalg den 03. februar 2009

5 Åbent Meddelelser fra formanden/forvaltningen og spørgsmål fra medlemmerne

[034121-2008](#)

Møde i Teknisk udvalg den 03. februar 2009

6 Lukket Sag på dagsordenen

034121-2008

Punkt 2: Referat.doc



Gentofte Kommune

Referat af møde i Teknisk udvalg

Referat åben

Mødedato 03. februar 2009
Mødetidspunkt 17.00
Mødelokale Udvalgsværelse 1

Protokollen blev
læst og mødet
hævet kl.: 18.00

Tilstede: André Lublin, Marianne Zangenberg, Lisbeth Winther,
Lise Roving, Brigitta Volsted Rick, Eva Hvidt
Fraværende: Søren B. Heisel

Indholdsfortegnelse

Teknisk udvalg

den 03. februar 2009

Åben dagsorden

- 1 Fartdæmpende foranstaltninger på Skovvej fra Lille Femvej til Solbakkevej**
- 2 Trafikforhold ved Skovgårdsskolen - Evaluering af forsøgsordning**
- 3 Trafikforhold på Hvidørevej**
- 4 Gentofte Kommunes Busplan 2008 - 2011**
- 5 Meddelelser fra formanden/forvaltningen og spørgsmål fra medlemmerne**

Lukket dagsorden

- 6 Sag på dagsordenen**

Møde i Teknisk udvalg den 03. februar 2009

1 Åbent Fartdæmpende foranstaltninger på Skovvej fra Lille Femvej til Solbakkevej

[021584-2007](#)

Resumé

Grundejerne på Skovvej fra Solbakkevej til Lille Femvej har henvendt sig til Teknik & Miljø med henblik på at få etableret fartdæmpende foranstaltninger på vejen, da de mener, at hastighederne på vejen er for høje, og idet Gentofte Kommune har etableret en børnehave på Solsiden, med tilhørende ekstra trafik.

Teknik & Miljø forelægger skitseprojekt som er godkendt af grundejerne.

Baggrund

Skovvej-strækningen er beliggende mellem Solbakkevej og Lille Femvej og er klassificeret i vejklasse 3, og er på denne strækning busførende.

Det er politisk besluttet, at der normalt kun gives tilladelse til etablering af brugerbetalte fartdæmpere på klasse 4 veje. I enkelt tilfælde vil der kunne opnås dispensation for veje med vejklasse 3, men kun hvis der er helt særlige trafiksikkerhedsmæssige forhold der gør sig gældende, og vejen ikke er busførende, se vedlagte notat om Fartdæmpende foranstaltninger og vejklasser.

Der er 81 % tilslutning fra alle høringsberettigede til at få etableret fartdæmpende foranstaltninger på selve strækningen, og til det fremlagte skitseprojekt er der 70 % tilslutning.

Teknik & Miljø har udarbejdet et skitseprojekt til en anbefalet hastighed på 40 km/t, i henhold til vejreglerne for etablering af pudebump, jf. vedlagte oversigtsplan med placering af bump. Der vedlægges endvidere notat om pudebump.

Anlægsudgifterne til 3 fartdæmpere egnet for busser, med cykelbane og 2 skilte, som afholdes af grundejerne, anslås til 160.000 kr.

Efterfølgende driftsomkostninger, som påhviler kommunen, udgør i alt 7.500 kr. pr. år, ekskl. moms.

Der er indkommet indsigelse fra Skovvej 16 og Skovvej 25 og 27. Indsigelserne vedlægges. Endvidere vedlægges Uddrag fra indsigelsen fra Skovvej 25 og 27 samt kommentarer.

Vurdering

Skovvej er på strækningen mellem Solbakkevej og Lille Femvej en forholdsvis smal klasse 3 vej, der samtidig har et par sving. Det vurderes, at det primært er i morgentimerne, at der er meget trafik. Midt på dagen er der kun lidt trafik. Der er foretaget fire trafiktællinger på strækningen i 2007, 2008 og 2009. Disse viser gennemsnitshastigheder fra 38 km/t til 53 km/t samt 85 percentil på 41 til 65 km/t, jf. nedennævnte skema:

Der er gennemført følgende trafiktællinger på Skovvej:

Periode	Type	Placering	Retning /snit	Årsdøgn- trafik (ådt)	Gsn. Hastighed km/t	85%-Fraktil Km/t
Jan. 09	maskinel	Nr. 18	syd			
Jan. 09	maskinel	Nr. 18	nord			
10-17 Juli 08	radar	Nr. 17	nord	721	65	53
13-20 Juli 08	radar	Nr. 17	nord	424	41	49
April 08	maskinel	Nr. 18	syd	499	48	38,7
April 08	maskinel	Nr. 18	nord	481	47,4	37,8
Januar 07	radar	Nr. 17	syd	105	43	51
Dec. 07	radar	Nr. 22	nord	740	38	45

Fartmålinger fra januar 2009 vil blive fremlagt på mødet.

Det skal oplyses at radarmålingerne foretaget med kommunens mobile fartmåler vogne er vejledende værdier:

- Køretøjer mv. med en hastighed under 20 km/t tælles ikke for at undgå cyklister fodgængere mv.
- Fartmåler vognenes primære formål er at gøre bilisterne opmærksomme på deres fart og medvirke til at denne sættes ned.
- Fartmåler vognen måler alle køretøjer under et.

De maskinelle målinger udføres hvert år i Gentofte Kommune. Kommunen er opdelt i en vestlig og østlig del som tælles hvert andet år.

- De maskinelle tællinger er den mest optimale metode til at opsamle trafikdata. Der tælles enten med histor-plader eller med slanger.
- De maskinelle tællinger kan klassificere køretøjerne, så der opnås viden om biler, lastbiler, busser mv.

Såfremt der skal udføres mere eksakte analyser af trafikforholdene på en vejstrækning, bør dette ske med maskinelt tælleudstyr.

Park og Vej har fundet, at radarmålingen fra juli 2008 (benævnt 10-17 juli 2008, som beklageligvis er udleveret ukritisk til borgeren) adskiller sig så signifikant fra øvrige målinger, at dataene er blevet underlagt en yderligere analyse. Erfaringerne viser, at den første dag og sidste dag i målingsperioden kan indeholde "forurenede" data fra flytning mv., og der er derfor foretaget udtræk af målingerne uden første og sidste døgn (anført ovenfor benævnt 12-19 juli 08). Disse data viser, at gennemsnitshastigheden som ventet er væsentligt lavere, og at den maksimale hastighed har været 88 km/t. Dette billede forventes bekræftet af den maskinelle måling i januar 2009.

Det anbefales, at der ikke gives dispensation til etablering af fartdæmpere, idet vejen er busførende, og idet det vurderes, at gennemsnitshastighederne ikke er alarmerende høje. I myldretiden om morgen, er hastighederne ikke så høje, idet der er parkerede biler og dermed nedsat oversigtsforhold. Midt på dagen og om aftenen er der meget få biler, og da er det muligt at køre hurtigere på strækningen.

Såfremt der gives dispensation til fartdæmpere, kan det ikke anbefales, at bumpene etableres før infrastrukturprojektet i området er færdigt, da bumpene vil vanskeliggøre og fordyre reovering af vejen.

Movia er principielt imod etablering af fartdæmpere på de busførende veje, og henviser blandt andet til Arbejdstilsynets skrift af 1. juli 2008 om, at vej bump kan give sundhedsskadelige helkropsvibrationer. Movia kan dog godkende pudebump, hvor bussen kan skræve henover, og hvor bilerne vil have et hjulsæt oppe på bumpet. Der kræves dog yderligere en cykelbane eller skiltning med parkeringsforbud umiddelbart før bumpene, da det ikke vil være muligt for bussen at komme ind i banen, hvis der er parkeret op til bumpet, og idet, det ellers kan risikeres at cyklister svinger ud på midten af kørebanen for at undgå at køre på bumpet.

Nordsjællands Politi har principgodkendt skitseprojektet, og har set trafiktællingerne og mener ikke, at der umiddelbart er behov for fartdæmpere.

Det skal bemærkes, at brugerbetalte fartdæmpende foranstaltninger overtages af Gentofte Kommune – når bumpene er etableret og godkendt, jf. Vejreglerne – til drift og vedligeholdelse.

Gentofte Kommune kan til enhver tid ændre på den fysiske udformning og placering af foranstaltningerne, såfremt dette skønnes nødvendigt i forhold til ændrede lovkrav, trafiksikkerhed og retningslinier eller for at skabe en samlet helhed for et område i forbindelse med etablering af evt. zoneområder. Såfremt kommunen vælger at ændre på dem, er det kommunen, der betaler.

Indstilling

Teknik & Miljø indstiller
til Teknisk Udvalg:

At der ikke gives dispensation til etablering af fartdæmpere på Skovvej, idet strækningen er busførende.

Beslutninger

Udsat, idet der ønskes yderligere forslag til fartdæmpende foranstaltninger. På mødet blev omdelt resultat af fartmåling afsluttet 2. februar 2009.

Beslutningsstatus: Udsat, indstillet til: Ingen videre behandling

Bilag

[Oversigtskort](#)

[Oversigt over høringsberettigede](#)

[Oversigtskort - busrute på Skovvej](#)

[Oversigtsplan med placering af bump](#)

[Principskitse vedr. placering af bump](#)

[Notat vedr. pudebump](#)

[Notat - Fartdæmpende foranstaltninger og vejklasser](#)

[Indsigelse fra Skovvej 16](#)

[Indsigelse fra Skovvej 25 og 27](#)

[Uddrag af indsigelse fra Skovvej 25 og 27 og kommentarer](#)

Møde i Teknisk udvalg den 03. februar 2009

2 Åbent Trafikforhold ved Skovgårdsskolen - Evaluering af forsøgsordning

[013766-2006](#)

Resumé

Teknisk Udvalg behandlede på sit møde den 5. februar 2008, pkt. 10 spørgsmålet om etablering af en forsøgsordning med et tidsbegrænset indkørselsforbud på Skovgårdsvej i nordgående retning med start nord for Orduphøjvej.

Forsøget blev iværksat med start den 1. juni 2008 og har fungeret året ud.

Inden forsøget blev iværksat blev der foretaget en status spørgeskemaundersøgelse blandt elever, forældre og naboer, for at få tilkendegivelser om holdningen til den daværende trafikafvikling.

Ultimo november måned 2008 blev der afholdt en lignende spørgeskemaundersøgelse for bedre at kunne vurdere forsøgsordningens effekt.

Baggrund

Teknisk Udvalg har behandlet sagen om trafikforhold ved Skovgårdsskolen på 8 møder, det første d. 4. april 2006 og senest d. 5. februar 2008. Sideløbende hermed er der afholdt en række møder med dels naboer til skolen og skolen. Der har den 27. september 2007 været afholdt borgermøde på Skovgårdsskolen med repræsentanter fra nabogrupperne.

Det udarbejdede "Kommissorium for analyse og udarbejdelse af forslag til trafikafvikling omkring Skovgårdsskolen" var udsendt med indbydelsen til mødet. På borgermødet kunne der ikke opnås enighed blandt nabogrupperne om Gentofte Kommunes oplæg til kommissorium.

Teknisk Udvalg besluttede 4. april 2006 i enighed, at Skovgårdsvej fortsat er adgangsvejen i forhold til Skovgårdsskolen og vil sætte fokus på, at der sker de nødvendige forbedringer af sikkerheden for de bløde trafikanter til og fra skolen.

På Teknisk Udvalgs møde 8. januar 2008, pkt. 7, blev der fremlagt skilteplan og konsekvenser for trafikafvikling, såfremt et forsøg med ensretning af Skovgårdsvej nord for Ordruphøjvej i tidsrummet kl. 07:30 – 08:30 gennemføres således, at Skovgårdsvej ensrettes i retningen fra Ordrupvej til Klampenborgvej.

På Teknisk Udvalgs møde 5. februar 2008, pkt. 10, blev det besluttet, at gennemføre ensretningen således, at den blev gældende fra Klampenborgvej mod Ordruphøjvej.

Der er i forbindelse med forsøget etableret tidsbegrænset parkeringsforbud på en længere del af Ordrupgårdvej og Skovbrinken i perioden fra 7.30 -8.30.

Onsdag 7. januar 2009 blev der iværksat en trafiktælling på vejene omkring Skovgårdsskolen. Trafiktællingen omfatter de samme vejstrækninger, som manuelt blev talt i foråret 2006. Disse bekræfter undersøgelsens resultater.

Mandag 12. januar 2009 blev der afholdt orienteringsmøde med repræsentanter fra naboerne, skolen og Teknik & Miljø. Følgende pkt. blev drøftet ud over selve undersøgelsen:

- Der var enighed om, at den nuværende trafiksituation er markant bedre end den tidligere, og at der løsningen
- Det blev fra nabogruppen fremført, at konsekvenserne ved den nye trafikafvikling er en markant stigning af trafikken i nordgående retning på Ørnekuksvej/Krathusvej. Der er en bekymring omkring sikkerheden i krydset Ørnekuksvej/Krathusvej.
- Beboerne på Ordruphøjvej fremførte, at hastigheden er for høj på Ordruphøjvej. Der blev fremsat ønsker om en hastighedsreduktion.
- Der er et fortsat ønske om, at parkeringspladsen ved Galopbanen inddrages til aflevering af elever om morgenen således, at parkering omkring skolen reduceres.

Der er fra en repræsentant fra nabogruppen fremsendt forslag om benyttelse af Galopbanens parkeringsplads. Brevet vedlægges i kopi.

Vurdering

Resultatet af de gennemførte spørgeskemaundersøgelser fremgår af skemaet:

	Juni 2008	Nov. 2008	.	
Svar forældre	235	351		
Svar naboer	150	85		
Svar elever	17	22		
Svar i alt.	402	458		
	Juni 2008	Nov. 2008	Juni 2008	Nov. 2008
	Utilfredse		Tilfredse	
Tilfredshed med vejforholdene	73%	23%	22%	65%
Tilfredshed med trafikafvikling	81%	29%	38%	49%
Tilfredshed med tryghed/sikkerhed	76%	42%	12%	46%
	Bedre	Dårligere	Uændret	
Tilfredshed med generelle forhold	79%	11%	11%	

Der henvises endvidere til vedlagte indstilling fra nabogruppen, hvor en repræsentant fra nabogruppen har foretaget en vurdering af validiteten af undersøgelsen. Forbedringen skønnes meget signifikant. Park og Vej er enig i denne vurdering, som bekræftes af observationer på stedet.

Park og Vej vil holde øje med udviklingen af trafikken i krydset Ørnekuksvej/Krathusvej og foreslå nødvendige ændringer.

Park og Vej har gennemført flere trafiktællinger på Ordruphøjvej. Hverken hastighed eller antal køretøjer er alarmerende. Beboerne er blevet lovet opretning af bump i forbindelse med fremtidig udlægning af nyt slidlag, samt ny maskinel trafiktælling.

Anvendelsen af galopbanens parkeringsplads som afsætningsområde vurderes urealistisk. Afstanden fra parkeringspladsen er ca. 400 m. En afsætning vil påføre forældrene ca. 10 minutters gang inklusive ind- og udstigning af bilen. Erfaringerne fra her og andre skoler viser, at forældrene parkerer så tæt på skolen som muligt, også gerne i anden position eller på strækninger med standsningsforbud. Belastningen vil blive flyttet til sidevejene. Endvidere vil ordningen kræve asfaltering af galopbanens parkeringsplads og nye overkørsler.

Ud fra de gennemførte undersøgelser, møder m.v. anbefaler Teknik & Miljø, at ordningen gøres permanent.

Indstilling

Teknik & Miljø indstiller

Til Teknisk Udvalg:

At ordningen gøres permanent.

Beslutninger

Vedtaget. Administrationen vurderer brev af 2. februar 2009 fra borgerne på Ordruphøjvej, og sagen tages op igen vedr. Ordruphøjvej.

Beslutningsstatus: Behandlet, *indstillet til:* Ingen videre behandling

Bilag

[Oversigtskort](#)

[Bilag 1 - Resumé af bemærkninger fra spørgeskema, nov. 2008](#)

[Bilag 2 - Spørgeskemaundersøgelse, maj 2008](#)

[Bilag 3 - Spørgeskemaundersøgelse, november 2008](#)

[Nabogruppens indstilling](#)

[Forslag fra repræsentant fra nabogruppen om brug af Galopbanens parkeringsplads](#)

Møde i Teknisk udvalg den 03. februar 2009

3 Åbent Trafikforhold på Hvidørevej

[036481-2008](#)

Resumé

På Teknisk Udvalgs møde den 7. oktober 2008, pkt. 1 drøftede udvalget trafikforholdene på Hvidørevej. Efterfølgende er der gennemført trafikmålinger på Hvidørevej. På Teknisk Udvalgs møde den 6. januar 2009, pkt. 6, hvor udvalget udsatte sagen, idet der skulle udarbejdes oplæg til mulige hastighedsdæmpende foranstaltninger på Hvidørevej.

Teknik & Miljø fremlægger muligheder for etablering af trafikregulerende foranstaltninger på Hvidørevej.

Baggrund

Af vedlagte oversigt fremgår en status over etablering af nye cykelstier i Gentofte Kommune under infrastrukturprojekterne. I projekterne er der over en 10 årig periode afsat 50 mio. kr. (i 2004-priser) til etablering af ca. 13 km nye cykelstier i Gentofte Kommune. Såfremt forslagene gennemføres, vil der være cykelstier langs alle kommunens klasse 2 veje. Oversigten er udarbejdet før Gentofte Kommune overtog amtsvejene. Hvidørevej er den eneste af de tidligere amtveje, der ikke er fuldt udbygget med cykelstier. Da der er cykelsti i den ene vejside, er Hvidørevej prioriteret ned i forhold til andre klasse 1 og 2 veje, hvor der ikke er cykelstier.

Det er på Teknisk Udvalgs møde den 2. september 2008, pkt. 3, vedtaget at gennemføre projektering af en opstramning af rundkørslen Hvidørevej/Ordrupvej med det formål at sikre trafikforholdene for de bløde trafikanter. Denne opstramning forventes at få en væsentlig hastighedsregulerende effekt.

Der er gennemført en række hastighedsmålinger på Hvidørevej, jf. nedenfor:

Periode	Type	Place- ring	Retn. /snit	Årsdøgn- trafik (ådt)	Gns. hast.hed Km/t	85%-frak- Til Km/t
---------	------	----------------	----------------	-----------------------------	--------------------------	--------------------------

Dec.08	Radar	v/nr. 40	Vest	630	47	53
Okt.07	Maskinel	v/nr. 73	Nord	2.045	50	58,7
Okt.07	Maskinel	v/nr. 73	Syd	1.087	46,6	57,3
Maj 05	Maskinel	v/nr. 73	Nord	1.639	43	52,8

Tallene vurderes ikke foruroligende.

Det skal oplyses at radarmålingerne foretaget med kommunens mobile fartmåler vogne er vejledende værdier.

- køretøjer mv. med en hastighed under 20 km/t tælles ikke for at undgå cyklister fodgængere mv.
- Fartmåler vognenes primære formål er at gøre bilisterne opmærksomme på deres fart og medvirke til at denne sættes ned. Derfor er hastighedsmålingerne typisk lavere en ved maskinelle målinger.
- Fartmåler vognen måler alle køretøjer under et.

De maskinelle målinger udføres hvert år i Gentofte Kommune. Kommunen er opdelt i en vestlig og østlig del som tælles hvert andet år.

- De maskinelle tællinger er den mest optimale metode til at opsamle trafikdata. Der tælles enten med histar-plader eller med slanger.
- De maskinelle tællinger kan klassificere køretøjerne, så der opnås viden om biler, lastbiler, busser mv.

Såfremt der skal udføres mere eksakte analyser af trafikforholdene på en vejstrækning, bør dette ske med maskinelt tælleudstyr.

Vurdering

Gentofte Kommune overtog Hvidørevej som kommunevej fra Københavns Amt pr. 1. januar 2007. Hvidørevej er en klasse 1 vej. Langs nordsiden af Hvidørevej er der en 2,5 m bred cykelsti. Der er ingen cykelsti langs vejens sydside. Der er ikke registreret uheld på vejen.

Teknik & Miljø har på baggrund af udvalgets drøftelser på møderne 7. oktober 2008 og 6. januar 2009 udarbejdet forslag til trafikreguleringer på Hvidørevej.

Det skal nævnes, at der ikke er plads til etablering af en helle eller lignende ved Schimmelmansvej pga. vejens ringe bredde.

Forslag 1.

Etablering af cykelsti i den sydlige side af vejen i samme udformning som den eksisterende cykelsti i den nordlige side af Hvidørevej. Denne løsning vil kræve ombygning af eksisterende cykelsti, kørebane og fortov. Etablering af cykelstien vil indgå i den almindelige prioritering af cykelstier på øvrige klasse 1 og 2 veje.

Forslag 2.

Etablering af en afmærket cykelstrimmel (rød afmærkning) i den sydlige side af vejen i 1,0 m bredde. Denne kan etableres uden ombygning af vejprofilen. Det skal bemærkes, at der både må køres med biler og parkeres på en cykliststrimmel.

Forslag 3.

Etablering af en afmærket cykelbane i den sydlige side af vejen i 1,5 m bredde. Der må ikke parkeres i en cykelbane. Denne løsning reducerer kørebanebredden til i alt 6,5 m.

Forslag 4.

Ombygning af vejudmundingen fra Schimmelmansvej til Hvidørevej.

Formålet hermed er at stramme krydset op og forbedre sikkerheden for de bløde trafikanter.

Ovennævnte forslag er nærmere beskrevet i vedlagte, interne notat. Det skal nævnes, at der kan være usikkerhed om, hvorvidt politiet vil godkende forslag 2 og i mindre grad forslag 3.

Teknik & Miljø vurderer fortsat ikke, at etablering af cykelsti på Hvidørevej har højere prioritet end på andre klasse 1 og 2 veje. Som en midlertidig løsning indtil da, kan udvalget overveje forslag 3.

Indstilling

Teknik & Miljø indstiller

Til Teknisk Udvalg:

1. At etablering af cykelsti på Hvidørevej indgår i den almindelige prioritering af cykelstier på klasse 1 og 2 veje i Gentofte Kommune.
2. At der gennemføres en ombygning af Schimmelmans udmunding i Hvidørevej, der finansieres over Trafik- og Miljøpuljen.
3. At udvalget overvejer etablering af cykelbane, under forudsætning af politiets godkendelse - indtil der kan etableres en egentlig cykelsti.

Beslutninger

Pkt. 1 - 3 vedtaget

Beslutningsstatus: Behandlet, indstillet til: Ingen videre behandling

Bilag

[Oversigtskort](#)

[Oversigt - Infrastrukturprojektet - Etablering af nye cykelstier](#)

[Internt notat](#)

Møde i Teknisk udvalg den 03. februar 2009

4 Åbent Gentofte Kommunes Busplan 2008 - 2011

[000705-2009](#)

Resumé

Kommunerne har i forbindelse med kommunalreformen overtaget det økonomiske ansvar for buskørslen. Gentofte Kommunes busplan for 2008 - 2011 forelægges til godkendelse.

Baggrund

Der kører i dag i alt 21 buslinier (heraf 5 natbusser) i kommunen. Buslinierne er fastlagt i henhold til Gentofte Kommunes Busplan 2008-2011.

2008 har været et år præget af stigende driftsudgifter for Movia dels pga. faldende passagerindtægter og dels pga. stigende oliepriser. Desuden blev lovgivningen ændret i efteråret 2008, hvorved det ikke længere var muligt, at få refunderet energiafgifter for buskørsel. Disse forhold vil også i 2009 og 2010 medføre behov for et forøget tilskud til Movias bus- og handikapkørsel i Gentofte Kommune.

Gentofte Kommune har i 2008 betalt i alt 30,4 mio. kr. til Movia til lokale busruter og handikapkørsel. Udgiften fordeler sig således:

- A conto betalinger på i alt 28,5 mio kr.
- Bortfald af energiafgift i 2008 på i alt 1,4 mio kr.
- Efterregulering fra budget 2007 på i alt 0,5 mio kr.

Gentofte Kommune har på budget 2009 afsat 37,8 mio. kr. til Movia til lokale busruter og handikapkørsel. Årsagen til den markante stigning fra regnskab 2008 til budget 2009 skyldes primært bortfald af energiafgift på ca. 5 mio. kr. Udgiften bliver delvist kompenseret via DUT-midlerne.

Vurdering

Gentofte Kommunes 21 buslinier kører dels i Gentofte Kommune og dels i 15 andre kommuner. Dette betyder, at hvis Gentofte Kommune ønsker at gennemføre en ændring på en buslinie, skal det gennemføres i enighed med relevante nabokommuner.

Der blev aftalt en "borgfred" imellem kommunerne i den nordlige del af Københavns Amt ved overtagelsen af busdriften i januar 2007 gældende for 2007 og 2008, således at kommunen afstod fra at foretage ændringer i busplanen i disse år.

Movia har oplyst, at det i moderat omfang er muligt at foretage reduktioner eller udvidelser på alle buslinjer med virkning fra køreplansskifte i oktober 2009. Kontrakterne indeholder en vis fleksibilitet, som kan benyttes til omfordeling, men reduktionsomfang og reduktionstidspunkt er også styret af Movias kontraktlige bindinger med operatørerne.

Movia har siden november 2008 arbejdet på udbud og ændring af buslinier med virkning fra køreplansskifte i oktober 2010. Gentofte Kommune har i den sammenhæng mulighed for at reducere eller udvide i busdriften gældende fra oktober 2010, men i givet fald skal alle ændringer være afklaret med relevante kommuner og indmeldt til Movia inden maj 2009.

Movia har oplyst, at der i det hidtidige samarbejde mellem Gentofte kommune og Movia om busbetjeningen i kommunen ikke er identificeret oplagte potentialer for driftsreduktion som følge af overbetjening på enkeltlinjer eller i områder i kommunen. Eventuelle fremtidige besparelser på busdriften vil derfor afgjort medføre serviceforringelser. På baggrund af dette anbefaler Teknik & Miljø at bevare den nuværende buskøreplan i kommunen med virkning for køreplansskiftet i henholdsvis oktober 2009 og oktober 2010.

Indstilling

Teknik & Miljø indstiller

Til Teknisk Udvalg:

At der ikke foretages køreplanændringer i Movias buskørsel i Gentofte Kommune med virkning fra køreplansskifte i oktober 2009 eller oktober 2010.

Beslutninger Vedttaget

Beslutningsstatus: Behandlet, *indstillet til:* Ingen videre behandling

Bilag

[Busplan for Gentofte Kommune 2008-2011](#)

Møde i Teknisk udvalg den 03. februar 2009

5 Åbent Meddelelser fra formanden/forvaltningen og spørgsmål fra medlemmerne

[034121-2008](#)

Beslutninger

Teknik & Miljø orienterede om de opsatte stærekasser. Totalt er der fotograferet 508 fra standerne i Gentofte. Udstyret fra standen Gentoftegade er pt. til reparation, pga. hærværk begået med et temmelig kraftigt kanonslag.

Teknik & Miljø orienterede om, at forårets Ren By kampagne løber af stablen i uge 17, hvor borgere bliver inddraget blandt andet gennem uddeling af haveaffaldssække og informationsmateriale. Denne "forårsrengøring" foregår i samme periode som Danmarks Naturfredningsforenings affaldsuge afholdes, hvor Skole- & Fritidsområdet deltager samt detailhandelen gennem uddeling af informationsmateriale.

I den forbindelse vil Renovation lancere et nyt informationsmedie – plakater på skraldebilerne. Der er udarbejdet to skitser, et omkring Ren By og et om storskrald.dk, som blev forevist på mødet.

Teknik & Miljø orienterede om, at en borger på Skovbakkevej, har sendt en skriftlig klage til Teknisk Udvalg over vejbevoksningen. Park- og Vej oplyste, at der på baggrund af en enkelt klage har været gennemført en spørgeskemaundersøgelse på vejen i august 2008, og at et overvejende flertal ønsker træerne bevaret i den nuværende form, eller lettere beskåret, samt at træerne overholder gældende regler på området. Endvidere oplyses det, at fortovets skader skyldes almindelig ælde og ikke rejsningsskader som følge af rødder. Træerne vil blive lettere udtyndet i løbet af vinteren.

Teknik & Miljø orienterede endvidere om højresvingsulykker ved Ikeas vareindkørsel. Park- og Vej har modtaget et oplæg fra Ikea vedrørende opstramning af forholdene omkring indkørslen. Der er endnu ikke foretaget vurdering af priser mv. Park- og Vej vil fremlægge forslaget, når det er behandlet.

Beslutningsstatus: Behandlet, *indstillet til:* Ingen videre behandling

Møde i Teknisk udvalg den 03. februar 2009

6 Lukket Sag på dagsordenen

034121-2008

Beslutningsstatus: Behandlet, *indstillet til:*
