



Teknik- og Planudvalget 2014-2017

Møde nr. 13

Mødet blev holdt tirsdag den 03. februar 2015 på Rådhuset i Mødelokale C.  
Mødet begyndte kl. 07:30 og sluttede kl. 10:45.

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. Budget 2016-2019 - fagudvalgets budgetlægningsproces .....	3
4. Status på Busplan 2012 og eventuelle ændringer i forbindelse med busbestilling 2016 .....	5
5. Ansøgning om oplagsplads i landzone - Svanevej 1 .....	7
6. Supercykelsti Allerødruten arealerhvervelse .....	10
7. Valg af linjeføring for supercykelstien Farumruten .....	12
8. Råstofplan 2016 .....	17
9. Prioritering af belægningspuljen 2015 .....	20
10. Endelig vedtagelse af rammelokalplan nr. 1-134 for ny Bløvstrød med miljøvurdering og trafiksanering af Kongevejen .....	22
11. Statistik over byggesager 2014 .....	27
12. Sag fra Lone Hansen .....	29

**TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017****1. Bemærkninger til dagsordenen**

Sagsnr.: 14/18798

**Punkttype** Beslutning.**Tema** -**Bilag** Nej

---

**Beslutning Teknik-  
og Planudvalget  
2014-2017 den 03-  
02-2015** Ingen.**Fraværende** Ingen

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

Sagsnr.: 14/18798

**Punkttype** Orientering.**Tema** -**Bilag** Nej

---

**Beslutning Teknik-  
og Planudvalget  
2014-2017 den 03-  
02-2015****Fraværende** Ingen

**TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017****3. Budget 2016-2019 - fagudvalgets budgetlægningsproces**

Sagsnr.: 15/839

**Punkttype** Beslutning.**Tema** Teknik- og Planudvalget skal tilrettelægge en budgetlægningsproces, jf. budgetstrategi 2016-2019.

Økonomichef Jette Møberg deltager under punktets behandling, og er indbudt til kl 7.30.

**Sagsbeskrivelse** Byrådet vedtog den 18. december 2014 en budgetstrategi for budget 2016-2019. I overensstemmelse med byrådets beslutning, fastlagde Økonomiudvalget den 13. januar rammerne for fagudvalgenes budgetproces.

Teknik- og Planudvalget skal tilrettelægge en budgetlægningsproces indenfor følgende overordnede rammer:

- Fagudvalgene tilrettelægger budgetlægningsprocessen i januar/februar
- Fagudvalgene skal udarbejde et katalog med forslag til besparelser og effektiviseringer på i alt 50 mio. kr.
  - Fordelingen sker efter de enkelte udvalgs andel af serviceudgifter
  - Forslag til besparelserne kan ske på alle driftsudgiftsområder
  - Fagudvalgene arbejder med strukturløsninger
  - Fagudvalgene tilrettelægger en borger og brugerinddragelse
- Fagudvalgene kan indarbejde finansierede omprioriteringsforslag/nye forslag i budgetlægningen
- På forårsseminar i marts giver fagudvalgsformændene hele byrådet en status på budgetlægningsprocessen
- Fristen for oversendelse af katalog og omprioriteringsforslag/nye forslag til Økonomiudvalget er 13. maj 2015

Teknik- og Planudvalget har et nettodriftsbudget i budget 2016 på 57,0 mio. kr., og der skal udarbejdes forslag til driftsbesparelser på 2,7 mio.

kr., svarende til 4,7 %.

Vedlagt notat indeholder en beskrivelse af følgende:

1. Rammerne for fagudvalgenes budgetlægningsproces
2. Tids- og procesplan
3. Budgettets indhold og fordeling
4. Kort om den administrative proces fra januar til maj

**Administrationens forslag** Forvaltningen forslår, at Teknik- og Planudvalget vedtager en budgetlægningsproces.

**Bilag** Budgetlægningsproces i fagudvalgene

**Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 03-02-2015** 

---

Genoptages på udvalgets møde den 10. marts 2015 med oversigt over udvalgets økonomi fordelt på hovedområder.

**Fraværende** Ingen

**TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017****4. Status på Busplan 2012 og eventuelle ændringer i forbindelse med busbestilling 2016**

Sagsnr.: 15/929

**Punkttype** Beslutning.**Tema** Busnettet i Allerød Kommune blev omlagt i 2012. På baggrund af en status på de opnåede effekter af omlægningen anmodes udvalget om at drøfte, om der skal foretages eventuelle ændringer af busnettet.

Samtidig skal der i forbindelse med den økonomiske udvikling tages stilling til eventuelle ændringer i forbindelse med busbestillingen for 2016.

Områdechef Torsten Rasmussen og trafikplanlægger Bent Johnsen fra Movia deltager under punktets behandling og er inviteret til kl. 08.30.

**Sagsbeskrivelse** På mødet vil Movia fremlægge:

- Status på busdriften efter omlægning af busnettet i 2012
- Ny finansieringsmodel mellem regionerne og kommunerne
- Den økonomiske udvikling
- Korrespondancen busserne imellem samt mellem S-tog og bus fra stationen.

Af trafikbestillergrundlaget for 2016 fra Movia fremgår det, at busdriften i Allerød Kommune, som følge af den nye finansieringsmodel, bliver ca. 700.000 kr. dyrere end i 2015, forudsat at der fortsættes med det samme driftsniveau.

Der kan forventes en ekstraregning for kørslen i 2014 på omkring 200.000 kr. Dette begrundes bl.a. med mindre selvfinansiering ved billetsalg i hovedstadsområdet, samt et optimistisk skøn i forhold til vinterbenyttelsen af busserne, der ikke er blevet indfriet.

På ovennævnte baggrund forslår Forvaltningen:

**Forslag 1:**

Forvaltningen fremkommer med forslag til omlægning/reduktion i busdriften svarende til 2,0 kr. i 2016 og fremover.

**Forslag 2:**

Forvaltningen fremkommer med forslag til omlægning/reduktion i busdriften svarende til 900.000 kr. i 2016 og fremover.

**Forslag 3:**

Busdriften fortsætter uændret.

**Administrationens  
forslag**

Forvaltningen anbefaler forslag 1.

**Økonomi og  
finansiering**

Der er i 2015 afsat 17.567.001 kr. til finansiering af den kollektive trafik.

**Bilag**

Nej

**Beslutning Teknik-  
og Planudvalget  
2014-2017 den 03-  
02-2015**

---

Udvalget besluttede, at der gennemføres analyser med henblik på besparelser på busdriften fra 2016.

**Fraværende**

Ingen

## TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017

## 5. Ansøgning om oplagsplads i landzone - Svanevej 1

Sagsnr.: 15/458

**Punkttype** Beslutning.**Tema** Ejeren af Svanevej nr. 1 ønsker at etablere en oplagsplads til brug for sin virksomhed med autoværksted og ejendommens landbrugsdrift. Ejendommen ligger i landzone, og oplagets størrelse kræver tilladelse efter Planlovens § 35 stk. 1.

Udvalget anmodes om at tage stilling til, hvorvidt der skal meddeles tilladelse til det ansøgte.

**Sagsbeskrivelse** Den aktuelle ejendom har adressen Svanevej nr. 1, og består af matr. nr. 1c Lynges By, Lynges og 26a Vassingerød By, Uggeløse. (Se bilag 1).

På baggrund af længere tids klager over spredt og varierende størrelse af oplag på ejendommen har ejeren ansøgt om tilladelse til en afskærmet oplagsplads, hvor diverse oplag kan samles. Ejendommens samlede matrikulære areal er 11,5 ha, og den er registreret som landbrugsejendom med ret til at drive autoværksted. Der er en beboelse på 160 m<sup>2</sup> og 3 driftsbygninger på henholdsvis 40, 160 og 100 m<sup>2</sup>. Der er indrettet autoværksted i en tidligere driftsbygning, der ligger ud til Svanevej, som gennemskærer ejendommen. Ingen af de øvrige bygninger er egnede til de ønskede oplag. Svanevej er udlagt som vej i matriklen, og er adgangsvej til 5 ejendomme.

**Placering, omfang og udformning** (se bilag 2)

Den ansøgte oplagsplads har et areal på 800 m<sup>2</sup> og ønskes anlagt i den nordøstlige del af ejendommen, hvor ejendommens bygninger også ligger. Pladsen er naturligt trapezformet, da den ligger mellem vejen, der gennemskærer ejendommen og ejendommens skel mod øst og nord. Pladsen har en længde på 35 m og en bredde, der varierer fra 15 til 26 m. Muldlaget på pladsen afgraves, og der udlægges befæstelse med ca. 35 cm stabilt grus. Mod nord og øst er pladsen afgrænset af eksisterende tæt beplantning bestående af træer og buske. Mod syd og vest etableres der 80 cm jordvolde/diger, hvorpå der sættes 160 cm højt dyrehegn, der begrønnes med stedsegrønt beplantning, f.eks. vedbend.

Denne placering ligger tæt på ejerens virksomhed med autoværksted, da en stor del af oplagspladsen skal benyttes i forbindelse med driften af autoværkstedet. Den omgivende beplantning har til formål at



afskærme pladsen fra omgivelserne. Forvaltningen gør opmærksom på, at en godkendt virksomhed i tidligere driftsbygning jf. planloven giver ret til et passende ikke skæmmende oplag, der svarer til virksomhedens størrelse.

### **Behov for og brug af oplagsplads**

Ejer har oplyst, at driften af autoværkstedet giver behov for følgende faciliteter:

- 4 stk. stålcontainere (2,4 m x 6 m x 2,4 m) til opbevaring af kundernes vinter- og sommerdæk, bilfølge samt diverse reservedele til bilreparationer. Der skal desuden være opbevaringsmulighed for jern og andre metaldele, der efterfølgende afhentes af vognmand til skrotplads.
- Plads til parkering af 2-6 biler dagligt i forbindelse med servicering/reparation af kundernes biler.

Derudover har ejeren behov for at kunne opbevare følgende i forbindelse med landbrugsdrift og til privat brug:

- Traktorer og landbrugsredskaber.
- Småmaskiner til brug for pleje af have herunder køkkenhave.
- Mindre oplag af byggematerialer til brug for vedligehold af egne bygninger.

### **Vilkår for en landzonetilladelse**

Forvaltningen har ved tilsyn på ejendommen og ved møde med ejeren oplyst, at en eventuel landzonetilladelse vil være på nedenstående vilkår:

- Oplagspladsen skal anlægges i overensstemmelse med godkendt tegningsmateriale.
- Oplagspladsen skal benyttes til drift af autoværksted, ejendommens landbrugsdrift og mindre oplag af materialer til eget brug samt haveredskaber/-maskiner.
- Der må ikke ske oplag af udefra kommende materialer, affald, skrot eller lignende.
- Oplagspladsen skal stedse holdes i ryddelig orden.
- Den etablerede afskærmning af pladsen skal holdes intakt, så oplaget ikke er skæmmende i forhold til omgivelserne.
- Der må ikke være eller etableres yderligere

oplag andre steder på ejendommen uden forudgående tilladelse fra Allerød Kommune.

Ejeren har pr. mail accepteret vilkårene.

Landzonetilladelsen vil **ikke** omfatte ret eller godkendelse til brug som modtagecentral for diverse byggematerialer, jernskrot, ikke indregistrerede biler/køretøjer eller anden modtagevirksomhed.

Der blev udsendt naboorientering den 8. december 2014 til matrikulære naboer (se bilag 4). Der er indkommet svar fra 2 naboer (se bilag 3)

På ovennævnte baggrund har Forvaltningen følgende forslag:

**Forslag 1:** Udvalget beslutter, at der skal meddeles landzonetilladelse til den ansøgte oplagsplads med de beskrevne vilkår. Begrundelsen er, at en fast defineret og afskærmet oplagsplads vil hindre, at der opstår ”roderi” på ejendommen pga. spredte oplag diverse steder. Det vil samtidigt være klart for både ejer, naboer og kommune, hvad der er aftalt og godkendt.

**Forslag 2:** Udvalget beslutter, at der ikke skal meddeles landzonetilladelse til den ansøgte oplagsplads. Begrundelsen er, at udvalget finder oplagspladsen uforholdsmæssig stor i forhold til driften af autoværksted og landbrug.

**Administrationens forslag**

Forvaltningen anbefaler forslag 1.

**Dialog/høring**

Der blev udsendt naboorientering til alle matrikulære naboer den 8. december 2014. Fristen for fremsendelse af bemærkninger udløb den 22. december 2014.

Der er indkommet bemærkninger fra 2 naboer.

**Bilag**

Bilag 1 - Oversigtskort over ejendommen.pdf  
Bilag 2 - Situationsplan og plantegning.pdf  
Bilag 3 - Indkomne bemærkninger med kommunens kommentarer.pdf  
Bilag 4 - Naboorientering med bilag.pdf

**Beslutning Teknik- og Planudvalget**

---

Udvalget godkendte Forvaltningens forslag 1.

2014-2017 den 03-  
02-2015

Fraværende

Ingen

## TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017

## 6. Supercykelsti Allerød-ruten arealerhvervelse

Sagsnr.: 14/18736

**Punkttype** Beslutning.**Tema** Byrådet frigav den 27. marts 2014 midler til opstart af projektering af supercykelstien ”Allerød-ruten”. Skitseprojekt er nu udarbejdet, og der er taget kontakt til de 9 grundejere, der skal afgive mindre arealer til projektet med henblik på at indgå frivillige aftaler om arealkøb.

Teknik- og Planudvalget anmodes om, at indstille til Økonomiudvalget og byrådet, at Forvaltningen bemyndiges til at gennemføre ekspropriation i henhold til vejloven, i fald der ikke kan opnås frivillige aftaler om arealerhvervelserne.

**Sagsbeskrivelse** Allerød-ruten forbinder Allerød, Rudersdal, Lyngby-Taarbæk, Gentofte og Københavns kommuner. Delstrækningen i Allerød Kommune er på 7,3 km og løber ad Kongevejen – Sortemosevej – Banevang – Frederiksborgvej. Ruten føres helt til kommunegrænsen i nord, hvor Hillerød kommune har etableret en cykelsti til Hillerød by.

Hele strækningen vil blive opgraderet, så cykelstierne får jævn belægning, passende bredde og god fremkommelighed med så få forhindringer som muligt. Langs Banevang er det en række steder nødvendigt at erhverve mindre arealer fra private lodsejere. Af bilag 1 og 2 fremgår, hvilke ejendomme der bliver berørt. Tre af arealerne er ejet af Allerød Kommune selv.

De primære anlægsarbejder forventes udført fra medio 2015. Projektet forventes afsluttet i sin helhed ultimo 2016, hvor de andre kommuner også forventer at have afsluttet deres anlægsarbejder.

**Administrationens forslag** Forvaltningen foreslår, at udvalget indstiller til Økonomiudvalget og byrådet, at Forvaltningen bemyndiges til at gennemføre ekspropriation af de eventuelle ejendomme, hvor der ikke kan opnås frivillig aftale om arealerhvervelse.

Ekspropriationen skal ved uenighed sikre, at arealerhvervelsen og erstatningen for arealerne sker i overensstemmelse med vejlovens bestemmelser.

**Afledte** Arealerhvervelsen er en forudsætning for gennemførelse af

<b>konsekvenser</b>	cykelstiprojektet.
<b>Økonomi og finansiering</b>	Der er i 2014 frigivet 1,1 mio. kr. til projektering og indledende arbejder på Allerød Ruten. Der er i 2015 afsat yderligere 4.964.000 mio. kr. der vil blive søgt frigivet i april i forbindelse med fremlæggelse af projekt for Teknik- og Planudvalget forud for udbud af projektet.
<b>Dialog/høring</b>	Der er afholdt møde med lodsejerne om arealerhvervelse den 21. januar 2015. Referat for mødet vil foreligge ved udvalgsbehandlingen.
<b>Bilag</b>	Bilag 1: Oversigtskort 1 Bilag 2: Oversigtskort 2
<b>Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 03-02-2015</b>	<hr/> Udvalget indstiller Forvaltningens forslag godkendt i Økonomiudvalget og byrådet.
<b>Fraværende</b>	Ingen

## TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017

## 7. Valg af linjeføring for supercykelstien Farumruten

Sagsnr.: 14/12307

<b>Punkttype</b>	Beslutning.
<b>Tema</b>	<p>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/Allerødvej.</p> <p>På udvalgets møde den 11. november 2014 blev det besluttet, at sagen skulle genoptages idet en linjeføring langs Nymøllevej frem til Sortemosevej/Banevang skulle undersøges.</p> <p>Forvaltningen har fået udarbejdet en vurdering af de 3 linjeføringer, hvad angår strækningstiltag, anlægsudgifter samt opfyldelse af konceptet for supercykelstier.</p> <p>Udvalget anmodes om at træffe beslutning om hvilken linjeføring, der skal arbejdes videre med, og at afledt merudgift indgår i fagudvalgets budgetlægningsproces, som oversendes til Økonomiudvalget i maj.</p>
<b>Sagsbeskrivelse</b>	<p>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.</p> <p>På baggrund af udvalgets beslutning om, at supercykelstien <i>ikke</i> skulle løbe gennem Kratbjerg, har Forvaltningen fået udarbejdet en vurdering af tre alternative linjeføringer - se kort (bilag 1) og notat (bilag 2):</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. En linjeføring ad Bregnerød Skovvej, under Nymøllevej og via Rødpælevej - Gl Lyngelvej – Kollerødvej – Frederiksborgvej – Amtsvej til Banevang, hvor ruten kobles til Allerødruten.</li><li>2. En linjeføring ad Bregnerød Skovvej, langs Nymøllevej - Allerødvej (via ny rampe) – Amtsvej til Banevang, hvor ruten kobles til Allerødruten.</li><li>3. En linjeføring ad Bregnerød Skovvej, langs</li></ol>

Nymøllevej til Sortemosevej/Banevang,  
hvor ruten kobles til Allerødruen.

### **Alternativ 1 (via Gl. Lyngevej / Kollerødvej):**

En stor del af strækningen løber gennem det centrale Lillerød, på henholdsvis Gl. Lyngevej, Kollerødvej, Frederiksborgvej og Amtsvej. Der er i dag ingen cykelstier på Frederiksborgvej og Amtsvej. På Gl. Lyngevej og Kollerødvej er der delte stier (fortov + cykelsti) med en samlet bredde på 2,5 – 3,0 m. 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 vedrørende stibredder.

Af tiltag er foreslået: Nye cykelstier på Amtsvej og Frederiksborgvej, ny belægning på stierne på Kollerødvej og Gl. Lyngevej (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 som udgangspunkt 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. Lyngevej og Kollerødvej, at man må gå på kompromis med fremkommeligheden.

### **Alternativ 2 (via Nymøllevej og Allerødvej)**

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:

**2a)** dobbeltrettet cykelsti i østlig side af vejen.

Anslået anlægsudgift 15,5 mio. kr. (7,2 mio. kr. mere end det ansøgte beløb).

**2b)** dobbeltrettet cykelsti i vestlig side af vejen

Anslået anlægsudgift 18,2 mio. kr. (9,9 mio. kr. mere end det ansøgte beløb).

**2c)** enkeltrettede stier i begge sider af vejen.

Anslået anlægsudgift 25,9 mio. kr. (17,6 mio. kr. mere end det ansøgte beløb).

Merudgifterne i forhold til det ansøgte beløb vil som udgangspunkt

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.

### **Alternativ 3 (via Nymøllevej)**

Ruten løber som i de andre to forslag ad Bregnerød Skovvej, herefter fortsættes ad enkeltrettede stier langs Nymøllevej til krydset med Sortemosevej/Banevang.

Cowi har vurderet, at det godt kan lade sig gøre, at føre enkeltrettede cykelstier under de to broer over Nymøllevej. Der må dog gås på kompromis med kravet om en adskillelse mellem kørebane og cykelsti på strækningerne under broerne. Hvis denne løsning vælges, anbefales det, at hastigheden ved broerne nedsættes til 60 km/t.

Anlægsoverslaget for denne løsning lyder på ca. 20,5 mio. kr. En merudgift på 12,2 mio.kr. i forhold til det ansøgte vil som udgangspunkt skulle finansieres alene af Allerød Kommune.

### **Vedr. anlægsoverslag for alternativ 2 og 3:**

De angivne anlægsoverslag er udtryk for ideelle løsninger, hvor der er medtaget omkostninger til både vejbelysning, vejafvanding og spuns. Der er stor usikkerhed på overslagene, idet der ikke er udført en detaljeret undersøgelse af forholdene. Cowi har udført supplerende overslagsberegninger på løsninger, hvor vejafvanding, vejbelysning og spuns samt en række øvrige forhold udføres som mere simple løsninger.

Under disse forudsætninger fås følgende anlægsoverslag:

Alternativ 2a: 8,1 mio. kr.

Alternativ 2b: 9,2 mio. kr.

Alternativ 2c: 13,1 mio. kr.

Alternativ 3: 13 mio. kr.

Der er således en betydelig økonomisk usikkerhed på alternativ 2 og 3. Hvis et af disse alternativer vælges, vil forholdene skulle undersøges nærmere.

### **Det videre forløb**

Der er mulighed for at søge statens nye ”Pulje til supercykelstier og cykelparkering” i marts 2015, hvor Forvaltningen vil søge om tilskud til et revideret projekt med den valgte linjeføring. I den nye pulje dækkes 40 % af udgifterne til projektet.

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



Hvis udvalget peger på alternativ 2 eller 3, vil Forvaltningen iværksætte yderligere undersøgelser af bl.a. terrænforhold og afvandingsforhold, for at få et kvalificeret grundlag for en ansøgning til Vejdirektoratet.

På baggrund af ovenstående foreslår Forvaltningen:

**Forslag 1:**

Forvaltningen ansøger supercykelstipuljen om godkendelse af revideret projektforslag, således at linjeføringen går via Gl. Lyngelvej og Kollerødvej i stedet for gennem Kratbjerg. Merudgiften på 1,2 mio. kr. indgår i fagudvalgets budgetlægningsproces, som oversendes til Økonomiudvalget i maj.

**Forslag 2:**

Forvaltningen ansøger supercykelstipuljen om godkendelse af revideret projektforslag, således at linjeføringen går via Nymøllevej og Allerødvej i stedet for gennem Kratbjerg. På Nymøllevej anlægges dobbelttrettet cykelsti den vestlige side (alternativ 2b). Merudgiften på maksimalt 9,9 mio. kr. indgår i fagudvalgets budgetlægningsproces, som oversendes til Økonomiudvalget i maj.

**Forslag 3:**

Forvaltningen ansøger supercykelstipuljen om godkendelse af revideret projektforslag, således at linjeføringen går via Nymøllevej frem til Sortemosevej/Banevang i stedet for gennem Kratbjerg. På Nymøllevej anlægges enkelttrettede stier (alternativ 3). Merudgiften på maksimalt 12,2 mio. kr. indgår i fagudvalgets budgetlægningsproces, som oversendes til Økonomiudvalget i maj.

Såfremt udvalget peger på forslag 2 eller 3 vil udvalget blive forelagt de endelige merudgifter forud for udvalgets budgetlægningsproces.

**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 2,026 mio. kr. i 2015, 0,912 mio. kr. i 2016 og 1,216 mio. kr. i 2017.

Afhængig af valg af linjeføring, yderligere undersøgelser og evt. tilskud fra Vejdirektoratet skal en merudgift indgå i fagudvalgets

budgetlægningsproces, som oversendes til Økonomiudvalget i maj.

Merudgiften vil maksimalt udgøre følgende:

Forslag 1: 1,2 mio. kr.

Forslag 2: 9,9 mio. kr.

Forslag 3: 12,2 mio. kr.

Der er mulighed for at søge statens nye ”Pulje til supercykelstier og cykelparkering” om medfinansiering af projektet (evt. tilskud udgør i denne pulje 40 % af udgifterne). Idet tilskud blot er en mulighed, er tilskuddet ikke regnet med i ovenstående beløb.

#### **Bilag**

Bilag 1: Kort 3 linjeføringer.pdf

Bilag 2: Notat vedr. vurdering af tre alternativer for forlængelsen af Farumruten

#### **Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 03-02-2015**

---

Formanden satte Forvaltningens forslag 3 til afstemning:

Lone Hansen, Martin Wolffbrandt og Henriette Gedde stemte for.

Lea Herdal og Jesper Hammer stemte imod af hensyn til kommunens aktuelle økonomi.

#### **Fraværende**

Ingen

**TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017****8. Råstofplan 2016**

Sagsnr.: 15/130

**Punkttype** Beslutning.**Tema** Redegørelse for revision af Råstofplan 2012 og idéoplæg for en kommende Råstofplan 2016 er i offentlig høring. Udvalget anmodes om at tage stilling til, om der skal indsendes et høringssvar.**Sagsbeskrivelse** Redegørelse for revision af Råstofplan 2012 og idéoplæg for en kommende Råstofplan 2016 kan ses på:<http://rh.viewer.dkplan.niras.dk/responsive/index-normal.html>

Redegørelsen indeholder en vurdering af hovedstadsregionens forsyningssituation med råstoffer, en vurdering af udviklingen i råstofforbruget og en status for planarbejdet på råstofområdet.

Råstofforbruget i Region Hovedstaden overstiger de mængder, der produceres. Det betyder, at der er behov for udpegning af yderligere graveområder.

Siden 2012 er der foretaget en kortlægning af råstofressourcen i Allerød og Hillerød kommuner. Kortlægningen vil danne grundlag for udpegning af nye interesseområder i Råstofplan 2016.

I idéoplægget stilles en række spørgsmål, hvoraf hovedspørgsmålene er:

- Hvordan kan vi forbedre forsyningen med råstoffer i hovedstadsregionen under hensyn til natur og miljø?
- Hvordan kan vi øge ressourceeffektiviteten og reducere forbruget af primære råstoffer?
- Hvordan kan vi give tidligere råstofindvindingsområder ny samfundsmæssig værdi?

Der spørges i høringsmaterialet mere konkret om, hvorvidt der er forslag til revidering af graveområder, og om der er behov for nye retningslinjer.

Regionerne har pr. 1. juli 2014 overtaget kompetencen til at give tilladelser til indvinding af råstoffer fra kommunerne, og regionen har dermed fået den samlede myndighedskompetence for råstofindvinding

på land, herunder godkendelse af efterbehandling.

Af Allerød Kommuneplan 2013 – 2015 fremgår retningslinjer for varetagelse af biologi, landskab og geologiske interesser mm. i forbindelse med råstofgravning og efterbehandling (Se bilag 1). Set i lyset af, at regionen har overtaget kompetencen i forhold til efterbehandling, kan indholdet af disse retningslinjer med fordel indarbejdes i råstofplanen.

I Allerød Kommunes Grundvandsstrategi fra 2013 fremgår det, at Allerød Kommune "...friholder som udgangspunkt kildepladszoner og øvrige grundvandsdannende oplande for råstofindvinding, (...). Ved tilladelse til råstofindvinding skal hensynet til grundvandet indarbejdes, og der skal foreligge en risikovurdering ved råstofgravning under grundvandsspejl."

Allerød Byråd vedtog 28. februar 2013 at indsende høringssvar til Råstofplan 2012 (Se Bilag 3). I høringssvaret anbefaler Allerød Kommune, at områderne E1 ved St. Rosenbusk og E12 ved Nymølle ikke udpeges som graveområder. Begge områder blev fastholdt i den endelige plan.

Af "Politisk aftale for Allerød Byråd efter kommunalvalg den 19. november 2013" fremgår det, at Teknik- og Planudvalget i byrådsperioden rejser en fredningssag for et område nord for Bastrup sø. Formålet med fredningen er at beskytte området mod yderligere råstofgravning (Se området på bilag 2).

På baggrund af ovenstående har Forvaltningen følgende forslag:

**Forslag 1:** Der indsendes høringssvar med forslag om at Grundvandstrategiens og Kommuneplanens retningslinjer angående råstofgravning og efterbehandling indarbejdes i Råstofplan 2016. Desuden anbefales det, i overensstemmelse med Byrådets beslutning af 28. februar 2013, at graveområde E1 – Uggeløse og E12 - Nymølle i Allerød udtages af Råstofplanen.

**Forslag 2:** Der indsendes ikke høringssvar til ideoplægget til Råstofplan 2016.

**Administrationens forslag** Forvaltningen anbefaler forslag 1.

**Afledte konsekvenser** -

**Økonomi og finansiering** -

**Dialog/høring** -

**Bilag** Bilag 1 - Kommuneplan retningslinjer  
Bilag 3 - Høringssvar fra 2013  
Bilag 2 - Graveområder

---

**Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 03-02-2015** Udvalget godkendte Forvaltningens forslag 1.

**Fraværende** Ingen

**TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017****9. Prioritering af belægningspuljen 2015**

Sagsnr.: 14/19098

**Punkttype** Orientering.**Tema** Udvalget orienteres om prioritering af belægningspuljen for 2015.**Sagsbeskrivelse** Forvaltningen har prioriteret hvilke veje, stier og fortove, der istandsættes i år inden for rammen af belægningspuljen.

Belægningspuljen har hidtil været anvendt på vedligehold af asfaltbelægning på kommunens veje. På baggrund af et betydeligt efterslæb på vedligehold af fortove, stier og vejstriber besluttede udvalget den 3. juni 2014, at disse områder prioriteres højest i 2015. For at udbedre de fortove, stier og striber, hvor der kan være sikkerhedsmæssige problemer mv., skulle der anvendes ca. 7 mio. kr. på fortove, 2 mio. kr. på stier og 3 mio. kr. på striber. Dette overstiger midlerne i belægningspuljen, hvorfor ikke alle akutte steder kan udbedres i 2015. Hertil kommer, at når hovedparten af midlerne anvendes på fortove, stier og striber, vil vejkapitalen falde.

Ud over den løbende vedligeholdelse af belægninger er det besluttet, at mindre trafiksikkerhedsmæssige tiltag, trafiktællinger samt udskiftning af flisebelægningen på Kollerødvej ved Kratbjergvej skal finansieres af belægningspuljen.

En tilstandsregistrering af striberne på vejene viser et behov for at få genmarkeret striber, da disse på en stor del af vejene er slidt ned, og derfor ikke reflekterer tilstrækkeligt. I forhold til de blå cykelfelter, som findes i flere rundkørsler, viser undersøgelser, at disse felter ikke altid virker efter hensigten. Det vil være nødvendigt, på hver enkelt lokalitet, at vurdere, hvad den bedste løsning er. Forvaltningen vil få analyseret, hvilke løsninger der skal vælges i de enkelte rundkørsler og kryds for at optimere sikkerheden for cyklister.

På baggrund af tilstandsregistrering af kommunens fortove og stier, er udvalgt de steder, som i første omgang vil blive prioriteret (se liste i bilag 1 og kort i bilag 2). Der kan som året skrider frem ske ændringer, som følge af kendskab til de eksakte priser for de enkelte arbejder, hastende behov i forhold til trafiksikkerhed samt skader efter vinteren.

Den 11. november 2014 besluttede udvalget, at der følges op på evt. vandproblemer i forbindelse med prioritering af belægningspuljen.

I forbindelse med den løbende istandsættelse af vejene søges eventuelle vandproblemer udbedret, hvis der blot er tale om en lunke i vejen, kan dette udbedres i forbindelse med asfaltering. Hvis problemerne skyldes defekter på selve vejafvandingsystemet under jorden, er udbedringen et større projekt, som må rejses særskilt.

**Administrationens forslag**

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

**Økonomi og finansiering**

Driftsbevilling: 9,5 mio. kr.

**Bilag**

Bilag 1 Belægningspuljen 2015 liste  
Bilag 2 Belægningspuljen 2015 kort

**Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 03-02-2015**

---

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

**Fraværende**

Ingen

**TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017****10. Endelig vedtagelse af rammelokalplan nr. 1-134 for ny Blovstrød med miljøvurdering og trafiksanering af Kongevejen**

Sagsnr.: 14/7640

**Punkttype** Beslutning.**Tema** Byrådet vedtog den 28. august 2014 ovennævnte planforslag, som blev offentliggjort den 11. september 2014 med høringsfrist til den 6. november 2014.

Den 11. september 2014 blev forslagene fremlagt på et offentligt møde i Blovstrød.

Teknik- og Planudvalget anmodes om, efter behandling af indsigelser, bemærkninger og ændringsforslag, at indstille til Økonomiudvalg og byråd, at planforslagene vedtages endeligt med eventuelle ændringer.

**Supplerende sagsbeskrivelse:**

Udvalget godkendte den 13. januar 2015 Forvaltningens forslag, idet forslag 2 B udsendes i 2 ugers offentlig høring.

**Sagsbeskrivelse** Lokalplanen for det nye Blovstrød har til formål at fastlægge de oveordnede principper for infrastruktur og byggeri. Lokalplanen skal være grundlag for byggemodning, forsyning, regn- og spildevandsafledning samt beplantning. De mere detaljerede bestemmelser for bebyggelse mv. fastlægges i supplerende lokalplaner eller deklARATIONER.

Lokalplanområdet omfatter et areal på cirka 24,4 ha hvoraf ca. 19,5 ha overføres til byzone.

Sammen med lokalplanforslaget har der været fremlagt et forslag til trafiksanering af Kongevejen, som bl.a. omhandler hastighedsnedsættelse, æstetisk opgradering samt mere hensigtsmæssig placering af busstoppesteder. Formålet er at ændre Kongevejen fra at være barriereskabende trafikåre til fremover at sammenbinde byområderne på begge sider af vejen.

Ved høringsfristens udløb var der kommet 32 høringssvar (bilag 1) med bemærkninger, indsigelser og ændringsforslag til såvel lokalplanforslag som trafiksaneringsforslaget for Kongevejen og enkelte bemærkninger til miljøvurderingen af planforslaget.

Der er bemærkninger, indsigelser og ændringsforslag vedrørende:



- Bebyggelsesregulerende bestemmelser, herunder bygningshøjde og tæthed
- Vej- og trafikforhold
- Stiforhold herunder tunnel
- Trafiksanering af Kongevejen
- Bæredygtighed
- Ejendomsforhold
- Støj fra trafik, skydebane og øvelsesterræn

I Forvaltningens notat af 10. december 2014 (bilag 2) er hovedpunkterne i høringssvarene sammenfattet, og Forvaltningen har knyttet kommentarer hertil.

I de indkomne indlæg gøres der indsigelse mod lokalplanforslagets maksimale bygningshøjde på 11 m, og det foreslås, at der højst gives tilladelse til 8,5 m. Der henvises til naturbeskyttelseslovens 300 m kirkebyggelinje. Der er endvidere synspunkter på bebyggelsestætheden, og der er ønsket om, at der sikres en alsidig boligsammensætning, så alle befolkningsgrupper tilgodeses.

Trafikafviklingen fylder mest i de indkomne bemærkninger, indsigelser og ændringsforslag. Specielt vejtilslutningen af det nye boligområde til Kongevejen i et firbenet lysreguleret kryds ved Blovstrød Byvej udsættes for kritik af forskellige grunde: Tilslutningen vil medføre forøget trafik igennem det "gamle" Blovstrød, være til ulempe for kirkelige handlinger, medføre støjgener for naboer og visuel "forurening" i forhold til kulturarvmiljøet omkring Blovstrød kirke.

Der foreslås flere alternativer:

- A. Rundkørsel ved Blovstrød Byvej
- B. Rundkørsel eller T-kryds med lysregulering eller kanalisering syd for Statoil
- C. Lysregulering ved Østre Teglværksvej
- D. Blovstrød Teglværksvej til Sortemosevej

Der er også forslag til ændringer af trafikafviklingen omkring Grønholmen og kirken.

Med hensyn til trafiksaneringsforslaget for Kongevejen er der forslag om, at hele strækningen fra Sandholmgårdsvej til Drabæk indgår, og der er bemærkninger vedrørende byporte, vejbelysning, placering af busstoppesteder mv.

Med hensyn til cyklister og fodgængere er der i de indkomne bemærkninger især fokus på trafiksikkerhed og sikker skolevej.

Som bedste løsning foreslås tunnel under Kongevejen. Der er

endvidere forslag om, at en sti langs med Blovstrød Teglværksvej placeres på vestsiden for at minimere konflikter med lastbilkørslen til NEEF lagerhotel.

Der er endvidere forslag om rekreative stiforbindelser mellem Høvelte trinbræt og Allerød station.

Rådet for Bæredygtig Udvikling i Allerød anbefaler, at der stilles krav om CO2 neutral el- og varmforsyning, og at lokalplanområdet certificeres som bydel hos Green Building Council Denmark.

Endelig er der opfordringer til, at Allerød Kommune erhverver ejendomme ved Kongevejen, og der er anmodning fra NEEF A/S om erhvervelse af et areal ved Blovstrød Teglværksvej.

Med hensyn til miljøvurderingen er der bemærkninger vedrørende støj fra Sjælsø skydebane og støjkonsekvenszonen omkring øvelsesterrænet ved Høvelte kaserne.

Forvaltningen har i ovennævnte notat knyttet kommentarer til de indkomne bemærkninger og har i notat af 15. december 2014 (bilag 3) udarbejdet en sammenfattende redegørelse for miljøvurderingen af lokalplanforslaget og herunder forholdt sig til de indkomne høringssvar.

Derudover har Forvaltningen bedt trafikksulenterne hos Niras om at vurdere ændringsforslagene vedrørende trafikafviklingen og etablering af tunnel under Kongevejen. Vurderingerne fremgår af notat af 17. december 2014 (bilag 4).

På ovennævnte baggrund har Forvaltningen følgende forslag:

#### **Forslag 1:**

- A. Lokalplanens bebyggelsesregulerende bestemmelser vedrørende bygningshøjder fastholdes.
- B. Maksimal bygningshøjde ændres fra 11 m til 8,5 m med oplysning om, at der kan fastlægges niveauplan i henhold til byggeloven.

#### **Forslag 2:**

- A. Lokalplanens vejstruktur fastholdes.
- B. Lokalplanens vejstruktur ændres således, at adgang for biler sker ad Blovstrød Teglværksvej. Der skabes stiforbindelse til det "gamle" Blovstrød ved anlæg af kirkestien og visuel forbindelse ved

erhvervelse af ejendomme ved  
Kongevejen.

**Forslag 3:**

Sti langs med Blovstrød Teglværksvej flyttes fra østsiden af vejen til vestsiden og planlægges i sammenhæng med udviklingen af området syd for Sortemosevej.

**Forslag 4:**

Når lokalplanen er endeligt vedtaget optages forhandlinger om ejendomshandler.

**Forslag 5:**

- A. Der gennemføres certificering i henhold til Green Building Council Denmark for en anslået pris på ca. 100.000 kr.
- B. Der gennemføres ikke certificering.

**Supplerende sagsbeskrivelse**

På baggrund af Teknik- og Planudvalgets beslutning den 13. januar 2015 blev ændringsforslaget til trafikstruktur (forslag 2 B) i henhold til planlovens § 27 stk. 2 sendt til udtalelse hos de berørte borgere. Det vil sige de samme borgere og virksomheder som modtog underretning om lokalplanforslaget.

Fristen for at fremsende udtalelse var den 28. januar 2015. Indkomne bemærkninger og ændringsforslag eftersendes dagsordenen sammen med Forvaltningen forslag til beslutning.

**Administrationens forslag**

Forvaltningen anbefaler forslag 1 B, forslag 2 B, forslag 3, forslag 4 og forslag 5 B.

**Bilag**

Bilag 2 Høringsnotat af 10/12 2015  
Bilag 3 Sammenfattende redegørelse miljøvurdering  
Bilag 4 Notat af 17/12 2015 Niras  
Bilag 1 Høringssvar (nyt)  
Supplerende bilag - Notat om indsigelser til ændringsforslag.pdf  
Supplerende bilag - Samlede indsigelser til ændringsforslag.pdf  
Supplerende bilag - Kortbilag til ændringsforslag.pdf

**Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 13-01-2015**

Udvalget godkendte Forvaltningens forslag, idet forslag 2 B udsendes i 2 ugers offentlig høring.

**Beslutning Teknik-**

Udover forslag 1B, 3, 4 og 5B, som blev indstillet godkendt på

**og Planudvalget  
2014-2017 den 03-  
02-2015**

udvalgets møde den 13. januar 2015, indstiller udvalget forslag 2B godkendt i Økonomiudvalget og byrådet.

Trafiksanering af Kongevejen genoptages.

**Fraværende**

Ingen

**TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017****11. Statistik over byggesager 2014**

Sagsnr.: 15/606

**Punkttype** Orientering.**Tema** Statistikken vedrørende byggesagsbehandling er udarbejdet for 2014, og udvalget orienteres om sagsantal og gennemsnitlige sagsbehandlingstider.**Sagsbeskrivelse** Forvaltningen har udarbejdet statistik (bilag 1) over de byggesager, der er modtaget og afgjort i 2014.

Som det fremgår af bilag 1, har der været et fald i det samlede sagsantal på 78 sager og et fald i antallet af afgørelser på 79 i forhold til 2013.

Faldet i antallet af byggesager kan forklares med, at der er indkommet færre sager med rækkehuse og lidt færre ”diverse sager”. Antallet af sager omkring forhåndsdialog, principielle ansøgninger, BBR-rettelser og lovliggørelser er uændret.

Bilag 1 viser de gennemsnitlige sagsbehandlingstider fordelt på de forskellige sagstyper. Det dækker over et bredt spænd af sagsbehandlingstider fra få dage til 8 uger, og skal alene ses som en gennemsnitlig værdi.

*Kolonne 1* viser den gennemsnitlige sagsbehandlingstid fra kommunen har modtaget fyldestgørende materiale, til der er truffet en afgørelse i sagen (nettotid). Det er denne tid, som sagsbehandleren bruger efter modtagelse af fyldestgørende materiale, og det vil være den sagsbehandlingstid, der fremstår i kommunens servicemål.

*Kolonne 2* viser den gennemsnitlige sagsbehandlingstid fra kommunen har modtaget ansøgningen, til det er truffet en afgørelse (bruttotid). Der er således medregnet den tid, det tager at få fremsendt fyldestgørende materiale, dvs. inklusiv mangelskrivelser til ansøger. Tiden, som er beskrevet i denne kolonne, vil være den borgeren/ansøgeren oplever, men er ikke den reelle tid, som sagsbehandleren bruger på sagen.

I ca. 18 % af byggesagerne har kommunen fremsendt en mangelskrivelse, hvilket er med til at forlænge sagsbehandlingstiden.

Den digitale portal ”Byg og Miljø” (BOM) til ansøgning og

anmeldelse af byggesager blev sat i drift i 2014, og den 1. december 2014 blev det et lovkrav, at ansøgere skal benytte portalen i forbindelse med ansøgninger. Der er endnu ikke tilstrækkelig statistisk grundlag for, at vurdere om BOM vil medføre et fald i antallet af mangelskrivelser.

Samlet set er nedenstående servicemål overholdt:

- Screening af ansøgningsmaterialet inden for 14 dage efter modtagelsen.
- Sagsbehandlingstid på 6-8 uger fra modtagelsen af fyldestgørende materiale.
- I dispensationssager eller sager der kræver landzonetilladelse forlænges sagsbehandlingstiden med den tid, det vil tage at behandle ansøgningen

Byggesager, der forudsætter en dispensation eller tilladelse efter anden lovgivning, kan ikke rummes indenfor de angivne servicemål.

Forvaltningen vil også fremover have fokus på at optimere sagsbehandlingen og fastholde servicemålene.

Fremadrettet vil udvalget som hidtil blive orienteret om sagsbehandlingstider én gang årligt, da dette efter Forvaltningens opfattelse giver det mest reelle og troværdige billede af udviklingen i sagsbehandlingstiderne.

**Administrationens forslag**

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

**Bilag**

Bilag 1 - statistik 2014.pdf

**Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 03-02-2015**

---

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

**Fraværende**

Ingen

**TEKNIK- OG PLANUDVALGET 2014-2017****12. Sag fra Lone Hansen**

Sagsnr.: 15/1459

**Punkttype** Beslutning.**Tema** Lone Hansen har i mail af 23. januar 2015 anmodet om, at nedenstående punkt optages på udvalgets dagsorden:**Sagsbeskrivelse** ”På baggrund af de seneste trafikulykker på Nymøllevej/Kærhøjgårdsvej, ønsker jeg en orientering om tidligere planer for trafiksikkerheden i krydset. Dernæst ønsker jeg oplysning om, hvilke trafiksikkerhedsmæssige muligheder og anbefalinger, der er for at gøre krydset mere sikkert.”**Administrationens forslag** -**Bilag** Nej**Beslutning Teknik- og Planudvalget 2014-2017 den 03-02-2015**

---

Udvalget blev orienteret om forholdene i krydset og tog til efterretning, at krydset vil blive opstribet.**Fraværende** Ingen

Signeret af:

---

Jesper Hammer  
*Formand*

---

Lone Hansen  
*Næstformand*

---

Henriette Gedde  
*Medlem*

---

Lea Herdal  
*Medlem*

---

Martin Wolffbrandt  
*Medlem*



## **Bilag: 3.1. Budgetlægningsproces i fagudvalgene**

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

**Mødedato:** 03. februar 2015 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 5020/15

# Budget 2016-2019

# Indhold

1. Rammerne for fagudvalgenes budgetlægningsproces
2. Tids- og procesplan
3. Budgettets indhold og fordeling
4. Kort om den administrative proces fra januar til maj

# 1. Rammerne for fagudvalgenes budgetlægningsproces

# Hvad er besluttet?

- Fagudvalgene skal udarbejde et katalog med *forslag til besparelser og effektiviseringer* på i alt 50 mio. kr.,
  - Fordelingen sker efter de enkelte udvalgs andel af serviceudgifter
  - Forslag til besparelserne kan ske på alle driftsudgiftsområder
  - Fagudvalgene arbejder med strukturtilpasninger
  - Fagudvalgene tilrettelægger en borger og brugerinddragelse
- BSU, SVU og ØU skal derudover udmønte de ikke konkretiserede besparelser, som fremgår af budgetforliget 2015-2018 på 7,4 mio. kr.
- BSU og KIU skal udarbejde forslag til reduktion på 10 % i hver deres andel af bygningsmassen, mens arbejdet med løbende bygningskomprimering fortsætter på øvrige områder
  - reduktionen sker ved kvaradratmeterreduktioner på skole, dagtilbud og idrætsfaciliteter

# BSU, SVU og ØU skal komme med forslag til ikke konkretiserede besparelser

Ikke konkretiserede besparelser udover ramme besparelse (2016 priser)	Udvalg	2016
Der afsættes 500.000 til ekstern bistand til det videre arbejde med strukturforslag på børn- og skoleområdet. De tidligere forslag vedr. ledelse og struktur kan indgå som elementer. Besparelsen fremadrettet skal forstås således at "en krone sparet på struktur er en krone mindre på rammebesparelse fremadrettet".	BSU	-5.091.000
Der afsættes et årsværk i 2015 til at følge op på anbefalingerne i strukturanalysen på ældreområdet udarbejdet af Rambøll for at opnå et effektiviseringspotentiale de følgende år. Der skal i særlig grad arbejdes med organisering af hjemmesygepleje, organisatorisk placering af midlertidige pladser, udnyttelse af terapeut kompetencer (genoptræning), fokus på ledelse optimering af arbejdsgange og dokumentationsarbejde. Effektiviseringsgevinsten er pt. et skøn for årene 2016-2018.	SVU	-255.000
Direktionen anbefaler, at der i afsættes en investeringspulje på 2 mio. kr. målrettet projekter, der fra 2016 bidrager til en effektivisering i administrative opgaver	ØU	-2.036.400
<b>I alt</b>		<b>-7.382.400</b>

# Rammerne for forslag til besparelser og effektiviseringer

	Budget i mio. kr.	Ikke konkretiseret besparelse	Ramme- besparelse	Krav i mio. kr.
BSU	412,4	-5,1	-19,3	<b>-24,4</b>
SVU	295,9	-0,3	-13,8	<b>-14,1</b>
TPU	57,0	0	-2,7	<b>-2,7</b>
KMU	6,3	0,0	-0,3	<b>-0,3</b>
KIU	26,6	0,0	-1,2	<b>-1,2</b>
EBU	3,2	0,0	-0,1	<b>-0,1</b>
ØU	268,3	-2,0	-12,5	<b>-14,6</b>
<b>I alt</b>	<b>1.069,6</b>	<b>-7,4</b>	<b>-50,0</b>	<b>-57,4</b>

# Proces for udarbejdelse af katalog

- Fagudvalgene tilrettelægger budgetlægningsprocessen i januar/februar
- På forårsseminar i marts giver fagudvalgsformændene hele byrådet en status på budgetlægningsprocessen
- Fristen for oversendelse af katalog til Økonomiudvalget er 13. maj 2015
- Politisk behandling af endelig katalog i udvalg og byråd: 4. – 28. maj



# Økonomiudvalget lægger vægt på at

- Fagudvalgene arbejder med strukturtilpasninger
- Fagudvalgene tilrettelægger en borger og brugerinddragelse
- Fagudvalgene tænker i investeringer med afledte besparelspotentialer
- De politiske ønsker til budgetlægningen indgår i fagudvalgenes budgetlægningsproces
- Fagudvalgene sammenligner Allerød Kommune med andre kommuner
- Fagudvalgene ser på såvel besparelser som effektiviseringer
- Demografireguleringer ikke er en besparelse men en administrativ tilpasning af budgettet

# Byrådet lægger endvidere vægt på, at budgettet og besparelserne sammentænkes med

- Byrådets visions- og strategiarbejde
- Planstrategi (ØU)
- Strukturproces/"lang proces" (BSU)
- Fritidspolitik og idrætsanalyse (KIU)
- Ejendomsstrategi og bygningskomprimering (ØU)
- Flygtningeboliger (ØU)
- Demensboliger (SVU)
- Fælleskommunalt samarbejde (alle)

# Omprioriteringsforslag/nye forslag

## Anlæg og drift

- Forslag skal indgå i fagudvalgets budgetlægningsproces og skal kunne finansieres
- Oversendes til ØU i maj sammen med katalog med besparelser og effektiviseringer

## 2. Tids- og procesplan

# Tids- og procesplan i 2015

Tids og procesplan, som fremgår af budgetstrategi (statusnotat 1)

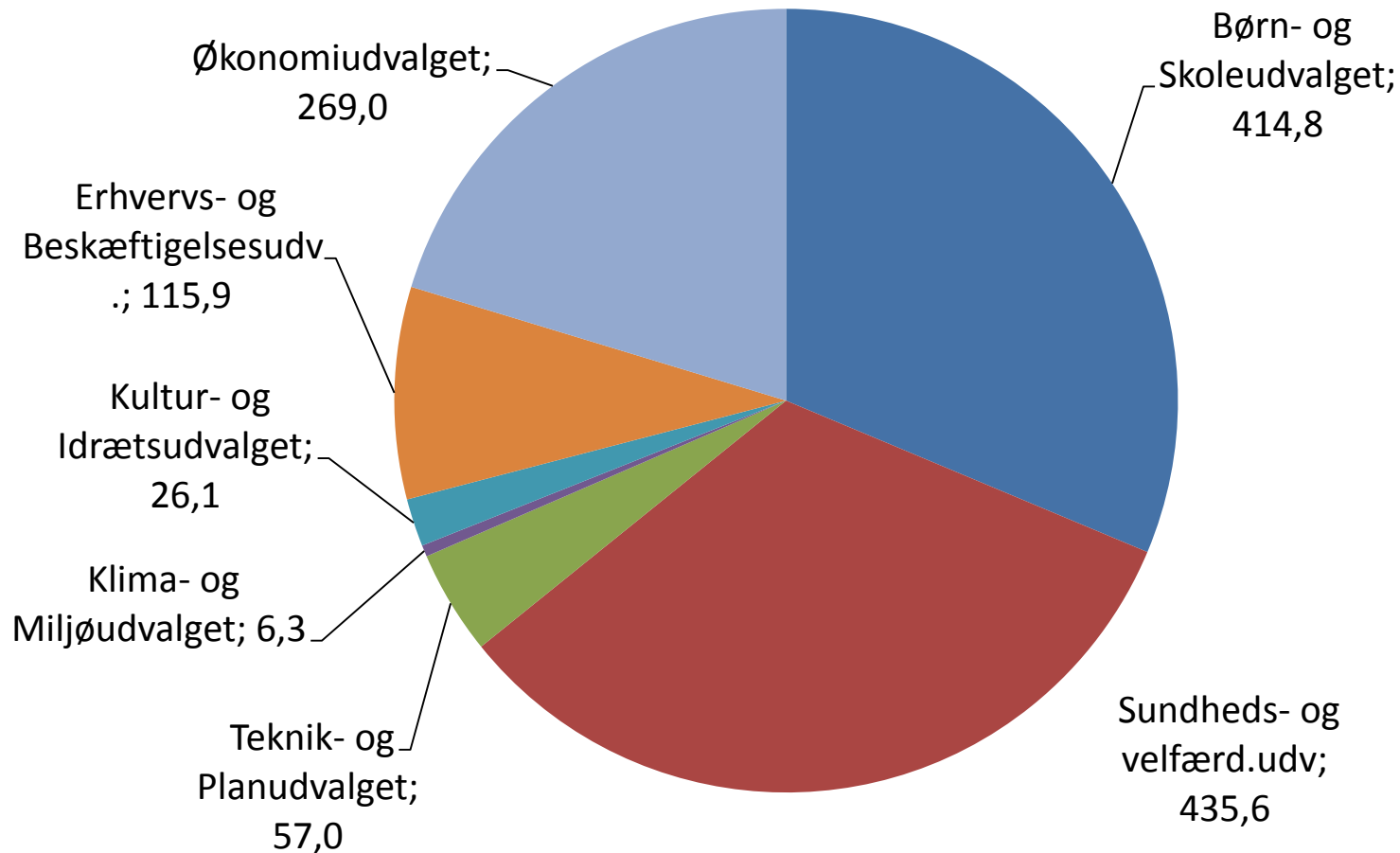
- Januar-Maj: Udvalgene arbejder med effektiviseringer og besparelser, og tilrettelægger borger- og brugerinddragelse på udvalgets område
- Marts: Forårsseminar for byrådet
- April: Befolkningsprognose og anbefalet kapacitets- og budgettilpasning behandles i udvalgene
- Maj: Samlet katalog over besparelser og effektiviseringer samt forslag til ny drift og anlæg, inkl. finansiering (omprioritering). Oversendes til budgetforhandlingerne
- Maj: Økonomiudvalget afholder borgermøde
- Juni: Økonomiudvalget følger op på budgetlægningsprocessen
- Juni: Byrådet orienteres om budgetstatus og om økonomiaftalen

# Tids- og procesplan i 2015

- August: Udvalgenes borger- og brugerinddragelsesproces færdiggøres
- August: Økonomiudvalgets dialogmøde med Hovedudvalget
- August: 1. behandling af budget 2016-2019
- August: Budgetforslaget sendes i høring
- September: Informationsmøde/borgermøde om budgetforslaget
- September: Budgetseminar for byrådet
- September: Budgetforhandlinger og indgåelse af budgetforlig
- Oktober: 2. behandling og vedtagelse af budget 2016-2019
  
- Statusnotater, budgetopfølgninger og aktuel økonomi henover året

### 3. Budgettets indhold og fordeling på fagområder

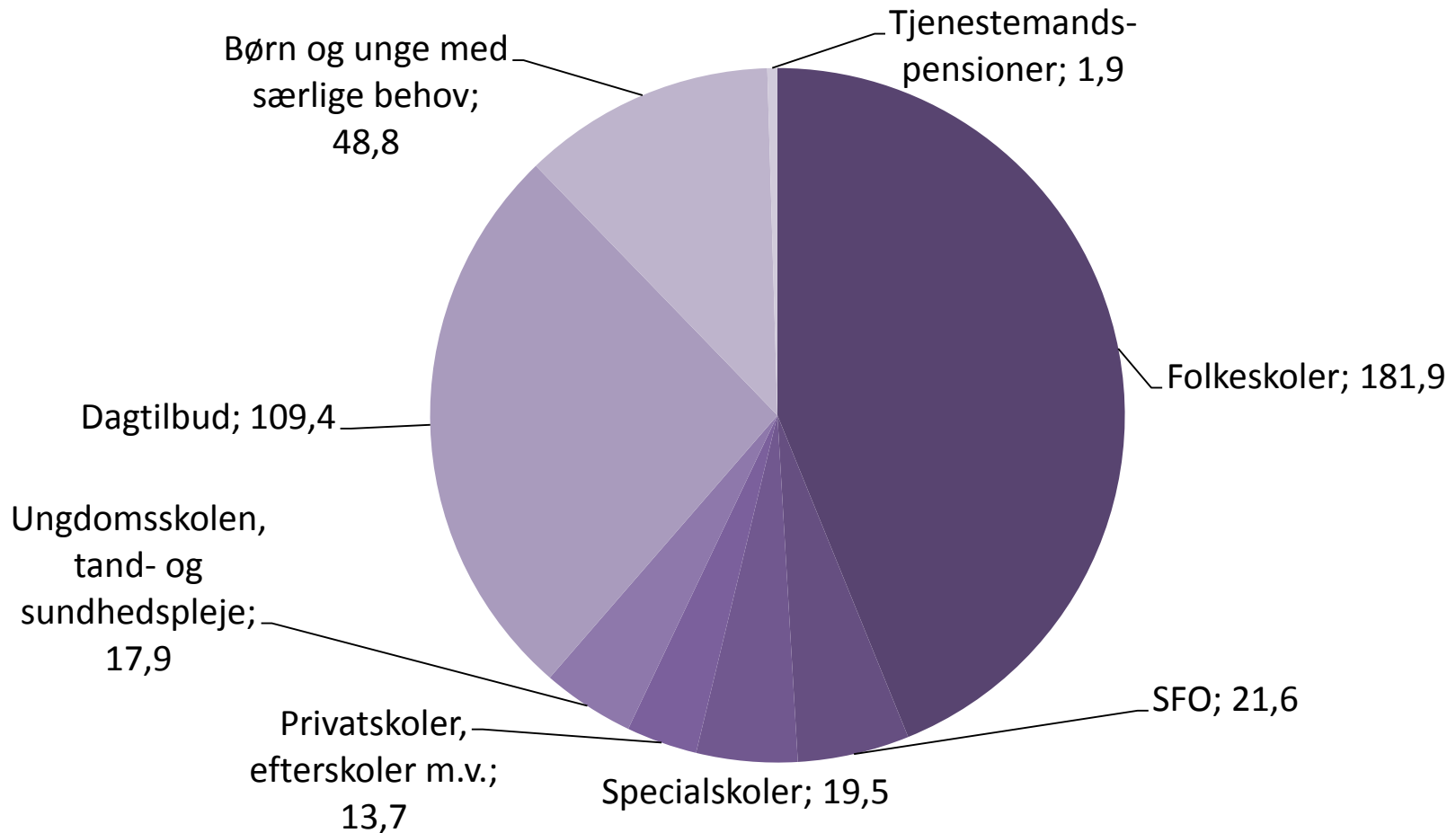
# Budget 2016 (driftsudgifter netto) fordelt på udvalg i mio. kr.





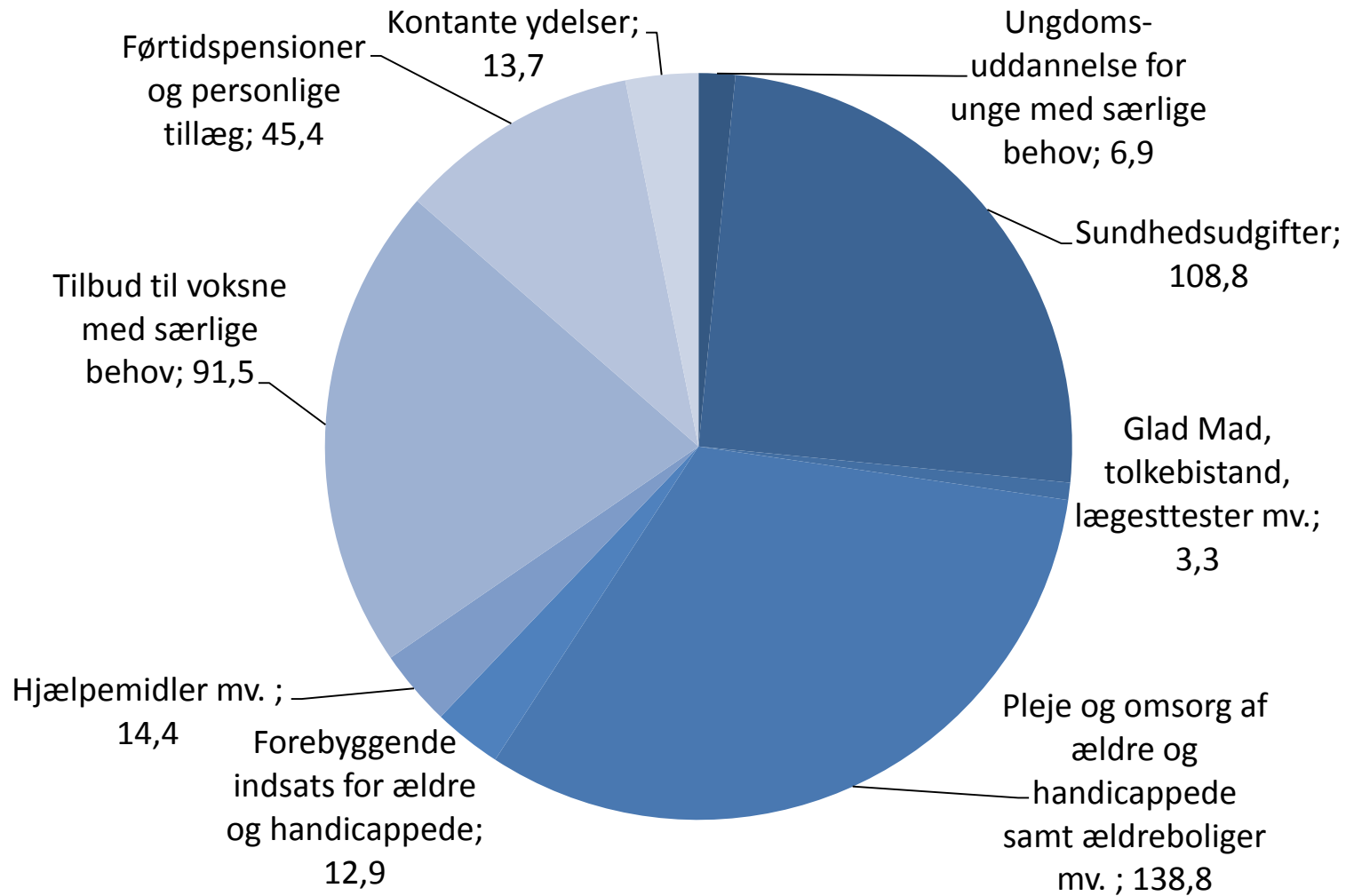
# Børn- og Skoleudvalget

netto budget 414,8 mio. kr.



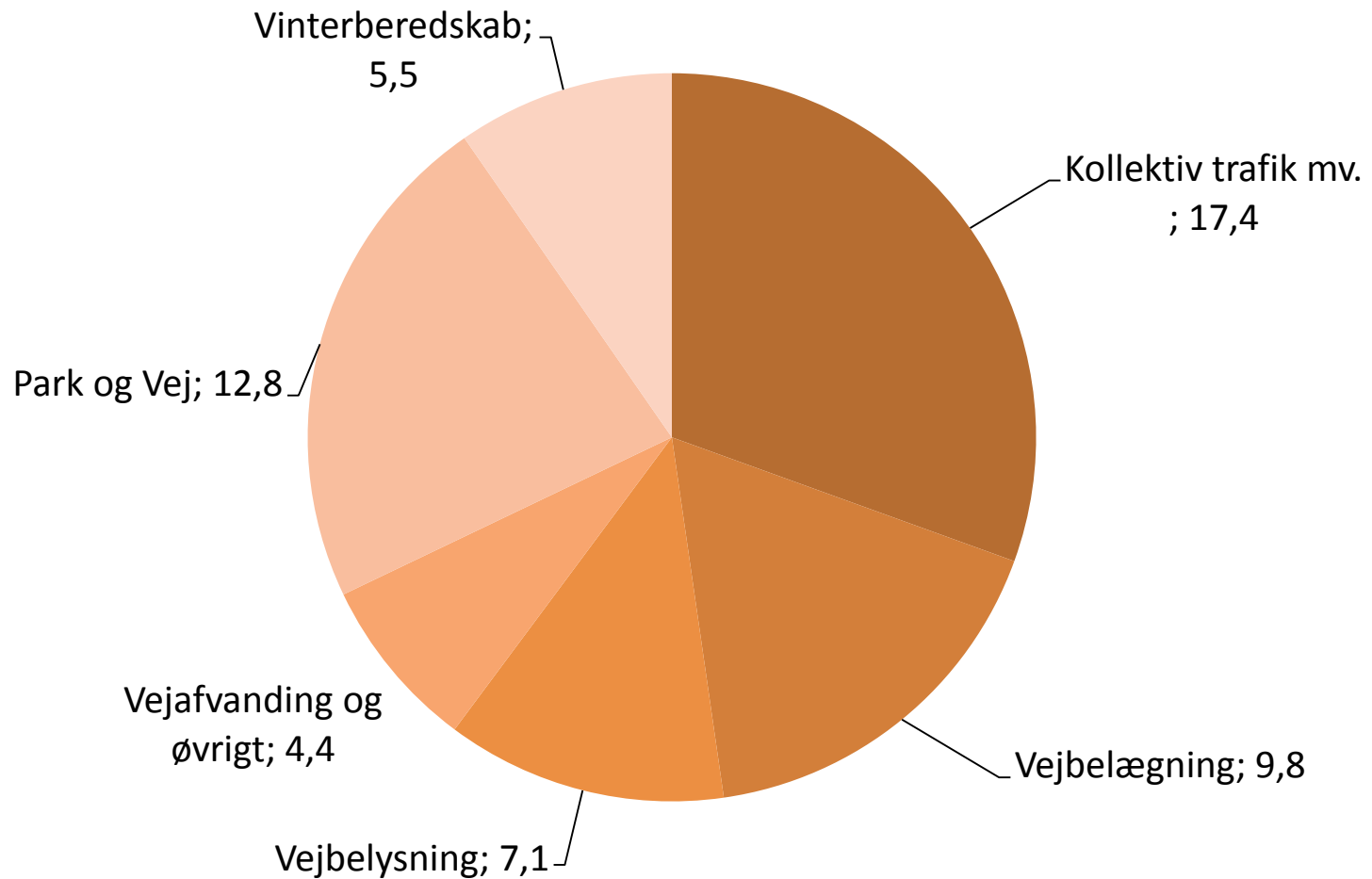
# Sundheds- og Velfærdsudvalget

## netto budget 435,6 mio. kr.



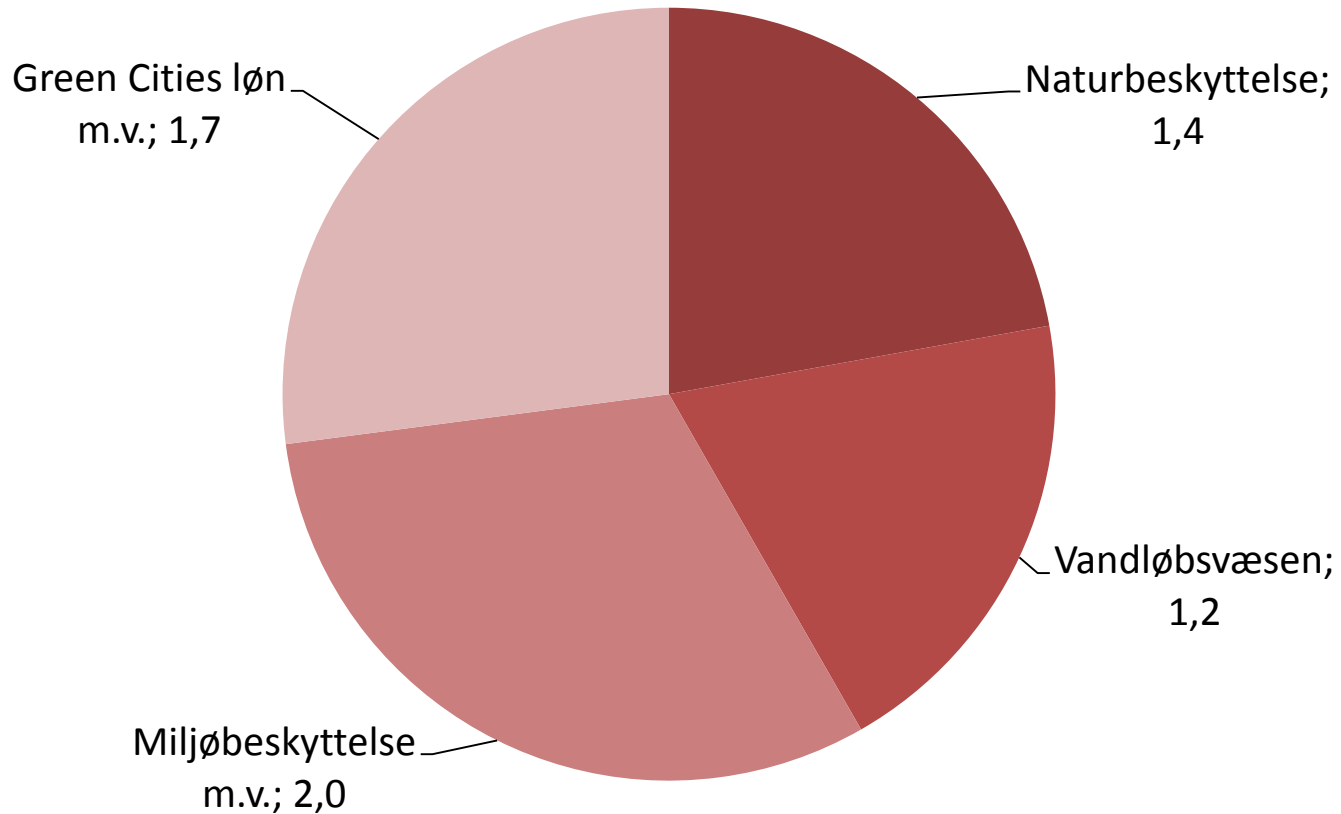
# Teknik- og Planudvalget

netto budget 57,0 mio. kr.



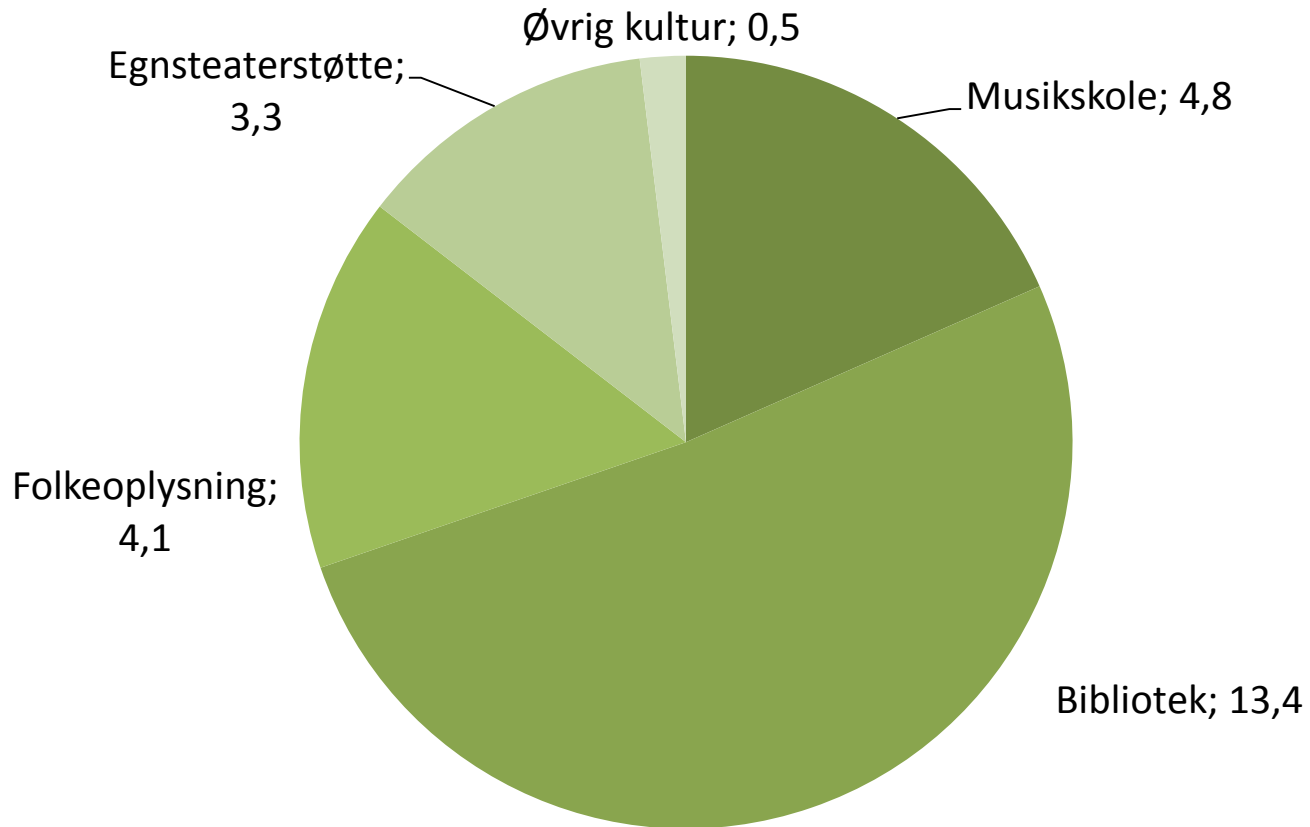
# Klima- og Miljøudvalget

netto budget 6,3 mio. kr.



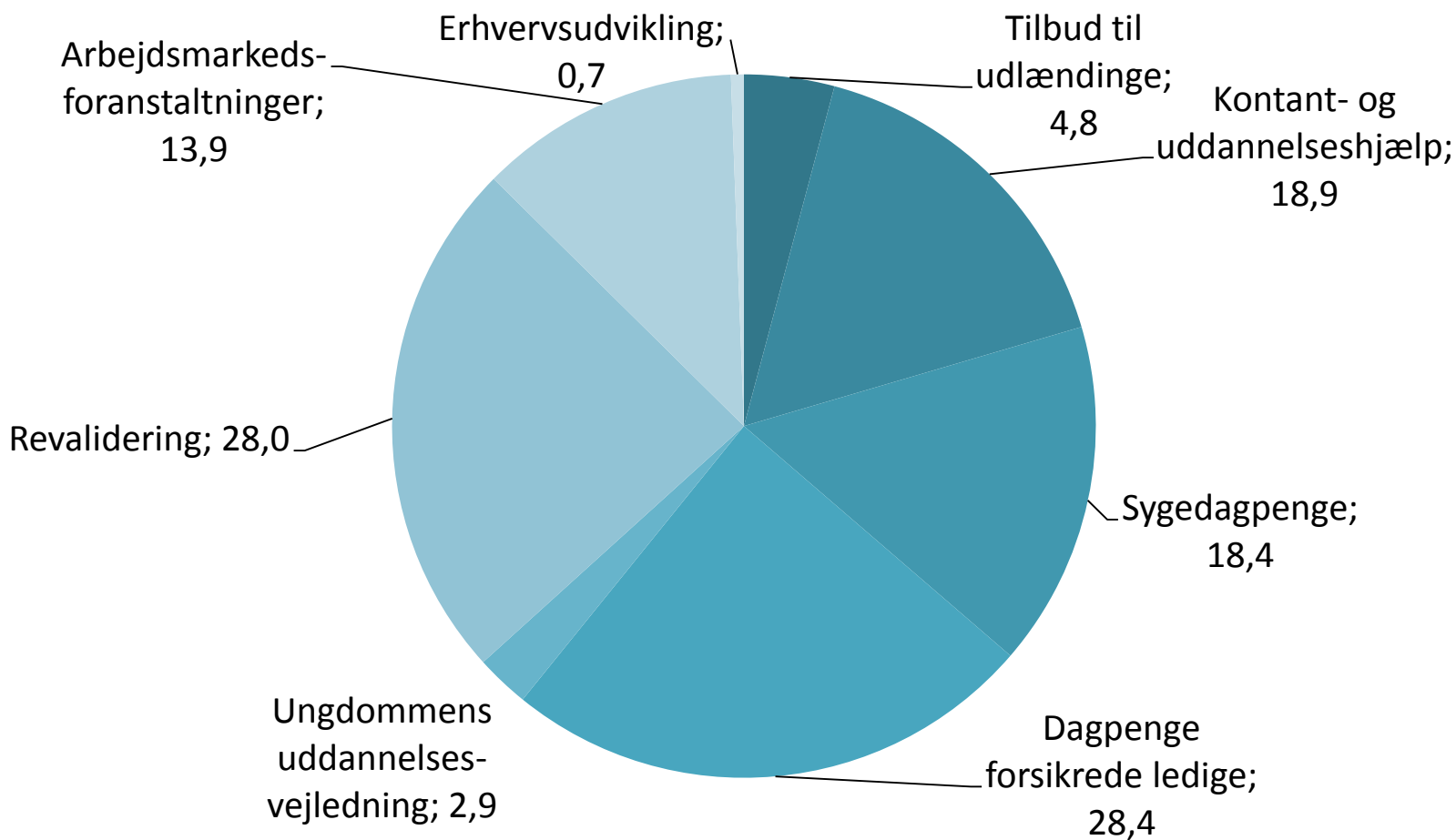
# Kultur- og Idrætsudvalget

netto budget 26,1 mio. kr.



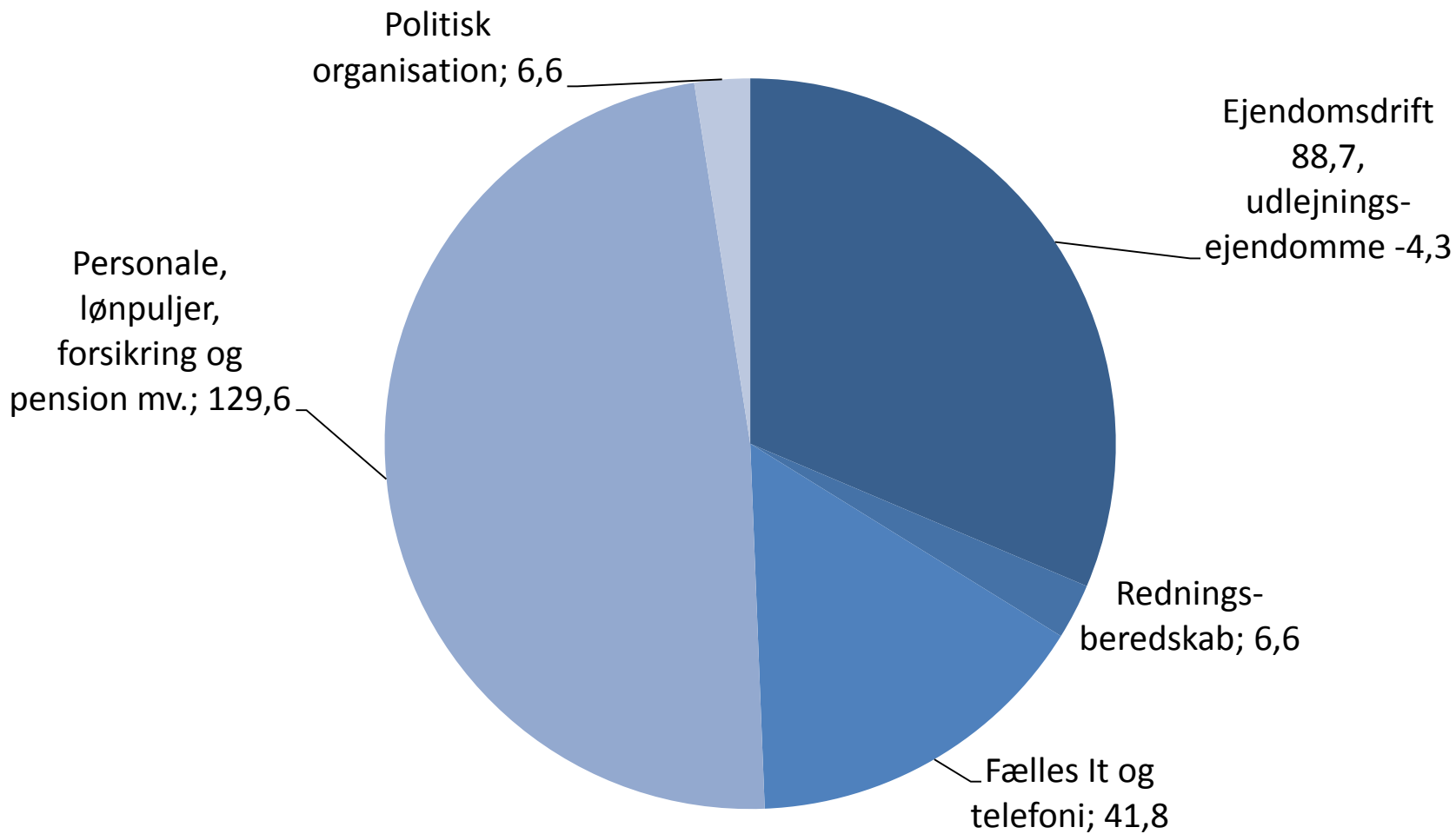
# Erhvervs- og beskæftigelsesudvalget

## netto budget 115,9 mio. kr.



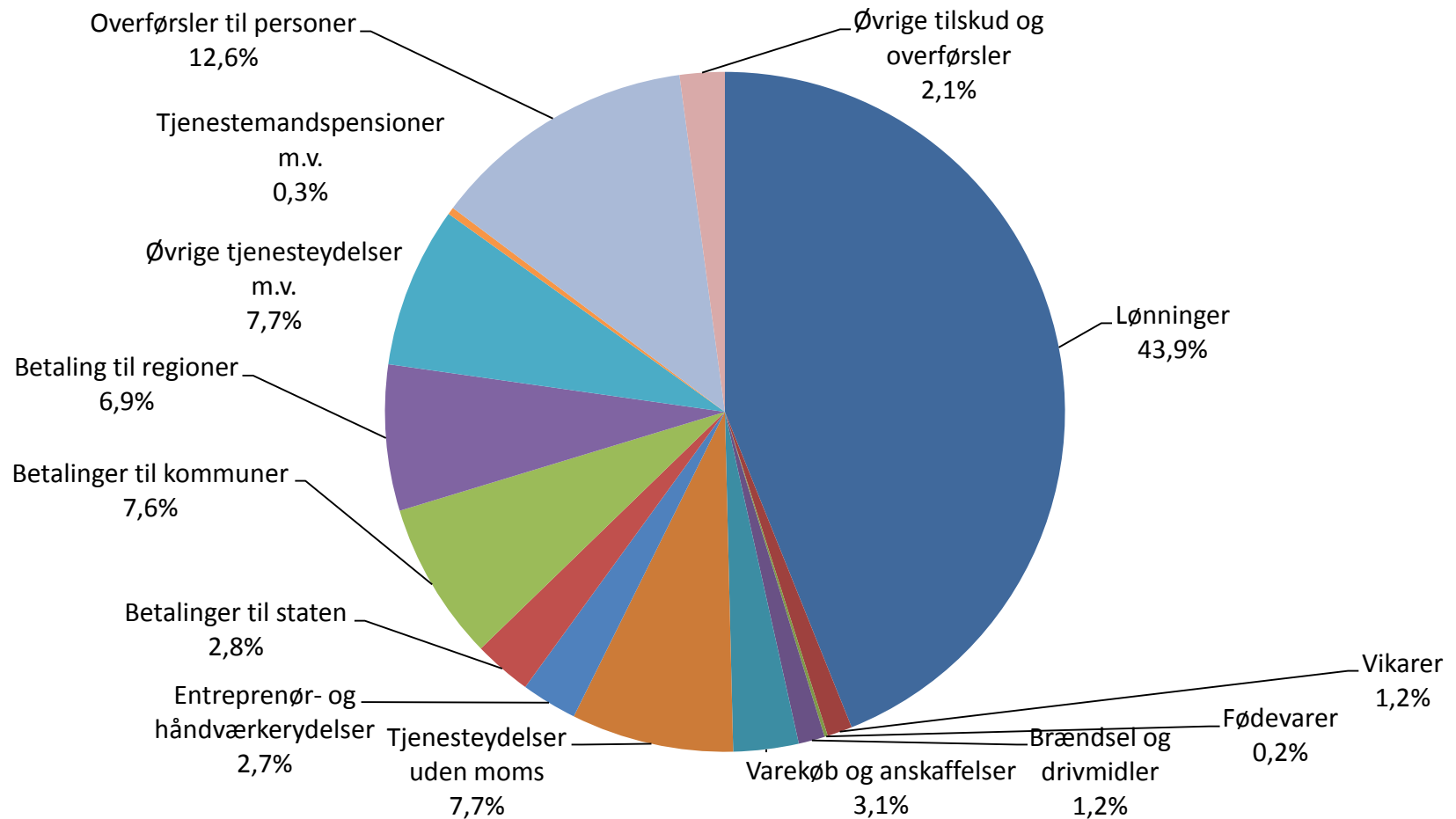
# Økonomiudvalget

netto budget 269,0 mio. kr.



# Budget 2016 – udgifter fordelt på arter

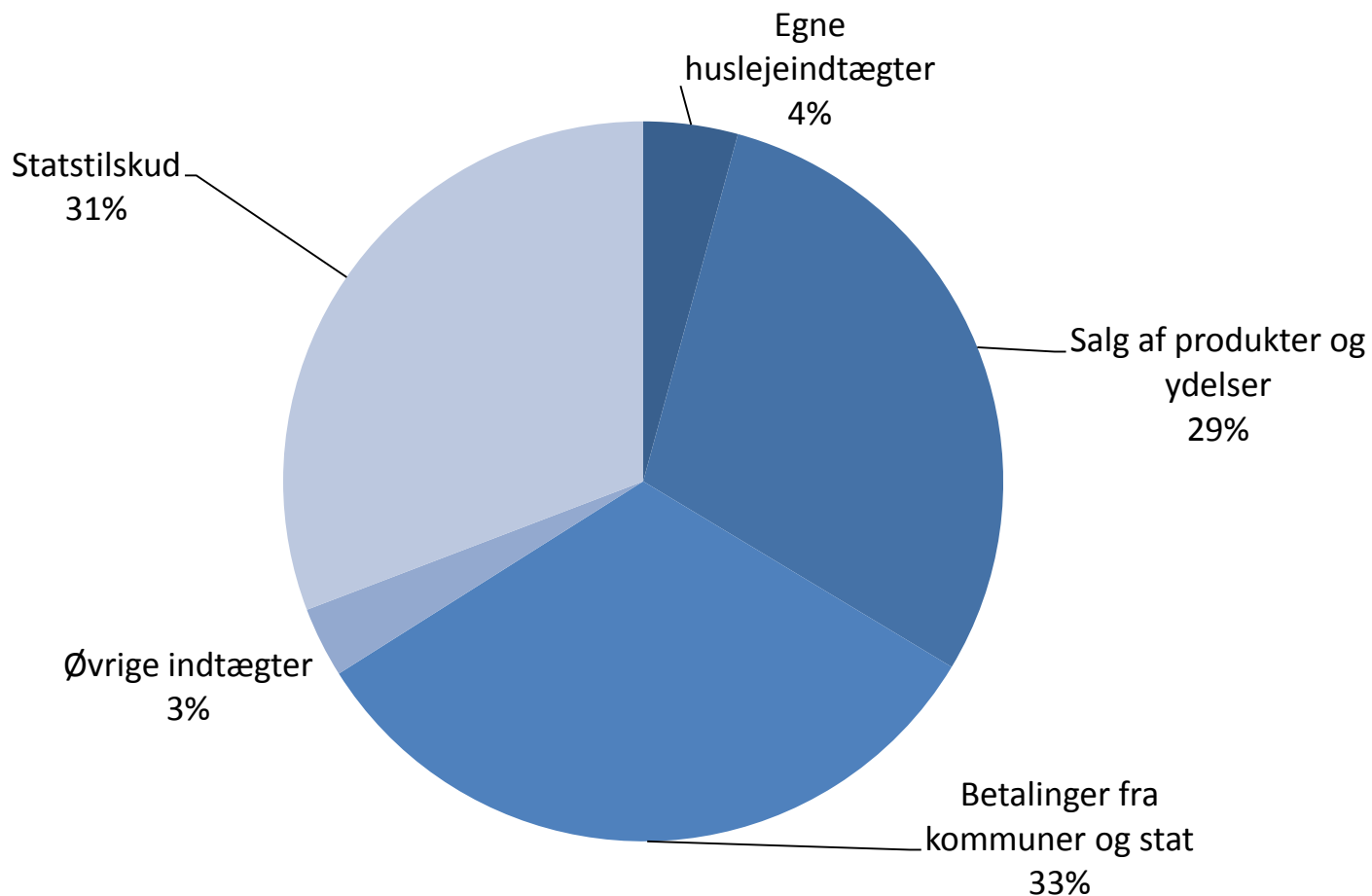
## Udgiftsbudget 1,6 mia. kr.





# Budget 2016 – indtægter fordelt på arter

indtægtsbudget 288 mio. kr.



## Investeringsoversigt 2016-2019 i 2016-priser

	2016	2017	2018	2019
<i>Beløb i 1.000 kr. + = merudgifter - = mindredgifter</i>				
<b>Børn- og Skoleudvalget</b>	<b>6.109</b>	<b>3.068</b>	<b>8.553</b>	<b>0</b>
Ny daginstitution i Ravnsholt på i alt 1.900 m2, et projekt til i alt 37,5 mio. kr. inkl. beløb fra 2014.	4.073			
Fysisk udviklingsplan, Blovstrød: Om- og tilbygning af Tusindbassen 1)				
Reinvestering - it på skoleområdet			6.516	
Implementering af folkeskolereform (indretning af arbejdspladser: it, borde/stole, lokaler)		1.031		
Pilotprojekt ved Ravnsholt skolen og øvrige skoler: Udvikling af fællesarealer og fælles udearealer	2.036	2.036	2.036	
<b>Sundheds- og Velfærdsudvalget</b>	<b>2.408</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Flytning af Genoptræning til Engholm 2)	2.408			
Grøn gang på Engholm til demente				
<b>Teknik- og Planudvalget</b>	<b>7.228</b>	<b>17.403</b>	<b>20.367</b>	<b>0</b>
Opprioritering af vej- og stirenovering		3.196	3.196	
Anlægsprojekter for rekreative stier	214			
Trafikdæmpning og fortove, Uggeløse Bygade		3.671		
Arealer omkr. aktivitetshus, byens plads, etape 1 og 2. (etape 3 afventer Mungo park, parkeringskælder, byggefelt mm) 2)			13.045	
Trafiksanerering, Blovstrød etape 1 og 2		1.867		
Cykelsti på Kirkeltevej vest		3.305		
Supercykelsti - Allerødtruten	1.444			
Supercykelsti - Forlængelse af Farumruten	929	1.238		
Revisionen af Handlingsplanen for Trafik og Miljø - inkl. Hille rødvej	4.126	4.126	4.126	
Naturlegepladser	516			
<b>Kultur- og Idrætsudvalget</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.126</b>	<b>0</b>
Nye rammer for Mungo Park - bygning af ny teatersal (projekt i 2018 og 19)			4.126	
<b>Økonomiudvalget</b>	<b>6.109</b>	<b>6.109</b>	<b>6.109</b>	<b>0</b>
Energioptimering, "bølge 3" (lånefinansieres)	6.109	6.109	6.109	
<b>Skattefinansieret anlæg i alt</b>	<b>21.855</b>	<b>26.580</b>	<b>39.155</b>	<b>0</b>

1) Bemærkning fra budget 2015 budgetforlaget: "Beløb indarbejdes i budget 2016, idet udbygningen er en konsekvens af ny bydele i Blovstrød og finansieres af jordsalg herfra".

2) Jf. byrådsbeslutning 18/12-2014 pkt. 15 hvor der frigives i alt 4,865 mio. kr. til Byens plads, flyttes budget i 2016 på 2,365 mio. kr. fra byens Plads etape 1 til Flytning af genoptræning til Engholm

## 4. Kort om den administrative proces fra januar til maj

- Cheferne er ansvarlige for at udarbejde forslag til politisk behandling i fagudvalgene
  - Etablerer projektgrupper med projektledere
  - Økonomikonsulent er en del af projektgrupperne og kvalitetssikre alle beregninger
  - Involver virksomhedsledere
  - Sikrer medarbejderinddragelse
- Økonomi samler forslag og sikrer løbende opfølgning på besparelsesforslag
- Direktionen er ansvarlige for, at processen tænkes på tværs af organisation og udvalg

**Bilag: 5.1. Bilag 1 - Oversigtskort over ejendommen.pdf**

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

**Mødedato:** 03. februar 2015 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 3015/15



1o

1m

Svanevej

1l

226

1p

1n

224

222

7000000

251

25b

1c

1c Lyng By, Lyng

Lynggevej

Bilag 1

26a Vassingerød By, Uggeløse

253

27b

26l

26a

25q

Luftfoto fra 2014

25r

Lynggevej

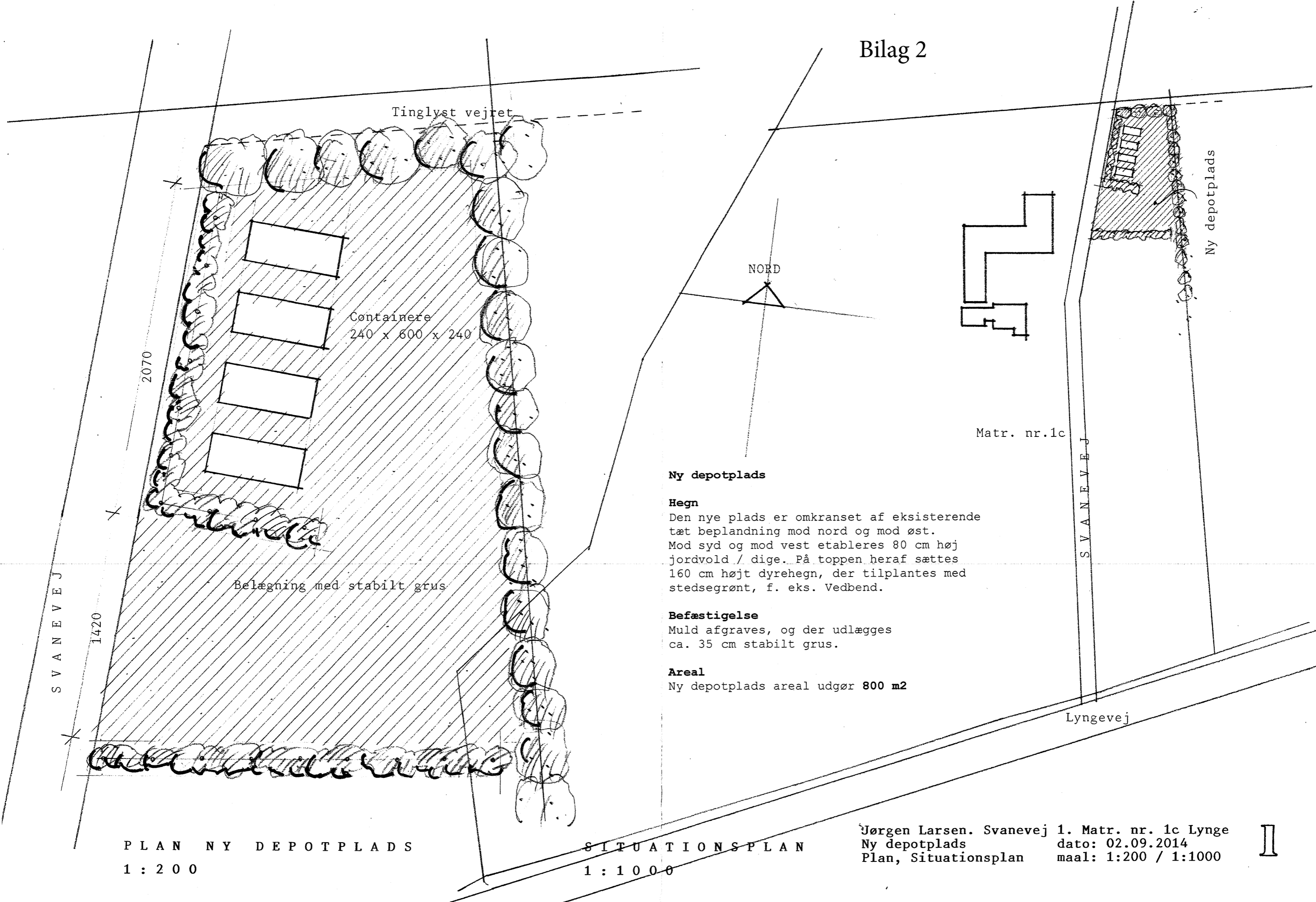
**Bilag: 5.2. Bilag 2 - Situationsplan og plantegning.pdf**

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

**Mødedato:** 03. februar 2015 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 3018/15



PLAN NY DEPOTPLADS  
1 : 2 0 0

SITUATIONSPLAN  
1 : 1 0 0 0

**Ny depotplads**

**Hegn**

Den nye plads er omkranset af eksisterende tæt beplantning mod nord og mod øst. Mod syd og mod vest etableres 80 cm høj jordvold / dige. På toppen heraf sættes 160 cm højt dyrehegn, der tilplantes med stedsegrønt, f. eks. Vedbend.

**Befæstigelse**

Muld afgraves, og der udlægges ca. 35 cm stabilt grus.

**Areal**

Ny depotplads areal udgør 800 m<sup>2</sup>

Jørgen Larsen. Svanevej 1. Matr. nr. 1c Lyngve  
Ny depotplads dato: 02.09.2014  
Plan, Situationsplan maal: 1:200 / 1:1000



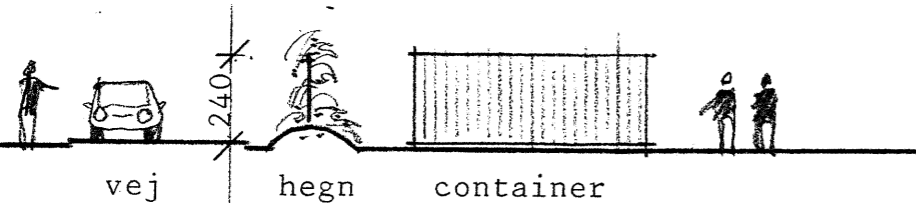


Tinglyst vejret

NY DEPOTPLADS

Svanevej

ISOMETRI 1:200



PRINCIPSNIT 1:200

Jørgen Larsen. Svanevej 1. Matr. nr. 1 c, Lyngø  
Ny depotplads dato: 02.09.2014  
Snit og isometri maal: 1:200



**Bilag: 5.3. Bilag 3 - Indkomne bemærkninger med kommunens kommentarer.pdf**

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

**Mødedato:** 03. februar 2015 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 3075/15

## Bilag 3

### Indkomne bemærkninger fra naboorienteringen med kommunens kommentarer

Indkomne bemærkninger	Kommunens kommentarer
<p><b>Svanevej 5:</b></p> <p>Med hensyn til den fremsendte nabo høring har vi ingen indvendinger, såfremt vi kan være sikker på, at ansøger overholder de krav kommunen har opstillet.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) Pladsen skal ydermere holdes ryddelig og afskærms med beplantning.</li><li>2) Pladsen må ikke benyttes til modtagercentral for diverse byggematerialer, jernskrot, ikke indregistrerede køretøjer eller anden modtagervirksomhed.</li><li>3) Oplaget på pladsen må ikke være skræmmende i forhold til omgivelserne.</li></ol>	<p>De nævnte 3 punkter er en del af de vilkår, der vil være forudsætningen for en landzonetilladelse. Ejeren af Svanevej nr. 1 har accepteret vilkårene.</p>
<p><b>Agrovi på vegne af Svanevej 7:</b></p> <p>Vedr.: journal nr. 2010-024832 – Naboorientering om landzonetilladelse til anlæggelse af oplagsplads på 800 m<sup>2</sup> og opstilling af 4 stk. containere samt parkering af 2-6 biler dagligt på adressen Svanevej 1, 3540 Lyng.</p> <p>På vegne af Svanevej 7 fremsendes hermed indsigelse mod at Allerød Kommune umiddelbart er indstillet på at meddele landzonetilladelse til opstilling af 4 stk. skibscontainere, 800 m<sup>2</sup> oplagsplads mv. på landbrugsejendommen Svanevej 1, 3540 Lyng.</p> <p><u>Kort redegørelse:</u></p> <p>Allerød Kommune har i naboorientering af 8.12.2014 oplyst, at de umiddelbart er indstillet på at meddele landzonetilladelse til en oplagsplads på 800 m<sup>2</sup>, til et lovligt etableret autoværksted efter § 37 på ejendommen Svanevej 1, 3540 Lyng.</p> <p>I henhold til vejledningen til landzoneadministration planlovens § § 34 – 38 fra Miljøministeriet, hedder det</p>	<p>Oplaget er ikke kun til autoværkstedet. Det er en oplagsplads, der kan rumme hele ejendommens behov for oplag – herunder også traktorer og landbrugsredskaber m.m.</p>

#### **1.4.2 Mindre ikke skæmmende oplag - § 37, stk. 2**

*Efter § 37, stk. 2, kan der uden landzonetilladelse etableres et mindre, ikke skæmmende oplag efter kommunalbestyrelsens nærmere bestemmelse hvis det sker i tilknytning til virksomhedens bygninger.*

*Et mindre oplag kan ofte være et naturligt behov for en virksomhed. Definitionen af "et mindre ikke skæmmende oplag" er til en vis grad et konkret skøn som kommunalbestyrelsen har pligt til at foretage. (Se NKO nr. 103, 1996 om retningslinjer for etablering af udendørs oplag).*

*Et oplag er typisk "ikke skæmmende" hvis det ikke kan ses fra tilstødende ejendomme eller fra offentlig vej. Oplagets omfang skal være "mindre", også i forhold til omfanget af de bygninger der rummer virksomheden.*

*Sådanne oplag kan kun etableres uden landzonetilladelse hvis det har tilknytning til den erhvervsmæssige anvendelse af bygningerne.*

*Oplaget skal almindeligvis kunne placeres på gårdspladsen eller eventuelt på en overflødiggjort møddingsplads eller på lignende steder i direkte tilknytning til de bygninger hvori virksomheden indrettes*

Det følger af tidligere afgørelser fra Natur- og Miljøklagenævnet, at et oplag på en ejendom anses som en ændret anvendelse af ejendommen, når oplaget har en vis størrelse. En nederste størrelsesgrænse kan være vanskelig at fastslå, men eksempelvis har Natur- og Miljøklagenævnet tidligere fundet, i forbindelse med afgørelse af sager efter planlovens § 37, at et oplag af 10 biler ved en autolakeringsvirksomhed krævede en landzonetilladelse (Nævnsafgørelse af 18. marts 2003.397, j.nr. 03-31/550-0002), og Natur- og Miljøklagenævnet har ligeledes fundet at et oplag på 700 m<sup>2</sup> væsentligt oversteg, hvad der var omfattet af planlovens § 37, stk. 2, og oplaget krævede således en selvstændig landzonetilladelse (Afgørelse truffet d. 7. november 2001, j.nr. 97-31/800-0283).

Vi finder derfor at både størrelsen og placeringen af oplaget er forkert, et oplag på 800 m<sup>2</sup> overstiger klart den størrelse man normalt kan forvente at få lov til, og placeringen er ikke i direkte tilknytning til den bygning hvor der er givet tilladelse til autoværksted, men gennemskæres af Svanevej og ligger derfor uden tilknytning til bygningen.

Placeringen vil desuden bevirke en trafik på tværs af Svanevej, hvilket både vil være til gene for vejens øvrige brugere og til fare for de bløde trafikanter og børn der færdes på Svanevej.

Der er et lovligt etableret autoværksted på ejendommen, og derfor har ejeren som udgangspunkt jf. Planlovens § 37 stk. 2 en ret til etablering af oplag i tilknytning til den virksomhed, som er etableret efter § 37 stk. 1. Det er en forudsætning, at oplaget i sig selv skal være af mindre omfang også set i forhold til de bygninger, som rummer virksomheden. Oplaget må ikke være skæmmende i forhold til omgivelserne.

Den ansøgte oplagsplads afskærmes med mindre jordvolde og begrønnede hegn, hvilket vil bevirke, at den ikke er umiddelbart synlig fra naboejendomme eller fra offentlig vej. Uanset hvor lille en oplagsplads er, vil det være en smagssag, hvorvidt den opfattes som skæmmende eller ej.

Forvaltningens har vurderet, at det samlede omfang af den ønskede oplagsplads på 800 m<sup>2</sup> – uanset at den også skal benyttes til landbrugsdriften - ligger udover retten til et mindre oplag set i forhold til autoværkstedets størrelse m.m., og der kræves derfor landzonetilladelse til oplagspladsen jf. Planlovens § 35 stk. 1. Det er jo derfor, at der er udsendt en naboorientering til alle matrikulære naboer.

Der er ikke tale om oplag af biler. Der er tale om 2-6 biler dagligt, som enten har fået service eller afventer service. Kommunens miljømyndighed har påtalt overfor ejeren, at der ikke må være skrotbiler på ejendommen

Den ansøgte oplagsplads ligger direkte overfor autoværkstedet, der ligger ud til Svanevej. Forvaltningens er derfor ikke enig i, at oplagspladsen ligger uden tilknytning til autoværkstedet.

Det er ikke muligt at køre biler ind og ud af værkstedet uden at benytte eller krydse Svanevej, og eftersom Svanevej kun er adgangsvej for 5 ejendomme, er det Forvaltningens vurdering, at der er begrænset risiko for færdselsulykker.

<p>Indsigelse mod opstilling af containere og inddragelse af yderligere landbrugsjord, etablering af 80 cm høj jordvold, samt placering på den modsatte side af Svanevej end hvor ejendommens bygninger er placeret.</p> <p>Som bestemmelsen i § 37 stk. 2 er formuleret og på baggrund af lovbemærkningerne, består der således en ret til etablering af et mindre, <u>ikke skæmmende</u> oplag i tilknytning til virksomheden i de bygninger, der i henhold til § 37, stk. 1, er overgået til anden erhvervsmæssig anvendelse end landbrug.</p> <p>I henhold til den kommenterede planlov af Helle Tegner Anker, er det ikke entydigt hvad der forstås ved et mindre, ikke skæmmende oplag, men det er bl.a. oplagets omfang og synlighed fx om oplaget kan ses fra naboejendommene eller fra offentlig vej. Ifølge landzonevejledningen skal oplaget være mindre også i forhold til de omhandlende bygninger f.eks. på en gårdsplads, overflødiggjort møddingsplads el.lign.</p> <p>Opstilling af 4 skibscontainere på en ny anlagt grusplads på 800 m<sup>2</sup>, vil alt andet lige være skæmmende for omgivelserne, uanset om der plantes rundt om dem eller ej.</p> <p>Der forefindes på nuværende tidspunkt allerede et meget skæmmende oplag på ejendommen, hvad medsendte luftfoto også viser, og ejeren har ikke på nogen måde fjernet dette oplag eller gjort det mindre.</p> <p>På nærværende tidspunkt kan der efter luftfoto fra 2012 afgrænses et areal på 5000 m<sup>2</sup> til oplag af diverse containere, campingvogne, maskiner, mandskabscontainere bilvrug og nummerpladeløse biler, mængder af gamle dæk, oplag af entreprenøraftald, oplag af træ, oplag af jernbanesveller mv.</p> <p>Etablering af en beplantet vold vil desuden påvirke færdslen på vejen, som både ved snevejr og i regnvejr</p>	<p>Som tidligere nævnt afskærmes den ansøgte oplagsplads med mindre jordvolde og begrønnede hegn, hvilket vil bevirke, at den ikke er umiddelbart synlig fra naboejendomme eller fra offentlig vej. Uanset hvor lille en oplagsplads er, vil det være en smagssag, hvorvidt den opfattes som skæmmende eller ej.</p> <p>Det er Forvaltningens vurdering, at placeringen af oplaget er den bedst mulige, idet den ligger tæt på autoværkstedet, og er afskærmet mod omgivelserne på 2 sider af naturlig træ- og buskbeplantning.</p> <p>Som tidligere nævnt er det en ejendom med landbrugspligt og et lovligt indrettet autoværksted. Hvis det skal være muligt at drive værksted og landbrug, er der behov for en vis oplagsmulighed.</p> <p>Referencen til et 2 år gammelt luftfoto er misvisende (se Bilag 1 fra 2014), idet der er sket en oprydning på ejendommen. Kommunens miljø- og planmyndighed har i fællesskab fået ejeren til at fjerne diverse skrotbiler m.m.</p> <p>Ejendommens forskellige ejere har lige siden 60'erne haft varierende størrelse af oplag på ejendommen – herunder 2000 m<sup>2</sup> oplag af byggematerialer på et tidspunkt.</p> <p>En reguleret oplagsplads på 800 m<sup>2</sup> må være at foretrække fremfor diverse spredte udefinerede oplag på ejendommen.</p> <p>Det vil være ejerens opgave et hindre dette, hvis der måtte opstå sådanne problemer</p>
---	--

<p>vil få problemer.</p> <p>Etablering af vognmandsforretning / parkering af lastbiler er ikke en aktivitet der falder ind under planlovens § 37, jf. NMK-31-01112, men er en aktivitet der er hjemmehørende i et industriområde.</p> <p>På baggrund af ovenstående er det således givet, at Allerød Kommune ikke kan meddele landzonetilladelse til det ansøgte, hverken størrelsen, opstillingen af de 4 containere, placeringen af oplagspladsen på den modsatte side af Svanevej eller etableringen af en beplantet jordvold.</p>	<p>Der er ikke vognmandsforretning på ejendommen. Ejeren har ikke lastbiler, men driver autoværksted.</p> <p>Det er Forvaltningens vurdering, at den ansøgte oplagsplads ikke er urimelig set ud fra det, den skal benyttes til. Uanset hvor på ejendommen, der etableres oplagsplads, vil den eneste adgang til autoværkstedet være Svanevej.</p> <p>Svanevej gennemskærer matr. nr. 1c Lyng By, Lyng, og vejen ligger dermed på en privat matrikel. Det er umuligt for ejeren at komme til den ene del til den anden uden at krydse Svanevej. Det vil være urimeligt at hævde, at ejeren ikke må have fri adgang til sine jorder i landzone pga. et vejudlæg på ejerens matrikel.</p>
---	---

**Bilag: 5.4. Bilag 4 - Naboorientering med bilag.pdf**

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

**Mødedato:** 03. februar 2015 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 3078/15

# Bilag 4

nabo  
Svanevej  
3540 Lynge

## NABOORIENTERING

### Matr. nr. 1c Lynge By, Lynge, Svanevej 1, Kristinelyst

Vi skal hermed orientere om, at ejeren af ovennævnte ejendom har ansøgt om landzonetilladelse til etablering af en oplagsplads. Oplagspladsen kræver landzonetilladelse jf. Planlovens § 35 stk. 1.

Ejendommen har et matrikulært areal på 11,5 ha, og den er registreret som landbrugsejendom med ret til at drive autoværksted. Der er en beboelse på 160 m<sup>2</sup> og 3 driftsbygninger på henholdsvis 40, 160 og 100 m<sup>2</sup>. Der er indrettet autoværksted i en tidligere driftsbygning, der ligger ud til vejen, som gennemskærer ejendommen. De øvrige bygninger er ikke egnede til de ønskede oplag.

Det ansøgte omfatter en oplagsplads med et areal på 800 m<sup>2</sup>, der ønskes anlagt i den nordøstlige del af ejendommen. Pladsen er naturligt trapezformet, da den ligger mellem vejen, der gennemskærer ejendommen og ejendommens skel mod øst og nord. Den befæstede plads har en længde på 35 m og en bredde, der varierer fra 15 til 26 m. Muldlaget på pladsen afgraves, og der udlægges befæstelse med ca. 35 cm stabilt grus. Mod nord og øst er pladsen afgrænset af eksisterende tæt beplantning bestående af træer og buske. Mod syd og vest etableres der 80 cm jordvolde/diger, hvorpå der sættes 160 cm højt dyrehegn, der begrønnes med stedegrønt beplantning, f.eks. vedbend.

Denne placering ligger tæt på ejerens virksomhed med autoværksted, da en stor del af oplagspladsen skal benyttes i forbindelse med driften af autoværkstedet. Pladsen ønskes anlagt, så diverse maskiner og materialer kan samles ét sted på ejendommen, og den omgivende beplantning har til formål at afskærme pladsen fra omgivelserne.

Ansøger har oplyst, at driften af autoværkstedet giver behov for følgende faciliteter:

- 4 stk. stålcontainere (2,4 m x 6 m x 2,4 m) til opbevaring af kundernes vinter- og sommerdæk, bilfælge samt diverse reservedele til bilreparationer. Der skal desuden være opbevaringsmulighed for jern og andre metaldele, der efterfølgende afhentes af vognmand til skrotplads.
- Plads til parkering af 2-6 biler dagligt i forbindelse med servicering/reparation af kundernes biler.

Derudover har ejeren behov for at kunne opbevare følgende i forbindelse med landbrugsdrift og til privat brug:

- Traktorer og landbrugsredskaber.
- Småmaskiner til brug for pleje af have herunder køkkenhave.
- Mindre oplag af byggematerialer til brug for vedligehold af egne bygninger.

Kommunen er umiddelbart indstillet på at meddele landzonetilladelse til en oplagsplads med det ansøgte areal. Tilladelsen vil i givet fald blive meddelt med en række

## Allerød Kommune

### Forvaltningen Plan og Byg

Bjarkesvej 2  
3450 Allerød  
Tlf: 48 100 100  
kommunen@alleroed.dk  
www.alleroed.dk

Åbningstider:  
Mandag og tirsdag 10-14  
Onsdag lukket  
Torsdag 10-18  
Fredag 10-12

Dato: 8. december 2014

Journalnr.: 2010-024832

Sagsbehandler:  
Bo Frederiksen

Direkte telefon:  
48100208





vilkår for at sikre, at der ikke er tvivl om, hvad oplagspladsen må benyttes til. Oplagspladsen skal benyttes til at samle de faciliteter, der er nødvendige til drift af autoværksted, ejendommens landbrugsdrift og mindre oplag af materialer til eget brug samt haveredskaber/-maskiner på ét sted. Pladsen skal ydermere holdes ryddelig og afskærmes med stedsegrøn beplantning.

Vi gør opmærksomt på, at en landzonetilladelse **ikke** vil omfatte ret eller godkendelse til brug som modtagecentral for diverse byggematerialer, jernskrot, ikke indregistrerede biler/køretøjer eller anden modtagevirksomhed.

Der er et lovligt etableret autoværksted på ejendommen, og derfor har ejeren som udgangspunkt jf. Planlovens § 37 stk. 2 en ret til etablering af oplag i tilknytning til den virksomhed, som er etableret efter § 37 stk. 1. Det er en forudsætning, at oplaget i sig selv skal være af mindre omfang også set i forhold til de bygninger, som rummer virksomheden. Oplaget må ikke være skæmmende i forhold til omgivelserne.

Omfanget af den ønskede oplagsplads på 800 m<sup>2</sup> ligger efter Forvaltningens vurdering udover retten til et mindre oplag set i forhold til autoværkstedet størrelse m.m., og der kræves derfor landzonetilladelse til oplagspladsen jf. Planlovens § 35 stk. 1.

Inden Allerød Kommune træffer endelig afgørelse i sagen, fremsendes denne naboorientering, for at give naboer mulighed for at fremsende bemærkninger til det ansøgte. Naboorienteringen fremsendes jf. Planlovens § 35 stk. 4.

Såfremt der er bemærkninger, skal de fremsendes til Allerød Kommune inden 2 uger fra dato, evt. på mail til kommunen@alleroed.dk. Vi gør for en god ordens skyld opmærksom på, at de fremsendte bemærkninger er omfattet af aktindsigt. Benyt venligst ovennævnte journalnr ved henvendelse til kommunen.

./. Kopi af sagsmaterialet er vedlagt til orientering.

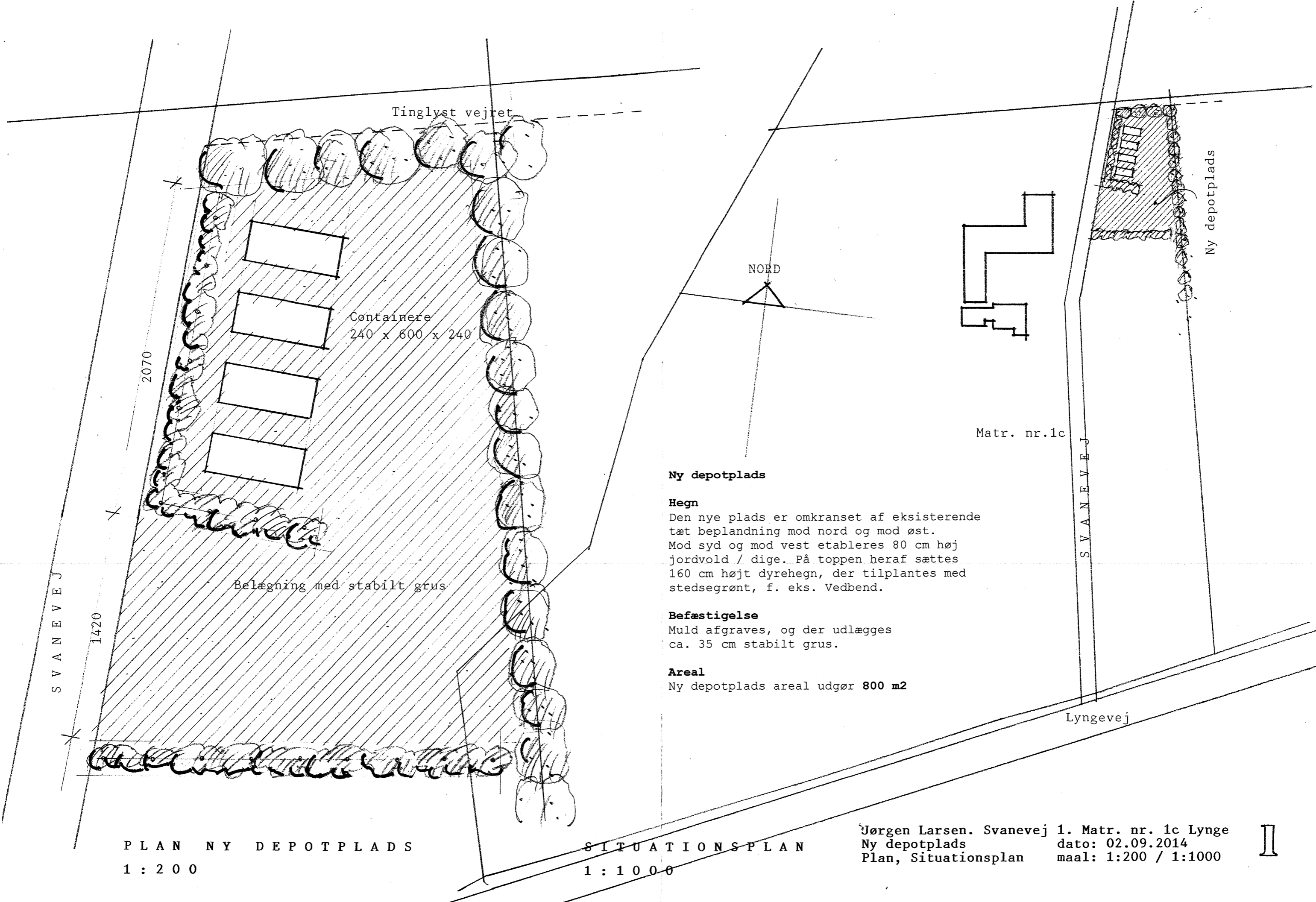
Venlig hilsen

Bo Frederiksen  
Byggesagsbehandler

Naboorienteringen er sendt til ejendommens matrikulære naboer

Kopi til: Jørgen Milton Larsen, Svanevej 1, 3540 Lyngø





PLAN NY DEPOTPLADS  
1 : 2 0 0

SITUATIONSPLAN  
1 : 1 0 0 0

**Ny depotplads**

**Hegn**

Den nye plads er omkranset af eksisterende tæt beplanding mod nord og mod øst. Mod syd og mod vest etableres 80 cm høj jordvold / dige. På toppen heraf sættes 160 cm højt dyrehegn, der tilplantes med stedsegrønt, f. eks. Vedbend.

**Befæstigelse**

Muld afgraves, og der udlægges ca. 35 cm stabilt grus.

**Areal**

Ny depotplads areal udgør 800 m<sup>2</sup>

Jørgen Larsen. Svanevej 1. Matr. nr. 1c Lyngge  
Ny depotplads dato: 02.09.2014  
Plan, Situationsplan maal: 1:200 / 1:1000

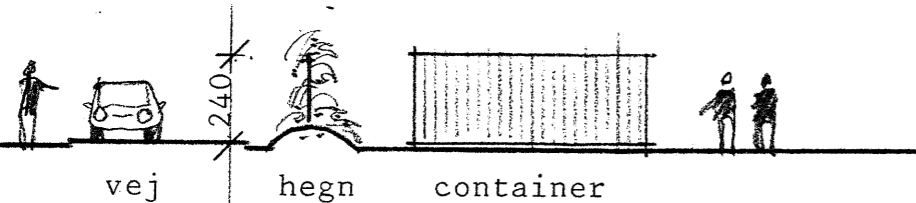


Tinglyst vejret

NY DEPOTPLADS

Svanevej

ISOMETRI 1:200



PRINCIPSNIT 1:200

Jørgen Larsen. Svanevej 1. Matr. nr. 1 c, Lyng  
Ny depotplads dato: 02.09.2014  
Snit og isometri maal: 1:200



**Bilag: 6.1. Bilag 1: Oversigtskort 1**

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

**Mødedato:** 03. februar 2015 - Kl. 7:30

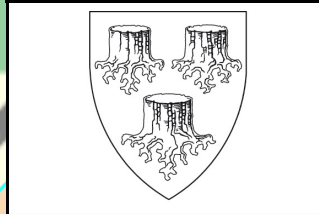
**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 4957/15

Jordstykke  
Matrikler



Kilde: Geodatastyrelsen



**Arealhervelse**  
Rød prik = Arealhervelse fra denne ejendom ud mod Sortemosevej  
Ejerlav: Blovstrød By, Blovstrød

Tidspunkt: 19-01-2015 12:43:55  
Udskrevet af: msa  
Målestoksforhold: 1:1500

**Bilag: 6.2. Bilag 2: Oversigtskort 2**

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

**Mødedato:** 03. februar 2015 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

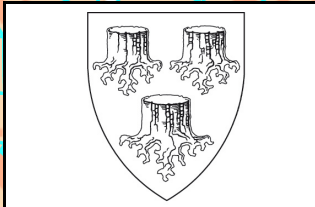
**Bilagsnr:** 4959/15



Jordstykke  
 Matrikler



Kilde: Geodatastyrelsen



**Arealhervelse**  
 Rød prik = Arealhervelse fra denne ejendom ud  
 mod Banevang  
 Ejelav: Lillerød By, Lillerød

Tidspunkt: 19-01-2015 12:40:34  
 Udskrevet af: msa  
 Målestoksforhold: 1:3000

**Bilag: 7.1. Bilag 1: Kort 3 linjeføringer.pdf**

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

**Mødedato:** 03. februar 2015 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 1682/15



# Valg af ruteføring - supercykelstien forlængelse af farumruten: Tre alternative ruteføringer



**Bilag: 7.2. Bilag 2: Notat vedr. vurdering af tre alternativer for forlængelsen af  
Farumruten**

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

**Mødedato:** 03. februar 2015 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 4006/15

ALLERØD KOMMUNE

# Vurdering af tre alternativer for forlængelsen af Farumruten

NOTAT

## 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	15
3	Alternativ 2	16
3.1	Overordnet linjeføring, tværsnit samt fordele og ulemper	17
3.2	Økonomioverslag	22
4	Alternativ 3	23
4.1	Overordnet linjeføring, tværsnit samt fordele og ulemper	24
4.2	Økonomioverslag	30
5	Sammendrag og vurdering	32

PROJEKTNR. A058005  
DOKUMENTNR. A058005-002  
VERSION 1.1  
UDGIVELSESDATO 07. januar 2015  
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 tre alternative linjeføringer, herunder at udarbejde anlægsoverslag for de tre alternativer.

Vurderingerne tager udgangspunkt i eksisterende fysiske forhold samt det udarbejdede koncept for supercykelstier i hovedstadsområdet.

Følgende tre alternativer er behandlet i nærværende notat:

- › En linjeføring (mørk 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.
- › En linjeføring (gul linjeføring på Figur 1) fra Bregnerød Skovvej, langs Nymøllevej frem til krydset med Sortemosevej / Banevang, hvor ruten kobles til Allerødruten.

For alternativerne gælder, at en delstrækning på Bregnerød Skovvej er uændret i forhold til det ansøgte. Ligeledes på Amtsvej for alternativ 1 og 2.

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.

Tiltag på Banevang fra Nymøllevej til Amtsvej indgår ikke i nærværende dokument. Beskrivelse af tiltag og anlægsokonomi for Banevang hører ind under Allerødruten.

Idet forslagene for de to delstrækninger på Bregnerød Skovvej er ens for de tre alternativer, er de ikke behandlet yderligere i nærværende notat. Trafikale ændringstiltag på Banevang behandles heller ikke yderligere, da delstrækningen omhører ind under Allerødruten.

## 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 bredden på supercykelstinettet. 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, tilbagetrukken 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.

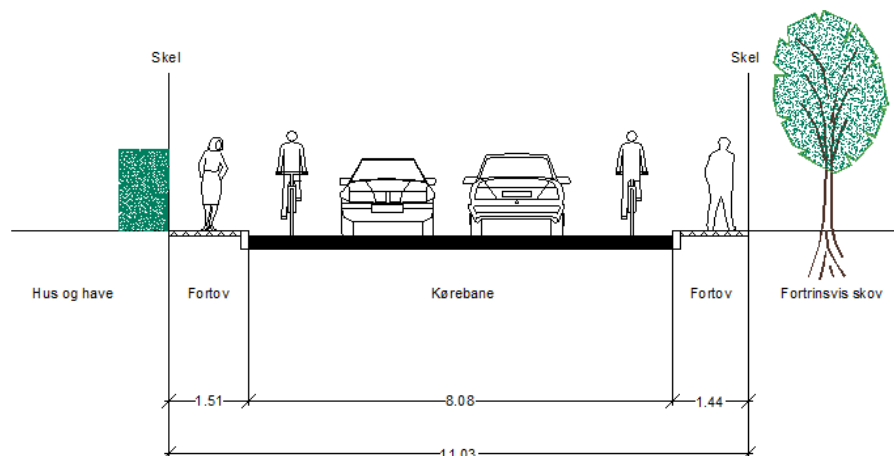
## 2.1 Overordnet løsningsforslag, tværsnit samt fordele og ulemper

Rutens linjeføring er beskrevet ovenfor. Nedenfor er beskrevet mere detaljeret hvilke overordnede 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.

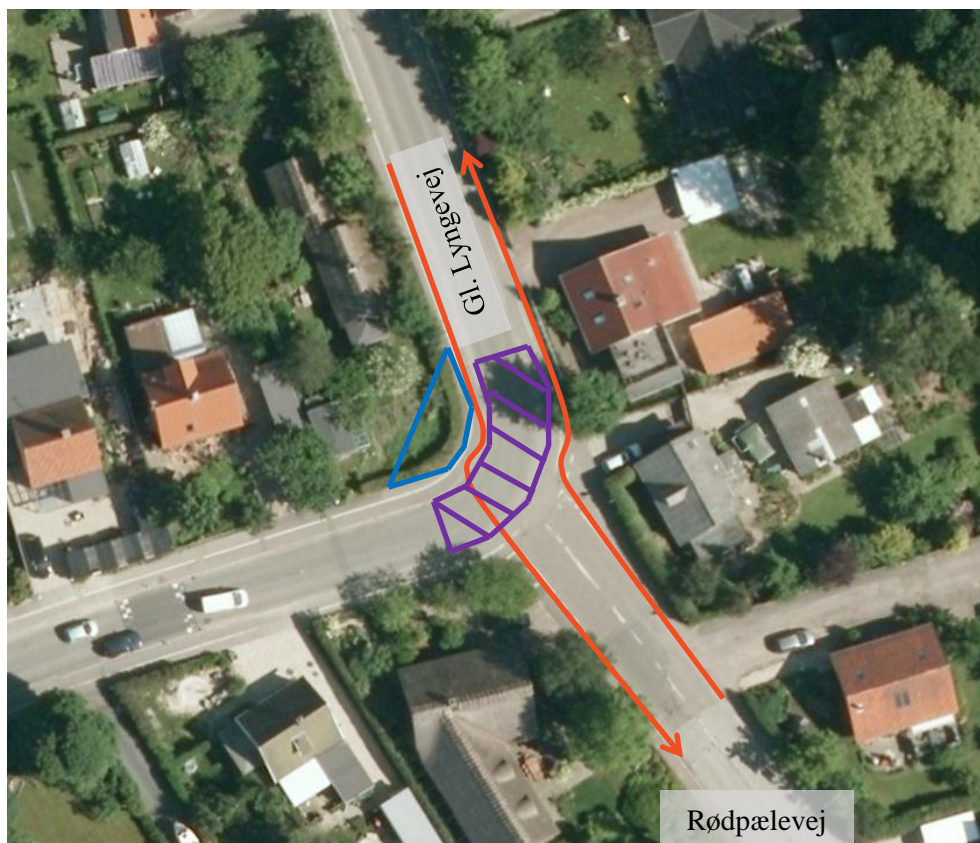


- › Cyklisterne fortsætter ad **Rødpælevej**, der er en 9 meter bred lokalvej, med meget begrænset trafik. Der er etableret belysning langs vejen. Trafikmængden og hastigheden på strækningen vurderes at være så lav at der ikke er behov for tiltag, hvilket er i overensstemmelse med supercykelstisekretariatets konceptnotat, da lokalvejens bredde opfylder minimumsbredden på 5 meter for lokalveje og da trafikken er meget begrænset på delstrækningen. Se Figur 3.



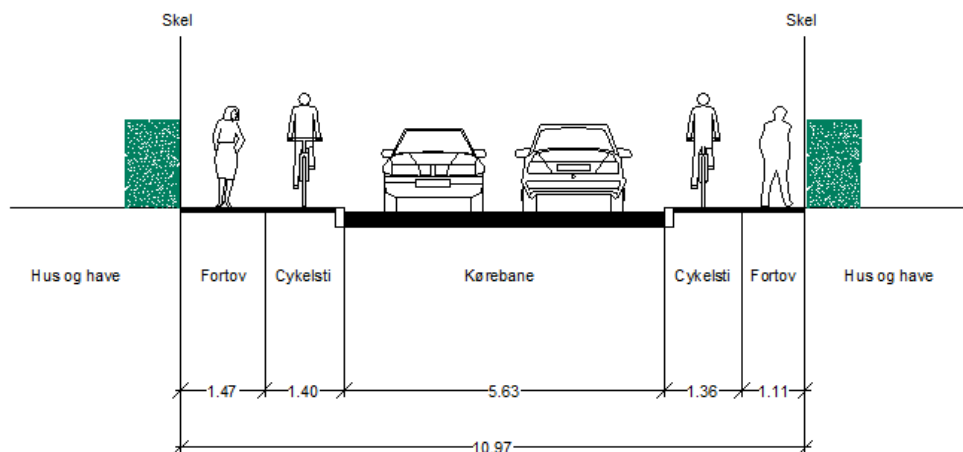
Figur 3 Eksisterende tværsnit for Rødpælevej.

- › 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.

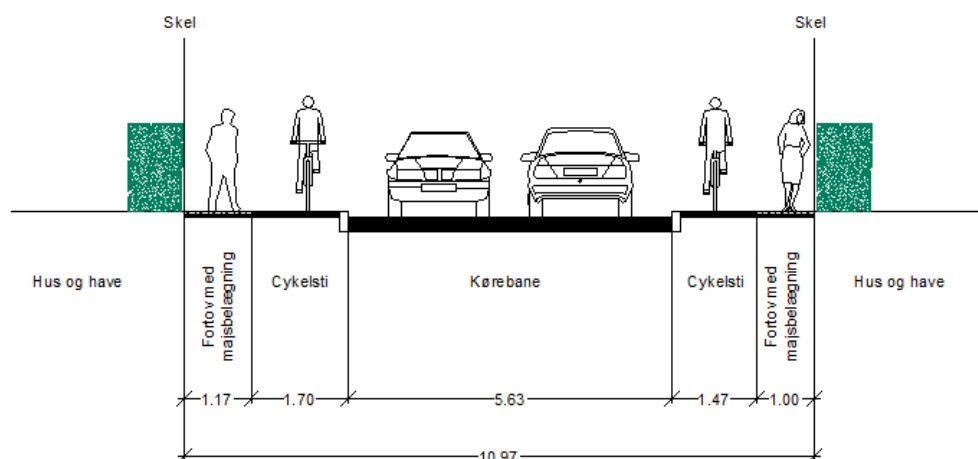


Figur 5 Eksisterende tværsnit for Gl. Lyngvej.

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.

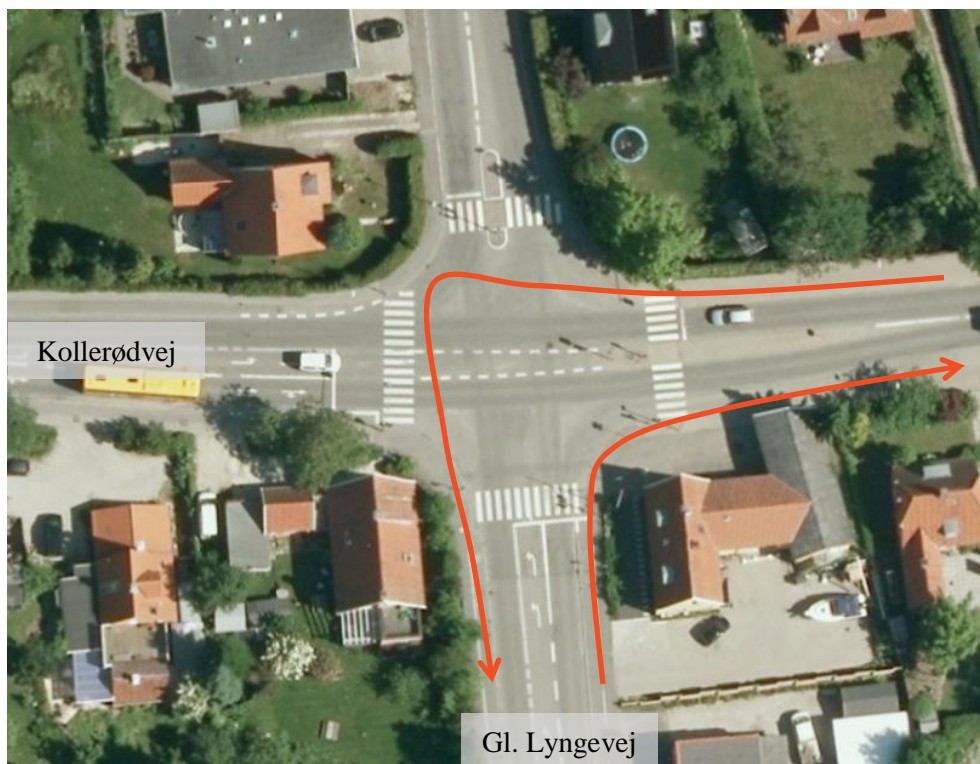
Det vurderes, at den forholdsvis begrænsede cykeltrafik kan afvikles tilfredsstillende på eksisterende sti, hvorfor det foreslås, at fastholde stierne som delte stier med nuværende samlede bredde; dog opdelt således, at cykelstiaarealet udgør 1,5 m (1,7 m hvor muligt) og fortovsarealet udgør 1 m. På 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. Lyngvej.

- > I det signalregulerede kryds **Gl. Lyngvej / 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 "rumlestriben", bestående af mindre belægningssten. Se Figur 8 for belægningsstenene på den delte sti.

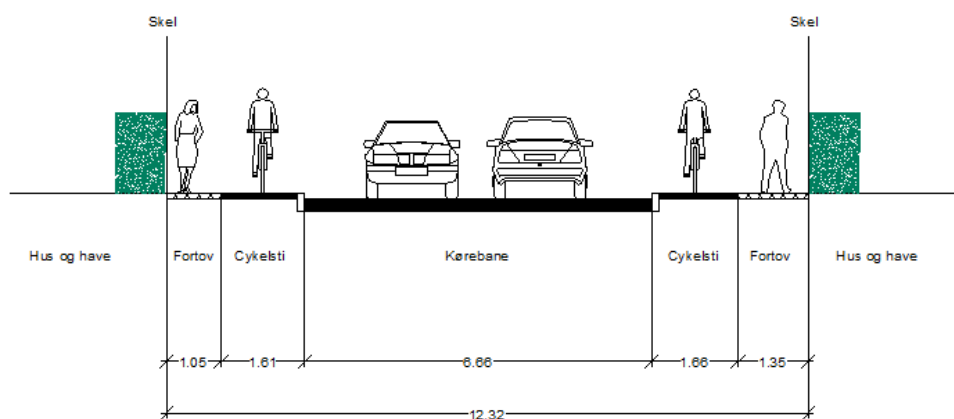
<sup>1</sup> ÅDT er bestemt ved en tælling foretaget i 2012 lige øst for Rådhusvej (altså ikke på selve ruten). ÅDT for biler er tidligere målt til 7.200 (bemærk at det er en gammel tælling).



Figur 8 Belægning på de delte stier langs Kollerødvej.

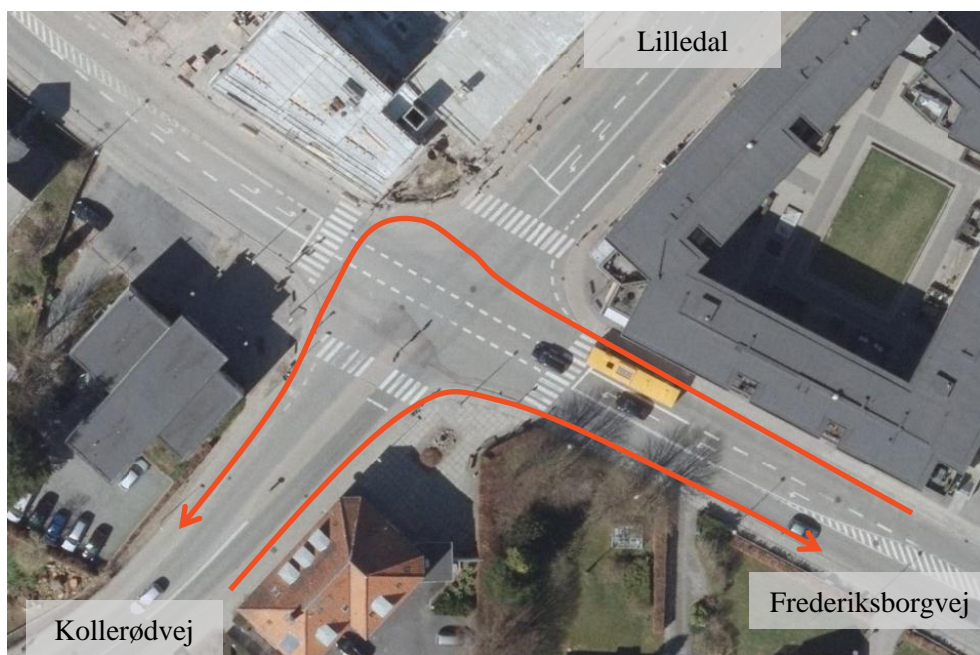
Vejudlægget er i dag så smalt, at en breddeudvidelse ikke er mulig uden ekspropriation af arealer langs hele delstrækningen. Dette vurderes dog heller ikke muligt alle steder, da flere huse er placeret helt ud til vejen. Der foretages derfor ingen ændringer af tværsnittes elementbredder. Løsningen vurderes 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 asfaltslidlag på cykelstien, mens belægningsstenene bibeholdes på fortovet. Se Figur 9.



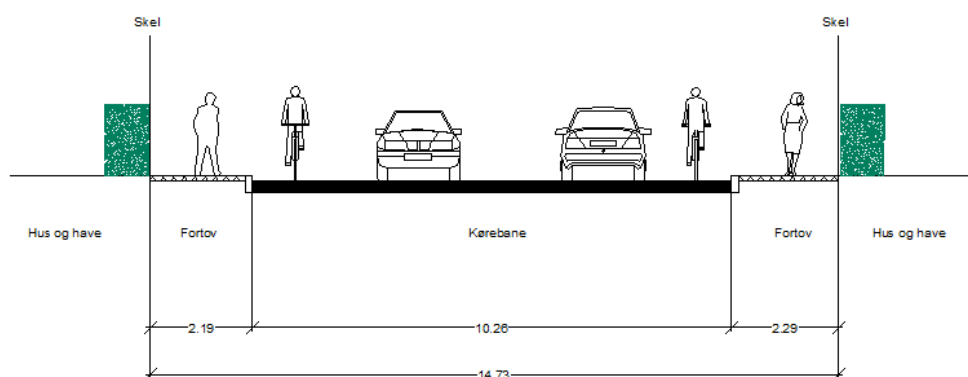
Figur 9 Foreslået tværsnit på Kollerødvej.

- › 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.



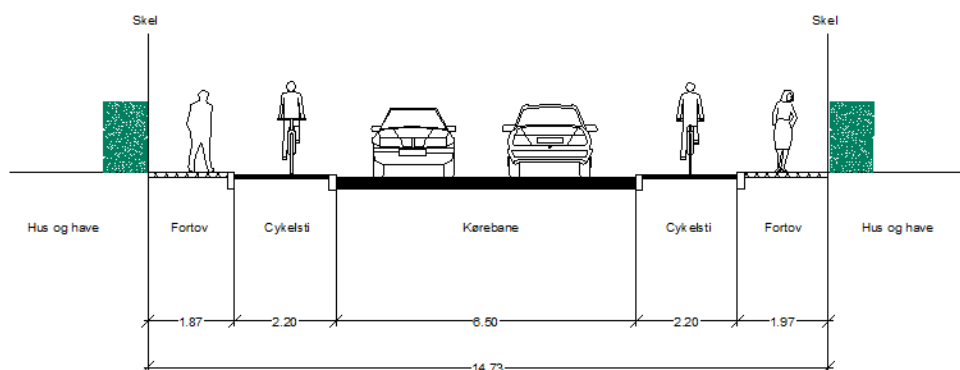
Figur 10 Luftfoto af det signalregulerede kryds Kollerødvej / Frederiksborgvej.

- › 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.

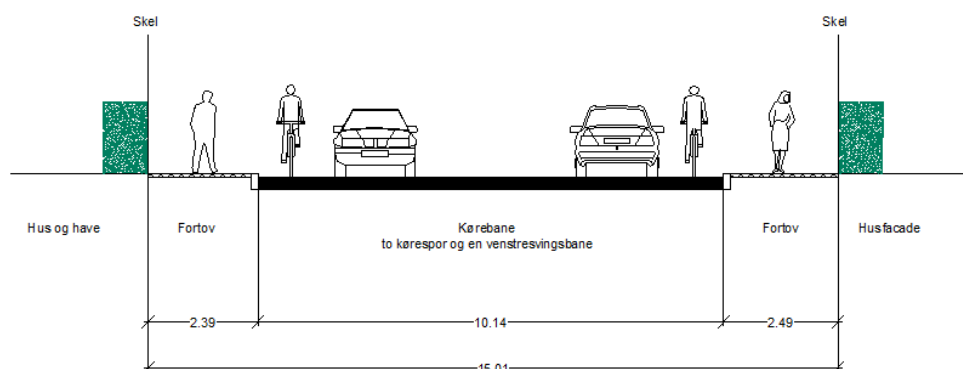
På strækningen foreslås, at der etableres enkeltrettede cykelstier i begge sider af vejen. Cykelstierne foreslås med en bredde på 2,20 m. Se Figur 12. For at opnå tilstrækkelig bredde til cykelstierne foreslås en reduktion af kørebane til 3,25 m pr. kørespor, samtidig foreslås at bredden af fortovene 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.

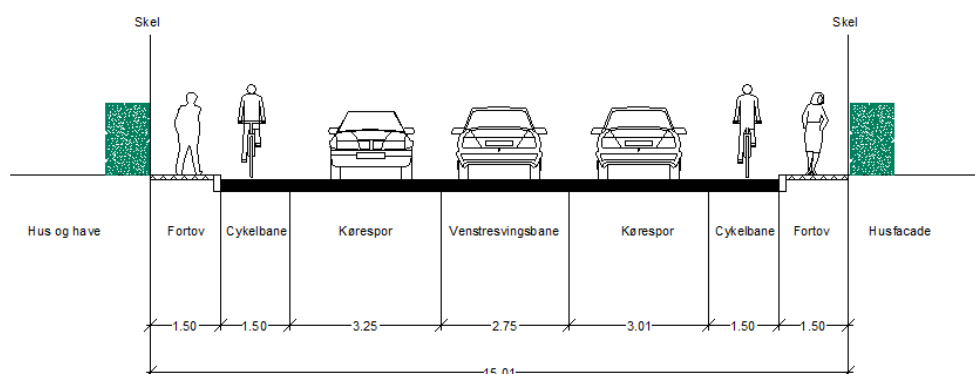
På Frederiksborgvej frem mod krydset med Kollerødvej består vejprofilen af et kørespor i hver kørselsretning samt en venstresvingbane på Frederiksborgvej, se Figur 13.

<sup>2</sup> For at opnå tilstrækkelige afvandingsforhold 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 og linjeføring 3, hvormed cyklister får flere konflikter og i højere grad kan blive opholdt i trafikken.
- › Det ses ikke muligt at etablere cykelstier på Gl. Lyngvej og Kollerødvej som opfylder Supercykelstisekretariatets krav til bredder for en cykelsupersti.
- › I krydset Rødpællevej / Gl. Lyngvej er sikkerhedsforholdene for cyklister mod Rødpællevej 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.

## 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 Rødpællevej, gerne solcellebelysning hvis det er muligt.
- › Hævet flade i krydset Gl. Lyngvej / Rødpællevej.
- › Evt. ekspropriation i krydset Gl. Lyngvej/Rødpællevej for at skabe bedre oversigtsforhold.
- › Majsbelægning på fortovet langs Gl. Lyngvej.
- › Tilbagetrækning af stopstreger i krydset Gl. Lyngvej / Kollerødvej.
- › Oprydning af kantsten i krydset Gl. Lyngvej / Kollerødvej i det sydøstlige hjørne.
- › Fjerne belægningssten i cykelarealet på Kollerødvej i den delte sti og etablering af asfalslidlag. 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

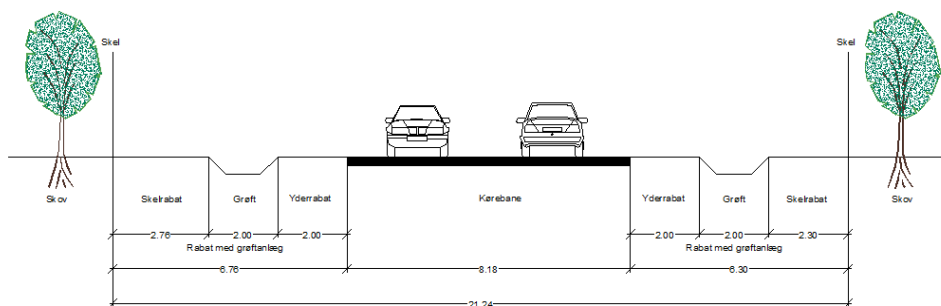
Linjeføring 2 forløber fra stikrydsningen på Nymøllevej ved Bregnerød Skovvej nordøst langs Nymøllevej til Allerødvej. Herefter mod nordvest ad Allerødvej og Frederiksborgvej til rundkørslen Frederiksborgvej / Amtsvej, se Figur 15. Ruten tilkøbes supercykelstien Allerødruten via Amtsvej.



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.

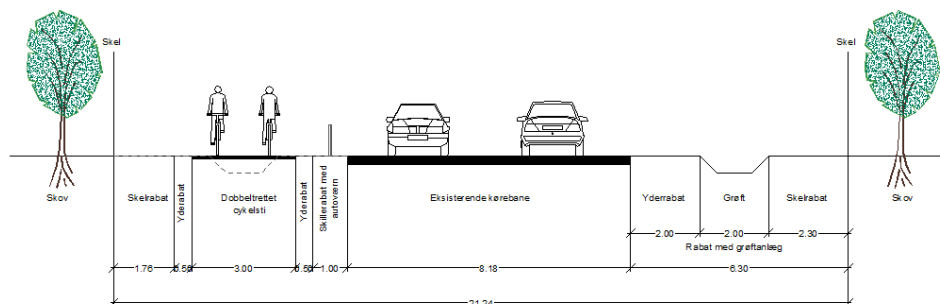


Figur 16 Eksisterende tværsnit for Nymøllevej. Grøftens placering og dimension er skønnet ud fra foto.

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:

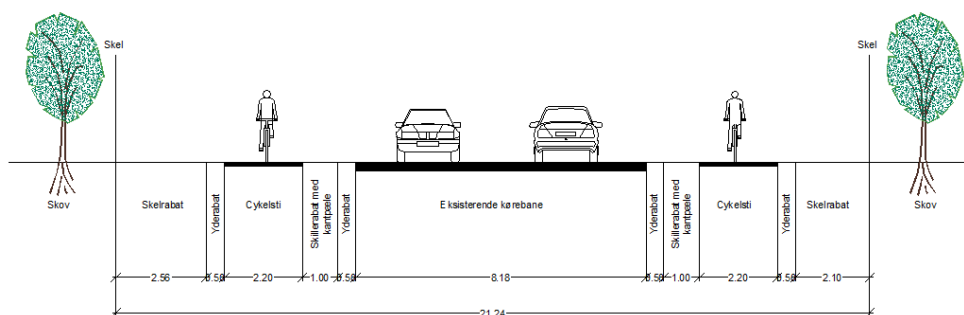
1. Dobbeltrettet cykelsti langs vejens østlige side.
2. Dobbeltrettet cykelsti langs vejens vestlige side.
3. Enkeltrettede cykelstier langs vejen i begge sider.

### Dobbeltrettet cykelsti



Figur 17 Tværnsnitsforslag 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 afvandingsforhold 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 *Tværsnitsforslag 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, afvandingsforholdene 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:

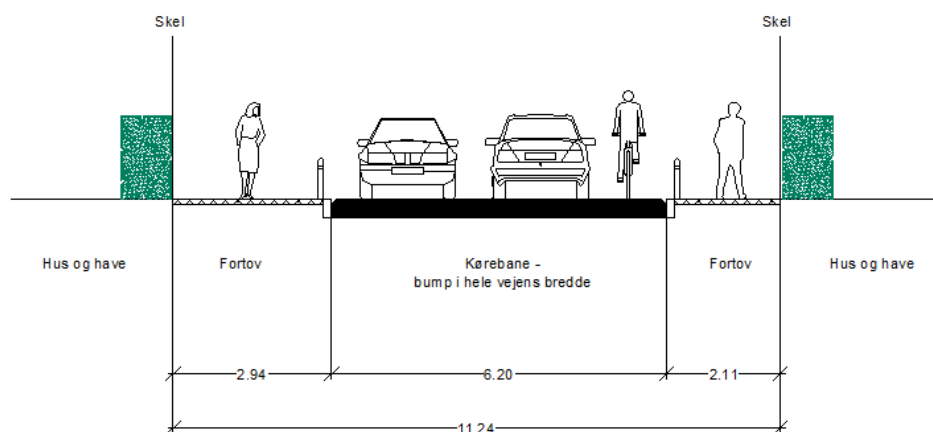
- › Hvor **Bregnerød Skovvej møder Nymøllevej**, ledes cyklister ud på cykelsti langs Nymøllevej, se ovenstående beskrivelse og Figur 17 - Figur 18 for nærmere beskrivelse af cykelstier. Tilkobling til cykelstier afhænger af valg af cykelfaciliteternes placering i forhold til Nymøllevej.

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.

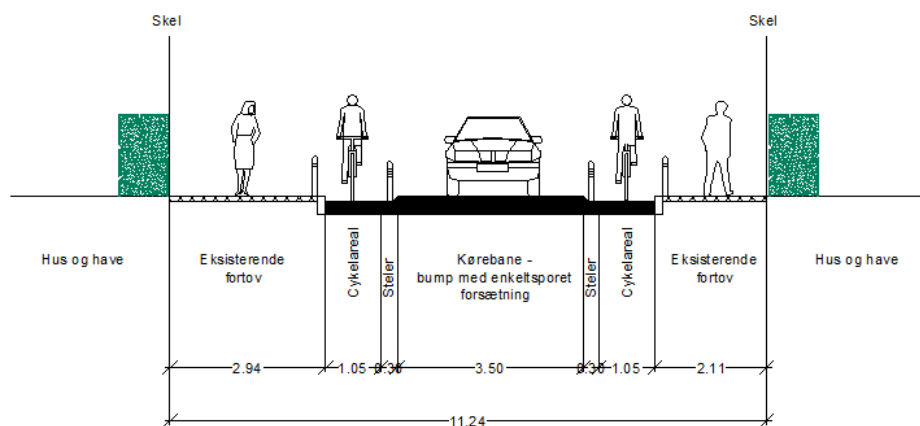
- › Ved **Allerødvej** etableres ramper fra Nymøllevej op på Allerødvej. Afhængig af valg af placering af cykelfacilitet på Nymøllevej etableres der 1 eller 2 ramper i en bredde af 2,2-3 m, afhængig af valg af enkelt- eller dobbeltrettede stier. Såfremt rampen placeres mod vest, tilkobles rampen Allerødvej 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 grantræplantage.
- › 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 dobbeltrettet cykelsti og 21,5 mio. kr. for enkeltrettede 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:

	<b>Dobbeltrettet, øst</b>	<b>Dobbeltrettet, vest</b>	<b>Enkeltsidet</b>
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.
<b>Samlede udgifter i alt</b>	<b>11.108.000 kr.</b>	<b>13.806.000 kr.</b>	<b>21.506.000 kr.</b>

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 Alternativ 3

Der er undersøgt en tredje mulig linjeføring langs Nymøllevej frem til det krydset Sortemosevej / Banevang. Linjeføring 3 løber fra Bregnerød Skovvejs stikrydsning med Nymøllevej og mod nordøst langs Nymøllevej, under Allerødvej og jernbanebroen (for S-togets Hillerødbane) frem til det signalregulerede kryds Sortemosevej / Banevang, se Figur 21. Ruten tilkobles supercykelstien Allerødruten via Banevang.



Figur 21 Alternativ 3 for linjeføring for forlængelse af Farumruten.

#### 4.1 Overordnet linjeføring, tværsnit samt fordele og ulemper

Rutens linjeføring er beskrevet ovenfor. Under linjeføring 2 er Nymøllevej beskrevet nærmere og hvilke løsningsforslag for cyklister, som kan etableres langs vejen. Hvis der skal anlægges cykelstier frem til Banevang / Sortemosevej, skal Nymøllevej og dertilhørende stier føres under henholdsvis Allerødvej og S-tog banen. Dette kan ske ved følgende to scenarier:

- › Vej og sti(er) føres gennem eksisterende bygværker.
- › Vej føres gennem eksisterende bygværker og sti(er) føres gennem ny(e) tunnelrør ved siden af Nymøllevej.

**Eksisterende bygværker** Vej og stier anlægges indenfor eksisterende bygværkers geometri under broen. For at overholde foreskrevne fritrumsprofil (minimumbredde) og hindring i forlængning af Nymøllevej, er det ikke muligt at føre dobbelttrettet cykelsti og vej gennem bygværkernes eksisterende geometri.

**Nye tunnelrør** Løsningen med etablering af nye tunnelrør langs eksisterende bygværk er muligt uanset om sti langs Nymøllevej anlægges som dobbelttrettet cykelsti eller enkelttrettet cykelstier. Et groft anlægsskøn på etablering af nyt tunnelrør er ca. 10 mio. kr. pr. gennemboring. Afhængig af valg af dobbelt- eller enkelttrettet stier, vil anlægsomkostninger til nye bygværker alene udgøre 10-20 mio. kr., hvorfor Allerød Kommune af økonomiske årsager ikke ser dette scenarie som en mulighed. Der arbejdes dermed ikke videre med dette løsningsscenarie.

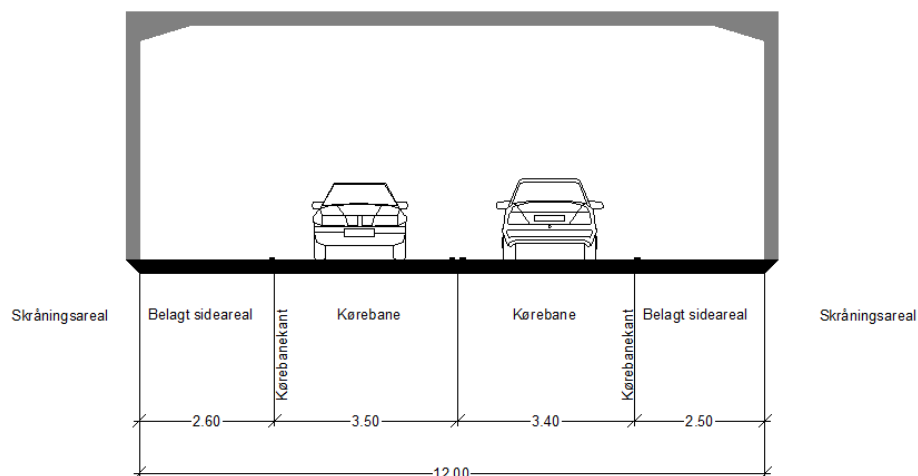
Nedenfor er beskrevet mere detaljeret hvilke overordnet forbedringstiltag der tænkes planlagt på ruten som enkelttrettet cykelstier:

- › Hvor **Bregnerød Skovvej møder Nymøllevej**, ledes cyklister ud på cykelsti langs Nymøllevej, se ovenstående afsnit 3.1 for nærmere beskrivelse af tilkobling af stierne til Nymøllevej. Fra Bregnerød Skovvej og umiddelbart før Allerødvej foreslås enkelttrettet cykelstier som illustreret på Figur 18.
- › Ved **Allerødvejs overføring af Nymøllevej** føres vej og stier under Allerødvej i eksisterende bygværks geometri. Se Figur 24 for eksisterende tværsnit ved Nymøllevejs underføring af Allerødvej. Den tilladte hastighed på Nymøllevej for trafikanter fra vest mod øst er frem til Allerødvej 80 km/t, hvorefter reduceres til 70 km/t, se Figur 22.



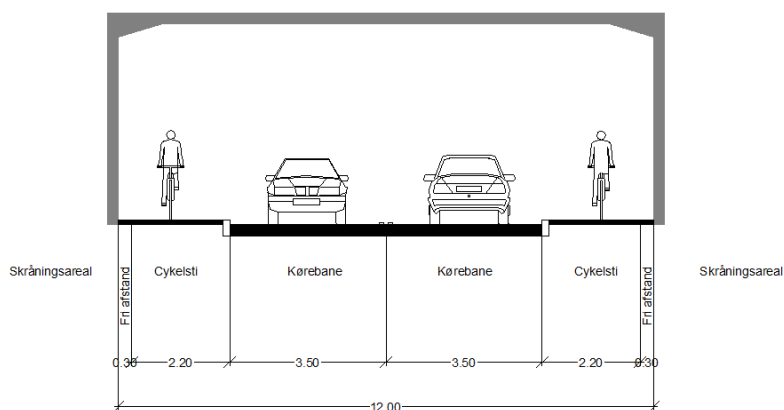
Figur 22 Foto af Nymøllevej umiddelbart før overføring af Allerødvej set i retning mod øst (Sortemosevej).

Under broen er sidearealerne mellem kørebaner og brovæggene belagt med asfalslidlag og afgrænsningen mellem kørebane og sideareal sker via afmærkning med en 10 cm bred rumlerille.



Figur 23 Eksisterende tværsnit for Nymøllevejs underføring af Allerødvej.

For at kunne opnå tilstrækkelig med bredde for både kørespor og cykelsti gennem bygværket, er det nødvendigt at anlægge kørespor og cykelsti op imod hinanden uden skillerabat. Afgrænsning mellem kørebane og cykelsti sker via kantsten. For at opnå et mest trygt miljø for trafikanterne, anbefales en ned-sættelse af hastigheden umiddelbart før bygværket fra 80 km/t til 60 km/t. Se Figur 24 for foreslået tværsnit med cykelstier.



Figur 24 Foreslået tværsnit for Nymøllevejs underføring af Allerødvej. Det foreslåede tværsnit illustrerer enkeltrettede cykelstier i begge sider af vejen, hvor bilister og cyklister adskilles med en kantstensafgrænsning.

Vejreglen for bygværker "Vejregler for vejes geometri under og over broer" indeholder retningslinjerne for fri afstand til fritrumsprofilens sidebegrænsninger. For veje bestemmes den fri afstand ud fra vejens fastsatte tværprofil og evt. autoværnets placering. For cykelstier skal den fri afstand fra stikant til sidebegrænsningen være 0,30 m. Minimumskrav til fri afstande er indarbejdet på tværsnitsprofilen, se Figur 24.

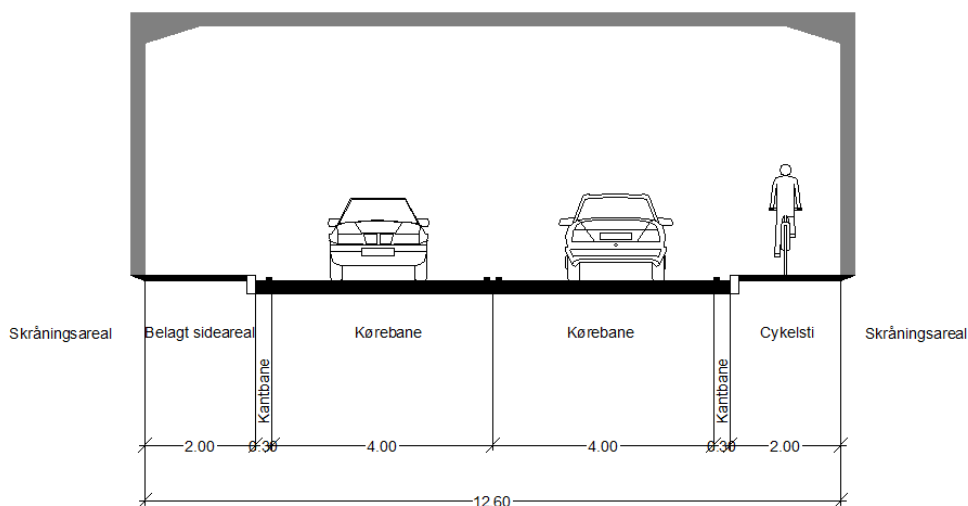
- › For at tydeliggøre hastighedsnedsættelsen før Allerødvej og frem til Sortemosevej, anbefales det at cykelsti og kørebane anlægges ved siden af hinanden og

med kantstensafgrænsning, se evt. Figur 24, og uden rabatareal mellem bilister og cyklister. Ved **S-tog banens overføring af Nymøllevej** skal cykelstierne og vej føres gennem eksisterende bygværk. Se Figur 25 for foto af bygværket.



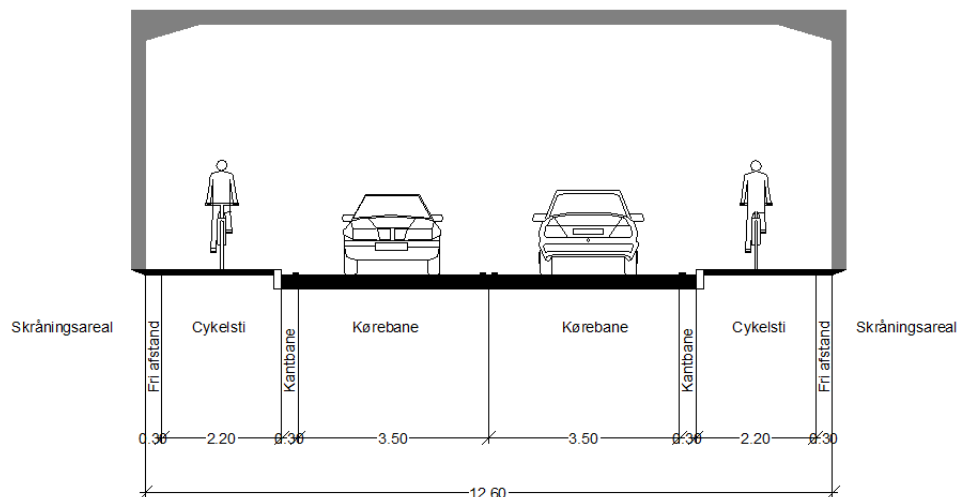
Figur 25 Foto af Nymøllevej umiddelbart før overføringen af S-togs banen set i retning mod øst (Sortemosevej).

For cyklister der kører mod øst er der umiddelbart før bygværket allerede i dag etableret cykelsti med kantstensafgrænsning i højre side af vejen og helt frem til Sortemosevej / Banevang. Evt. cyklister mod vest færdes på kørebanelen, da der ikke er nogen cykelfaciliteter i denne side af vejen. Der er under bygværket etableret kantstensafgrænsning mellem sideareal og kørebane, se Figur 26 for eksisterende tværsnit.



Figur 26 Eksisterende tværsnit for Nymøllevej ved overføringen af S-tog banen.

Ved anlæg af supercykelsti frem til Sortemosevej / Banevang ændres tværsnittet under bygværket til cykelstier i begge retninger med en bredde på hver 2,2 m. Se Figur 27 for nyt tværsnit.



Figur 27 Foreslået tværsnit på Nymøllevej ved overføringen af S-togs banen.

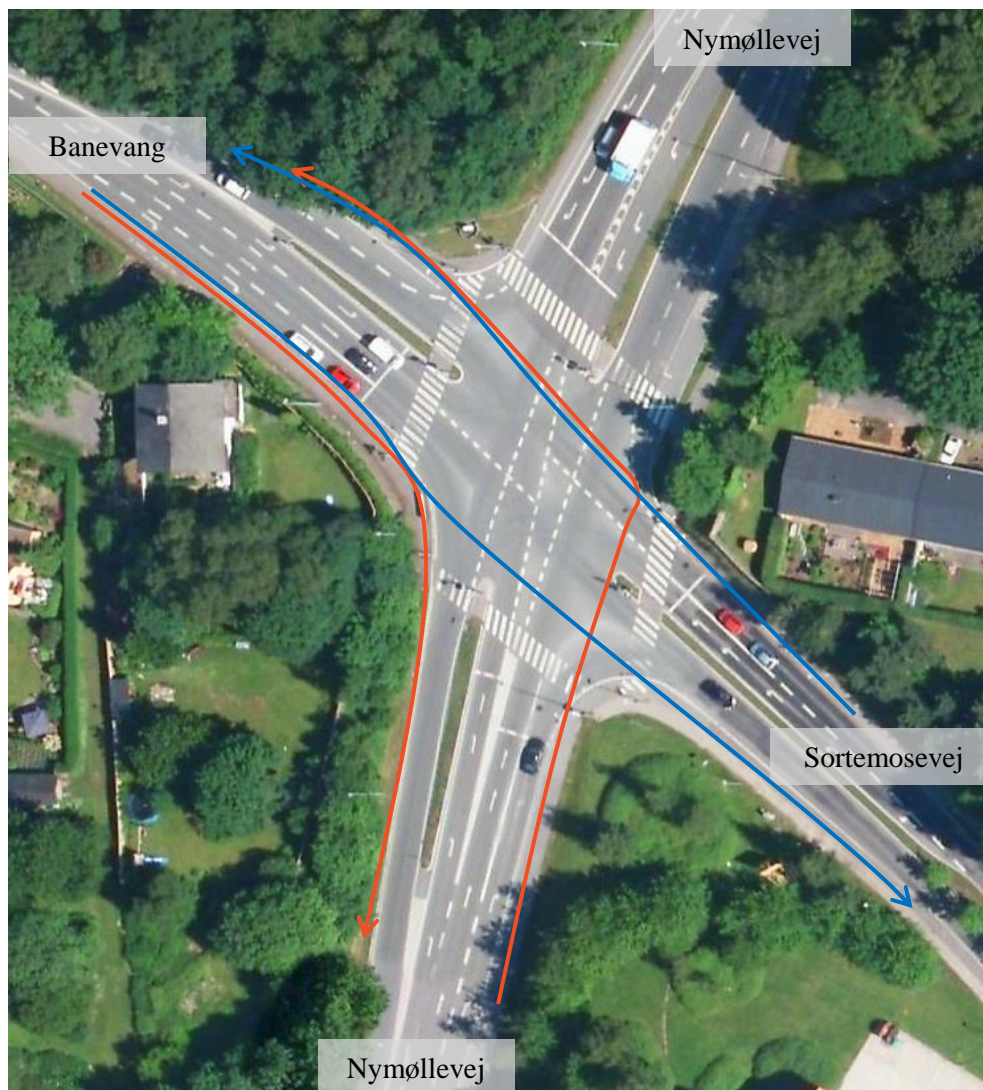
Mellem Allerødvej og lige inden jernbanebroen er i nordvestlig side af vejen etableret en mindre grusbelagt "holdeplads" i rabatarealet. Ved etablering af cykelstier vil "holdepladsen" blive nedlagt.

- › Fra banebroen og frem til det signalregulerede kryds Sortemosevej / Banevang anlægges kantstensafrænsede cykelsti på 2,2 meters bredde i den nordvestlige side af vejen. Dette medfører, at bl.a. 3 belysningsmaster skal flyttes, se Figur 28.



Figur 28 Foto af Nymøllevej mellem jernbanebroen og Sortemosevej / Banevang. Fotoet er taget i retning mod Sortemosevej.

- › Cykelstierne langs Nymøllevej afsluttes i det signalregulerede kryds med Banevang og Sortemosevej. Herfra tilkøbes Farumruten på Allerødruten. Se Figur 29 for cykelsuperstiernes ruteforløb i krydset.



Figur 29 Luftfoto over krydset Nymøllevej / Sortemosevej / Banevang med angivelse af rutens forløb (rød) og Allerødrutens forløb (blå).

Forbedringstiltag i krydset og på Banevang frem til Amtsvej behandles ikke nærmere i dette notat, men behandles under projektering af Allerødruten.

### Fordele ved linjeføring 3:

- › Anlæg af sti langs Nymøllevej fra Sortemosevej indgår i Allerød Kommuneplan.
- › Forlængelse af Farumruten vil i krydset Nymøllevej / Sortemosevej / Banevang blive forbundet med den planlagte supercykelsti Allerødruten.
- › Cyklister skal ikke cykle i modsat retning af kørselsretningen, da løsningsforslaget bygger på enkelttreppede stier.
- › Antallet af krydsninger og øvrige ophold på ruten er minimal og giver cyklisterne en god fremkommelighed.
- › Cykelstiernes bredder langs Nymøllevej opfylder koncept for supercykelstier.

### Ulemper ved linjeføring 3:

- › En evt. senere forlængelse af stien frem til Rådhusvej / Slangerupvej i syd er mest optimal som dobbeltrettede sti grundet turrejsemålenes placering. Enkeltrettede cykelstier er forventeligt dyrere anlægsøkonomisk og en senere forlængelse vil resultere i manglende trafiksikre krydsningsmuligheder bl.a. ved Rådhusvej.
- › Gennemførelse af vej og cykelstier under eksisterende bygværkerne ved Allerødvej og jernbanen sker under eksisterende geometriske forhold, hvorfor pladsforholdene ikke er tilstrækkelig til, at anbefalet tværsnit med cykelsti, skillerabat og vej ikke kan opnås. Der er derfor gået på kompromi med tværsnittet mod at den hastigheden nedjusteres.
- › 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 tilladt hastighed.
- › Stier langs Nymøllevej vil medføre at træer fjernes og vejen kan synes bredere, hvilket kan medføre en øget kørehastighed for biler.

## 4.2 Økonomioverslag

Der er udarbejdet et overordnet anlægsoverslag for forlængelse af Farumruten ved alternativ 3. Anlægsoverslaget er beregnet til ca. 19,1 mio. kr. for delstrækningen fra Bregnerød Skovvej til Banevang / Sortemosevej. Hertil kommer overslag på 1,4 mio. kr. for hastighedsdæmpende tiltag mm. på Bregnerød Skovvej. Det samlede anlægsoverslag for linjeføringen langs Nymøllevej frem til Sortemosevej / Banevang bliver 20,5 mio. kr.

Til denne linjeføring forventes entreprenøromkostninger til følgende poster:

- › Belysning i bygværkerne ved Allerødvej og jernbanen.
- › Belysning langs cykelstien på Nymøllevej.
- › Ændring af eksisterende belysning på Nymøllevej mellem Sortemosevej / Banevang og jernbanebroen.
- › Ændring af afvandingsforhold langs Nymøllevej.
- › Afvanding af nye stier langs Nymøllevej.
- › Etablering af sti/rampe fra stitunnelen til Nymøllevej og 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.

De samlede anlægsudgifter fordeler sig på følgende poster:

› Entreprenøromkostninger	12.385.000 kr.
› Arbejdsplads mv (5 %)	620.000 kr.
› Interimsforanstaltninger (2 %)	260.000 kr.
› Tilfældige og uforudseelige udgifter (25 %)	3.320.000 kr.
› <u>Forundersøgelser, projektering og tilsyn (15 %)</u>	<u>2.490.000 kr.</u>
› <u>Samlede udgifter i alt</u>	<u>19.075.000 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.

## 5 Sammenlægning og vurdering

Nærværende notat omhandler vurdering af tre alternative linjeføringer for forlængelsen af supercykelstien Farumruten til Allerød. Nedenfor er et sammendrag af de tre alternative linjeføringer hvor der er samlet op på løsningsforslagene. Efter sammendraget er anbefalet hvilket løsningsforslag, som umiddelbar er mest hensigtsmæssig at arbejde videre på.

	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
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.	Ruten er 1,29 km lang til krydset Sortemosevej / Banevang og 1,89 km frem til Amtsvej/Frederiksborgvej. Ruten er samlet set længere end alternativ 1 og 2.
Økonomisk overslag	9,5 mio. kr.	15,5-18,2 mio. kr. for dobbelttrettet cykelsti 25,9 mio. kr. for enkelttrettet cykelsti.	20,5 mio. kr. for enkelttrettet cykelsti frem til Sortemosevej.
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. Der vil være mulighed for at søge finansiering til meromkostningerne via Supercykelstipuljen i foråret 2015.	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, hvormed meromkostningerne skal finansieres af Allerød Kommune. Der vil være mulighed for at søge finansiering til meromkostningerne via Supercykelstipuljen i foråret 2015.	8,3 mio. kr. er bevilget til forlængelse af Farumruten, hvoraf kommunens andel udgør 4,15 mio. kr. Etablering af alternativ 3 vil ikke kunne etableres indenfor bevilget pulje. Meromkostningerne på 12,2 mio. kr. skal finansieres af Allerød Kommune. Der vil være mulighed for at søge finansiering til meromkostningerne via Supercykelstipuljen i foråret 2015.
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.	Linjeføringen er nyanlæg og vil give gode forbindelser med cykelsuperstien Allerødru- ten. Samtidig vil stien langs Nymøllevej kunne tænkes ind i kommunens sammenhæng med planlagtsti langs hele Nymøllevej jf. Allerød Kommuneplan 2013.
Tilgodeselse af brugerne - både supercykelstipendlere og øvrige brugere	Valg af denne løsning vil både tilgodesede supercykelstipendlere, men også øvrige cyklister i Lillerød, da linjeføringen forløber	Alternativet vil tilgodesede supercykelstipendlerne, som skal fra start til slut på ruten. Ruten er placeret i områder, som ikke umiddel-	Alternativet vil tilgodesede supercykelstipendlerne, som skal fra start til slut på ruten. Ruten er placeret i områder, som ikke umiddel-

	gennem Lillerød by og forbinder boligkvarter med centrum. Derudover vil anlæg af cykelstier på Frederiksborgvej tilgodese skoleelever, da vejen er udpeget som skolevej.	bart forbinder bolig, arbejde og attraktioner, hvormed tilgængeligheden til ruten begrænser pendlere, som ønsker at komme på ruten mellem start og slut og øvrige brugere at cykelstinetet i kommunen.	bart forbinder bolig, arbejde og attraktioner, hvormed tilgængeligheden til ruten begrænser pendlere, som ønsker at komme på ruten mellem start og slut og øvrige brugere at cykelstinetet i kommunen.
Valg af løsning ift. konceptet for supercykelstier	Alternativets løsning opfylder ikke alle steder supercykelstinetets koncept til stibredder, hvorfor der for Gl. Lyngvej 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 trykthed, da ruten er placeret langs en trafikeret vej med høj hastighed i udkanten af skovområde, hvormed ruten ikke er synlig fra nabo-omgivelserne.	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 trykthed, da ruten er placeret langs en trafikeret vej med høj hastighed i udkanten af skovområde, hvormed ruten ikke er synlig fra nabo-omgivelserne.
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.	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. Signalkrydset ved Nymøllevej / Sortemosevej / Banevang kan dog virke reducerende for rejsehastigheden.
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. Lyngvej og Rødpællevej.	Krydsningerne på ruten er begrænset og cyklisterne møder næsten ingen steder med ophold langs ruten.	Krydsninger på ruten er begrænset og det længste ophold kan forventes i det signalregulerede kryds Nymøllevej / Sortemosevej / Banevang
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	Ruten bør være sikker at køre på for cyklister. Langs Nymøllevej kan bilisternes høje hastighed medvirke til alvorlige ulykker, men da vej og sti på størstedelen af strækningen er adskilt via rabat og kantpæle bør ulykkesrisikoen minimeres.

		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.	Langs Nymøllevej kan den sociale og trafikale tryghed opleves reduceret. På strækningerne under bygværkerne ved Allerødvej og jernbanebroen kan trygheden ligeledes forventes at være reduceret pga. høj fart fra bilister på en strækning uden skillerabat mellem cykelsti og vejbane. Til gengæld er der en kantsten.
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. Lyngvej 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.	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 eller 3 med cykelsti langs Nymøllevej med tilstrækkelig bredde, jævnhed, fremkommelighed og ophold (krydsninger) på ruten. Alternativ 2's linjeføring vil dog ikke hænge sammen med kommunens øvrige stinet og tilgængeligheden til ruten er begrænset. Alternativ 3 vil hænge godt sammen med kommunens planlagte cykelsti langs Nymøllevej fra Sortemosevej og mod sydvest til Slagelsevej i overensstemmelse med kommuneplanen. Alternativerne langs Nymøllevej er dog forholdsvis dyre 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: 8.1. Bilag 1 - Kommuneplan retningslinjer**

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

**Mødedato:** 03. februar 2015 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 3474/15

# NOTAT

## Retningslinjer ang. råstofgravning og efterbehandling i Allerød Kommuneplan 2013 - 2025

Dato: 14. januar 2015

### Biologi

**2.3.7** Inden for de udpegede områder med biologiske værdier, der samtidigt er udlagt som graveområder til råstofindvinding, kan der gives tilladelse til indvinding af råstoffer på særlige vilkår, som sikrer, at der tages afgørende hensyn til de konkrete biologiske værdier, bl.a. skal der stilles vilkår om, at graveområderne efterbehandles til naturformål, jf. bemærkninger til retningslinjer.

Sagsnr. 15/130

Sagsbehandler:  
Jakob Poulsen

Direkte telefon: 48100327

**2.3.8** Naturindholdet i de udpegede interesseområder skal forbedres gennem naturpleje og naturgenopretning. Dette gælder også de potentielle naturbeskyttelsesområder (St. Rosenbusk og Kollerød Lergrave).

### Bemærkninger til retningslinjer

Udgravede råstofområder har særlige muligheder for at udvikle sig til værdifulde naturområder og spredningsveje for dyr og planter gennem det åbne land, bl.a. fordi der kan skabes næringsfattige forhold med tørre sydvendte skrån timer til markfirben og vådområder til padder. Da graveområderne tillige ligger i områder med grundvandsinteresser kan der samtidig opnås en varig beskyttelse af grundvandet.

Ved meddelse af råstoftilladelsen forudsættes det, at der i områder med biologiske interesser stilles krav om, at området efter endt gravning overgår til naturformål. I den forbindelse bør følgende muligheder overvejes og drøftes med indvinder og lodsejer.

- Forbud mod tilførsel af jord, gødning, pesticider eller jordforbedringsmidler efter endt indvinding. Muldlag må gerne afhændes eller lægges i depot.
- Ingen jordbearbejdning eller omlægning efter endt efterbehandling
- Ingen landbrugsdrift ud over ekstensiv naturpleje
- Kuperet og varieret terræn - gerne med sydvendte skrån timer, stenmiler, volde og insektvolde
- Større områder med næringsfattige materialer, f.eks. gruspartier i de øverste 50 cm på sydvendte skrån timer
- Lavvandede søer med flade skrån timer. Ingen udsættelse af krebs eller fisk. Ingen eller begrænset beplantning mod syd.
- Ingen aktiv beplantning eller begrænset beplantning med hjemhørende arter

### Geologi

**2.2.2** Inden for det udpegede nationale geologiske interesseområder må der som hovedregel ikke planlægges eller gennemføres byggeri og anlæg ud over det, der er erhvervsmæssigt nødvendigt for driften af landbrug og skovbrug, eller inddrages arealer til byudvikling, råstofindvinding og placering af ren jord.



**2.2.4** Inden for de udpegede interesseområder, der samtidigt er udlagt som graveområder til råstofindvinding, kan der gives tilladelse til indvinding af råstoffer på særlige vilkår, som sikrer, at der tages afgørende hensyn til de konkrete geologiske værdier. Ved meddelelse af råstof tilladelse og godkendelse af indvindings- og efterbehandlingsplan, skal det vurderes, om der er behov og mulighed for at bevare ét eller flere geologiske profiler i råstofgraven.

Lynge Grusgrav er Lokalt geologisk interesseområde for information om Terkelskovkalk og om råstofindvinding i Nymølle

### **Landskab**

**2.1.3** Inden for de udpegede områder må der som hovedregel ikke planlægges eller gennemføres byggeri og anlæg ud over det, der er erhvervsmæssigt nødvendigt for driften af landbrug og skovbrug, eller inddrages arealer til byudvikling, råstofindvinding og placering af ren jord. Bygninger og anlæg inden for de udpegede områder skal placeres og udformes med hensyntagen til bevaring og beskyttelse samt mulighed for forbedring af landskabsværdierne.

**2.1.4** Inden for de udpegede områder med landskabelige værdier, der samtidigt er udlagt som graveområder til råstofindvinding, kan der gives tilladelse til indvinding af råstoffer på særlige vilkår, som sikrer, at der tages afgørende hensyn til de konkrete landskabelige værdier.

### **Friluftsområder**

**4.4.14** Natur- og friluftsområdet i Lynge Grusgrav skal realiseres i overensstemmelse med lokalplan 332 og redegørelsen om områdets overgang fra råstofområde til natur- og fritidsområde fra december 2008.

### **Idræts- og Friluftsanlæg**

**4.1.6** Inden for de udpegede områder kan der ikke etableres nye golfbaner, rideanlæg eller andre større landskabeligt indgribende areal- eller bygningskrævende friluftsanlæg og eksisterende anlæg kan ikke udvides. Råstofområder uden for transportkorridoren, der ikke er udgravet, udgår af denne udpegnings i takt med at de er efterbehandlet.

### **Støjende friluftsanlæg**

**4.1.14** Der kan efter en konkret vurdering placeres støjende friluftsanlæg i det udpegede område i Lynge Grusgrav øst, såfremt der er tale om et midlertidigt anlæg med lette flytbare konstruktioner og bestemmelserne om et midlertidigt anlæg med flytbare konstruktioner og bestemmelser om transportkorridoren i øvrigt overholdes. Derudover skal retningslinjerne vedrørende støj fra friluftsanlæg overholdes.

### **Fortidsminder**

**3.4.2** Indenfor afgrænsningen af de udpegede fortidsmindeområder må der ikke foretages råstofgravning, skovrejsning, etableres nye anlæg eller ny bebyggelse. Grundvandshævning og grundvandssænkning må kun foretages, såfremt der ikke herved påføres fortidsmindet skade.



**Bilag: 8.2. Bilag 3 - Hørings svar fra 2013**

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

**Mødedato:** 03. februar 2015 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 5476/15



Region Hovedstaden  
Koncern Miljø  
Kongens Vænge 25  
3400 Hillerød

miljoe@regionh.dk

### Hørings svar vedr. forslag til Råstofplan 2012

Allerød Byråd har den 28. februar 2013 behandlet regionens Forslag til Råstofplan 2012.

Indledningsvist vil byrådet gerne anerkende det gennearbejdede forslag til en ny råstofplan, som giver en godt indblik i baggrunden for de ændringer, der ønskes foretaget i den eksisterende råstofplan.

Endvidere vil byrådet gerne kvittere for, at kommunens Forvaltning løbende har været inddraget i forarbejdet til det fremsendte forslag.

Byrådet har følgende bemærkninger til planen:

De foreslåede retningslinjer i planen samt justeringerne af graveområderne i Allerød Kommune vurderes overordnet set at være hensigtsmæssige. Dog anbefales det ikke at udpege graveområde E1 ved St. Rosenbusk, da området, trods nærheden til graveområdet St. Rosenbusk (E2) mod nord, ikke er i visuel sammenhæng mellem områderne, idet de deles af et åslignende højdedrag. Fra Slangerupvej vil en nyetableret grusgrav fremstå som et isoleret anlæg og ødelægge det landskabeligt værdifulde sammenspil mellem de åbne marker, skovbrynet og mosen, som opleves fra Slangerupvej. Trafikafviklingen vurderes også problematisk, idet trafikken skal ledes bagom gennem moseområdet og dermed påvirke beskyttet natur og rekreative interesser.

Endvidere bør område E12 udgå af planen pga. dets størrelse samt den umiddelbare nærhed til Nymølle landsby og Natura 2000 området ved Mølleådal.

Både E1 og E12 ligger indenfor Allerød Kommuneplans områder med landskabelige værdier samt i et nationalt geologisk interesseområde. Det fremgår af kommuneplanens retningslinjer, at der ikke må inddrages arealer til råstofindvinding i de værdifulde landskaber. Desuden vil det ikke være i overensstemmelse med beskyttelsesinteresserne for det nationale geologiske interesseområde, at ændre terrænet med yderligere råstofindvinding. De foreslåede afværgeforanstaltninger, som fremgår af miljøvurderingen, vurderes ikke i tilstrækkelig grad at varetage ovennævnte beskyttelsesværdier.

## Allerød Kommune

### Plan og Byg

Allerød Rådhus  
Bjarkesvej 2  
3450 Allerød  
Tlf: 48 100 100  
kommunen@alleroed.dk  
www.alleroed.dk

Åbningstider  
Mandag-Tirsdag 10-14  
Onsdag lukket  
Torsdag 10-18  
Fredag 10-12

Dato: 28. februar 2013

Sagsnr. 10/21839

Sagsbehandler:  
Karen Tommerup

Direkte telefon:  
48 100 327



Endvidere bør den østlige del af E5 og E6 justeres, idet området er færdiggravet og efterbehandlingen er ved at være afsluttet.

Venlig hilsen

Karen Tommerup  
landskabsplanlægger



**Bilag: 8.3. Bilag 2 - Graveområder**

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

**Mødedato:** 03. februar 2015 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 5487/15

## Graveområde E1, Uggeløse i Allerød Kommune

AREAL:	46.789 m <sup>2</sup>
SKØNNET FOREKOMST PR. 2012:	0,3 mio. m <sup>3</sup>
FOREKOMSTTYPE:	Sand, grus og sten
SKØNNET KVALITET / ANVENDELSE:	Sand- og grusfyld samt bundsikringsmaterialer / vej og anlæg
GEOLOGISKE FORHOLD: Del af et dalstrøg der udgjorde flodleje for smeltevand i sidste istid.	



## UDVALGTE UNDERSØGELSER:

Lynges graveområde III. Geokon 1988.  
 Lynges graveområde II. Geokon 1985.  
 Geoelektriske undersøgelser grusgrav ved Uggeløse "Lille Rosenbusk". Geokon 1984.  
 Råstofgeologisk kortlægning i området mellem Hillerød, Måløv, Frederikssund og Frederiksværk. Råstofgeologisk kortlægning i området mellem Hillerød, Måløv, Frederikssund og Frederiksværk. Råstofgeologisk kortlægning i området mellem Roskilde, Frederiksværk, Hillerød og Tåstrup, Hovedstadsrådet 1982.  
 Råstofkortlægning i Gundsø, Ganløse og Lynges graveområder. Geokon 1988.  
 Saltvandsgrænsen i kalkmagasinerne i Nordøstsjælland, delrapport 3. GEUS 2006.  
 Råstofindvindingsplan 1985. Hovedstadsrådet 1985.  
 Fra grusgrav - til fritidsområde Delrapport nr. 2. Allerød Kommune 1989.  
 Råstofboringer i Lynges graveområde 1990. Geokon 1990.

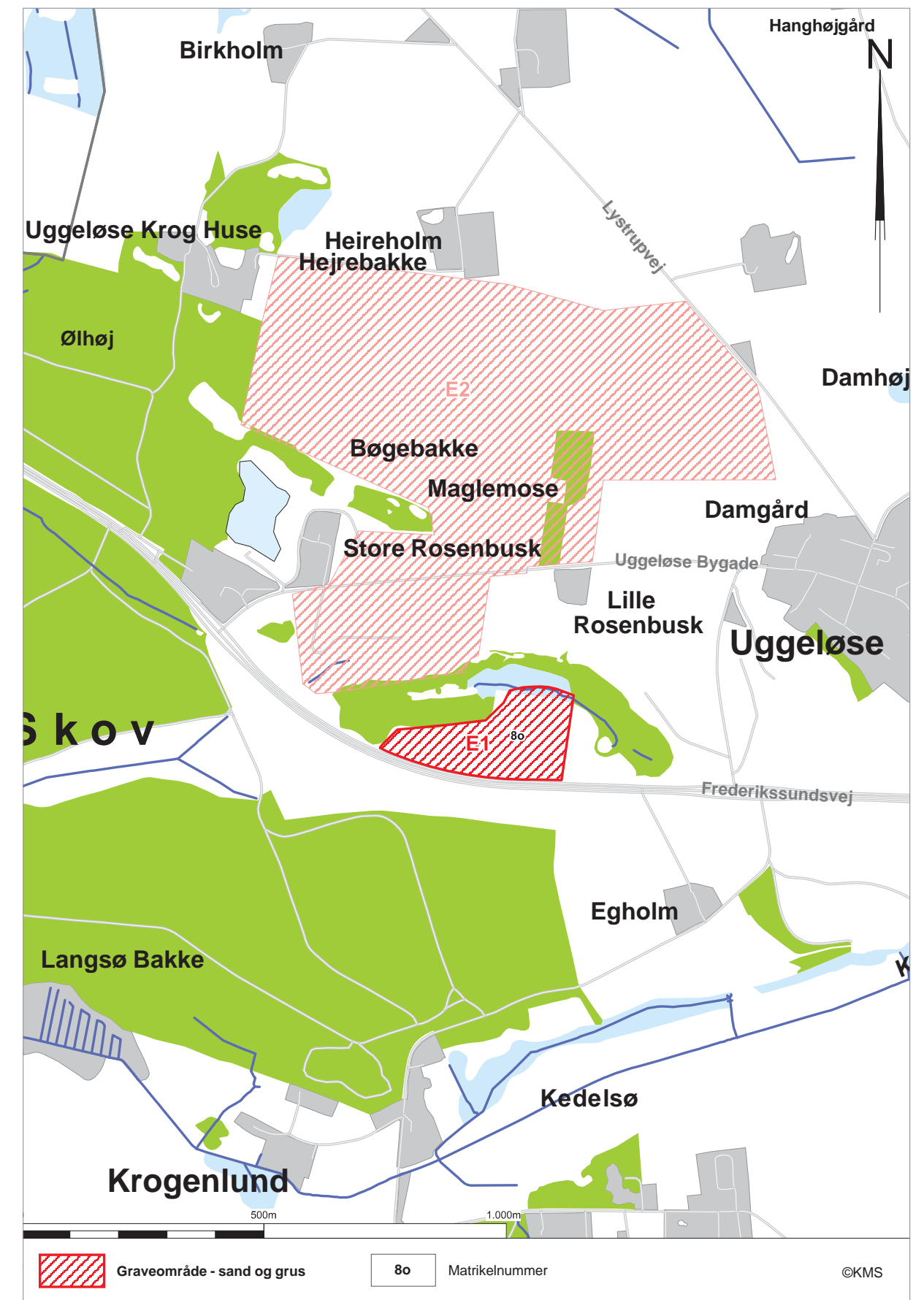
## YDERLIGERE, IKKE GEOLOGISKE UNDERSØGELSER:

Miljøscreening af graveområde E1, Uggeløse i Allerød Kommune. Region Hovedstaden 2011.

## FORUDSÆTNINGER FOR UDPEGNING SOM GRAVEOMRÅDE:

- At området efterbehandles til natur, rekreativt areal eller eventuelt ekstensivt landbrug.
  - At det i efterbehandlingsplanen sikres, at der efterlades geologiske profiler der illustrerer områdets geologiske dannelsesforløb.
  - At der i efterbehandlingsplanen skabes sammenhæng med efterbehandlingsplanen for graveområdet E2.
  - At der ikke etableres en direkte udkørsel til Slangstrupvej.
- Se i øvrigt miljøvurderingsrapporten.

## Graveområde E1, Uggeløse



## Graveområde E12, Nymølle i Allerød Kommune

AREAL:	35.877 m <sup>2</sup>
SKØNNET FOREKOMST PR. 2012:	0,5 mio. m <sup>3</sup>
FOREKOMSTTYPE:	Sand, grus og sten
SKØNNET KVALITET / ANVENDELSE:	Sand- og grusfyld / vej og anlæg.
GEOLOGISKE FORHOLD: Området består af et højtliggende plateau med dødisrelief.	



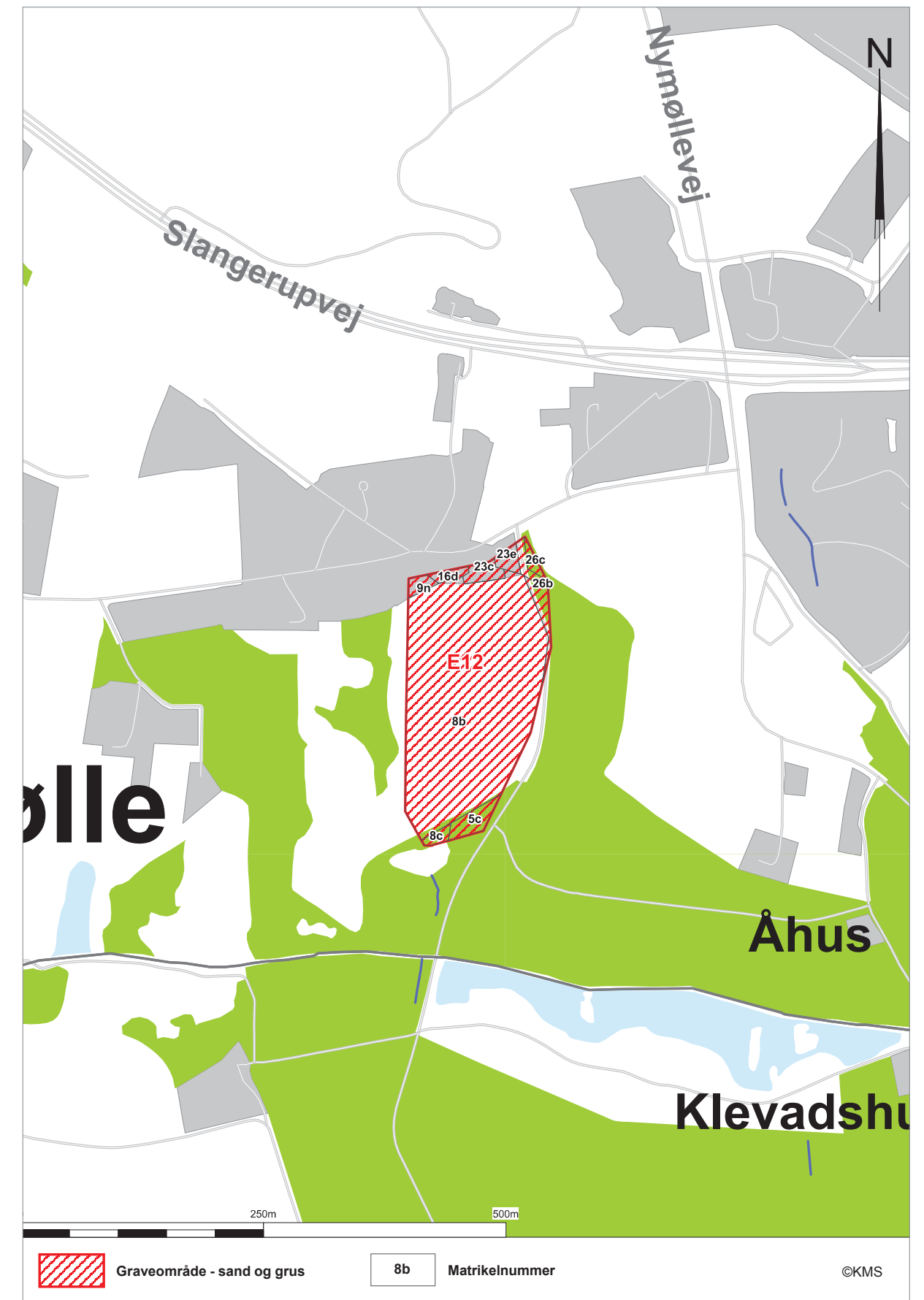
## UDVALGTE UNDERSØGELSER:

Saltvandsgrænsen i kalkmagasinerne i Nordøstsjælland, delrapport 2. GEUS 2006.  
 Lyngre graveområde III, Geokon 1988.  
 Lyngre graveområde II, Geokon 1990.  
 Råstofgeologisk kortlægning i området mellem Hillerød, Måløv, Frederikssund og Frederiksværk, Kortlægningsdel B, Hovedstadsrådet 1982.  
 Råstofkortlægning i Gundsø, Ganløse og Lyngre graveområder. Geokon 1988.  
 Saltvandsgrænsen i kalkmagasinerne i Nordøstsjælland, delrapport 3. GEUS 2006.  
 Råstofindvindingsplan 1985. Hovedstadsrådet 1985.  
 Råstofindvinding Lyngre graveområde. Frederiksborg Amt 1990.  
 Råstofgeologisk oplæg til Råstofplan 2007 for Region Hovedstaden. GEUS 2007.  
 Ringmotorvejen M5 Veksø-Hammersholt. Statens vejlaboratorium 1981.  
 Geofysiske undersøgelser i dele af Allerød, Farum og Stenløse kommuner. WaterTech 2002.

## FORUDSÆTNINGER FOR UDPEGNING SOM GRAVEOMRÅDE:

- En ansøgning om gravetilladelse skal vurderes i forhold til det nærliggende Natura2000 område og specifikt skal påvirkningen af Foldfrø vurderes, da det er artens eneste kendte voksested i Danmark.

## Graveområde E12, Nymølle



**Bilag: 9.1. Bilag 1 Belægningspuljen 2015 liste**

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

**Mødedato:** 03. februar 2015 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 7581/15

## Bilag 1 – Prioritering af belægningspuljen 2015

Alle de angivne strækninger er i dårlig stand og bør udbedres snarest. De med gråt markerede, er de strækninger, som prioriteres i første omgang. Efter en nærmere vurdering af strækningerne, kan der ske ændringer i prioriteringen.

### Fortove med flisebelægning

- Røglevænget
- Poppelgården
- Anemonevej
- Bellisvej
- Havrevænget
- Linde Alle
- Fuglevangen
- Orchidevej
- Vestvej
- Gl. Skolegårdsvej
- Rønne Alle (kort strækning)

### Fortove med asfaltbelægning

- Vestervang
- Humlemarken
- Stubmarken
- Blomstermarken
- Bygvænget
- Pile Alle
- Kirkebakkegårdsvej
- Græsmarken
- Kirkevangen
- Østervang
- Skovmarken
- Hørmarken

### Stier

- Sti mellem Skovmosen og Høveltsvangsvej
- Poppelgården
- Sti mellem Nyvangsvej og Hillerødvej
- Sti fra Moselundsvej til Elmedalen
- Sti fra Elmedalen til Hillerødvej
- Sti bag Tonedraget
- Sortemosevej
- Lyngevej (fra Rådhusvej til Farremosen)
- Cykelsti på Banevang fra Nymøllevej til Amtsvej inkl. sti i rundkørsel

### Veje:

Kollerødvej: flisebelægning ved Kratbjergvej

Poppelgården

Lyngevej 152-164

**Bilag: 9.2. Bilag 2 Belægningspuljen 2015 kort**

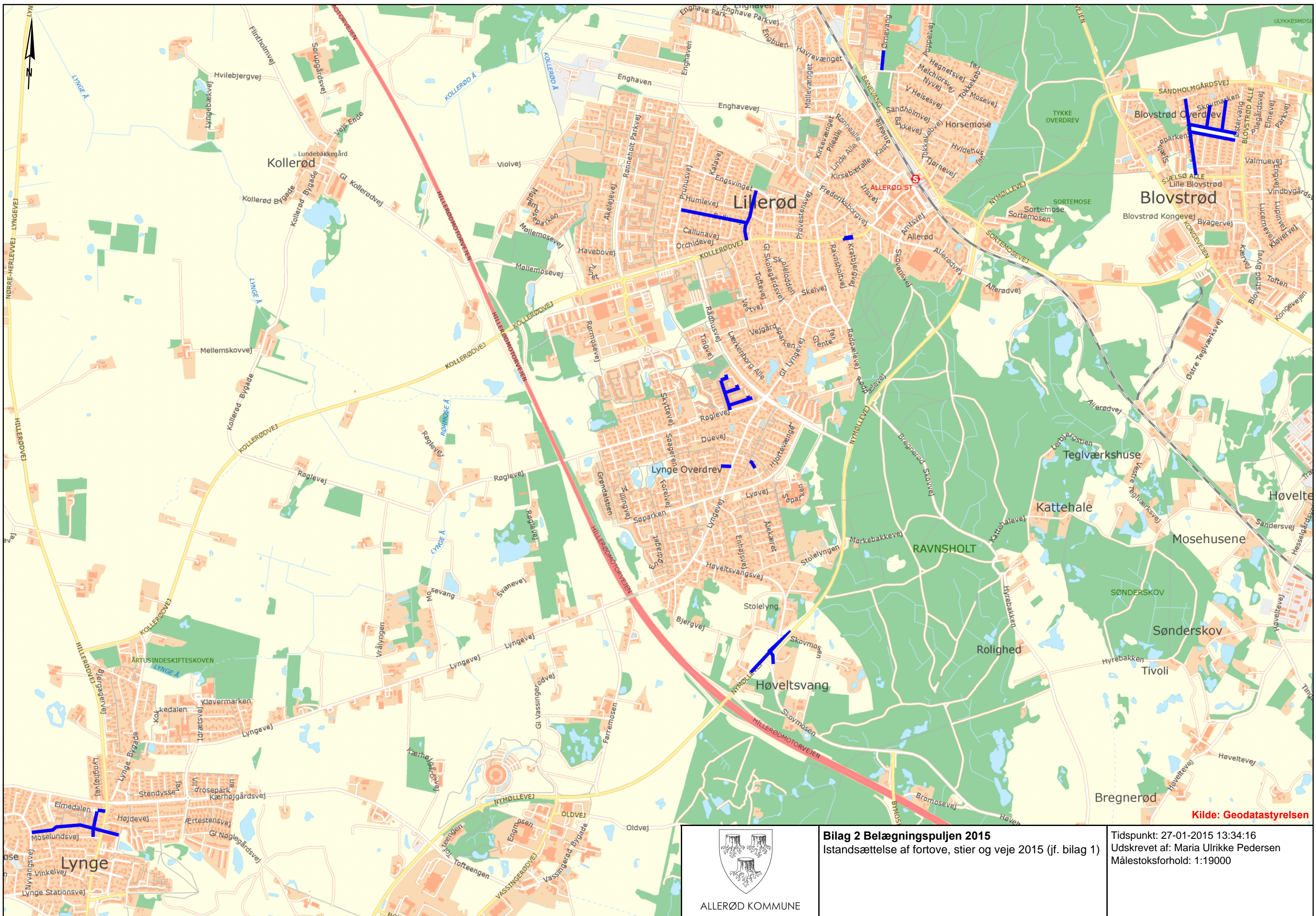
**Udvalg:** Teknik- og Planudvalget 2014-2017

**Mødedato:** 03. februar 2015 - Kl. 7:30

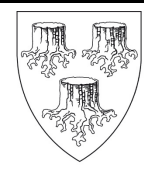
**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 7592/15





Kilde: Geodatastyrelsen



ALLERØD KOMMUNE

**Bilag 2 Belægningspuljen 2015**  
 Istandsættelse af fortove, stier og veje 2015 (jf. bilag 1)

Tidspunkt: 27-01-2015 13:34:16  
 Udskrevet af: Maria Ulrikke Pedersen  
 Målestoksforhold: 1:19000

**Bilag: 10.1. Bilag 2 Høringsnotat af 10/12 2015**

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

**Mødedato:** 03. februar 2015 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 102892/14

# NOTAT

## Allerød Kommune

### Plan og Byg

Allerød Rådhus  
Bjarkesvej 2  
3450 Allerød  
Tlf: 48 100 100  
kommunen@alleroed.dk  
www.alleroed.dk

### Høring vedrørende Forslag til lokalplan nr. 1-134 for det nye Blovstrød og Forslag til trafiksanering af Kongevejen

Ovennævnte forslag blev offentliggjort den 11. september 2014 med frist for at indsende bemærkninger, ændringsforslag og indsigelser den 6. november 2014.

Den 11. september 2014 blev forslagene fremlagt på et offentligt borgermøde i Blovstrød.

Ved høringsfristens udløb var der kommet indlæg fra:

1. Flemming Nyberg
2. Folkemuseet Nordsjælland
3. Yvon og Freddy Baunsgaard
4. Karen Gjerløv
5. Lone og Erling Jebe
6. Gitte og Brian Pedersen
7. Grete og Jørgen Jessen
8. Blovstrød Menighedsråd
9. Helsingør Stiftsøvrighed
10. Tage V. Andersen
11. Hillerød Provsti
12. Laila Albretsen
13. Blovstrød Bakketops Grundejerforening
14. Knud og Marianne Henningsen
15. Elise Granum
16. Olav B. Christensen
17. Inga og Carl-Henning Nielsen
18. Grundejerforeningen Bakketoppen 8 – 30
19. Torben Chrona Christiansen
20. Jørgen Ekstrøm Jakobsen
21. Birgitte Pallisgaard og Jens Sneding
22. Grundejerforeningen Vindbygård
23. Lise Frovst Nielsen
24. Claus B. Jørgensen
25. NEEF A/S
26. Michael Dreyer
27. Flemming Welander
28. Per Gjerløv
29. Ejerlejlighedsforeningen Blovstrød Byvej 10 A-F
30. Birgit Moestrup
31. Rønnow Arkitekter A/S, Kgl. Bygningsinspektør
32. Rådet for Bæredygtig Udvikling

I dette notat gives en kort sammenfatning af hovedpunkterne i ovennævnte indlæg, og Forvaltningen peger på mulige ændringer i lokalplanforslaget og forslaget til trafiksanering af Kongevejen på baggrund af indlæggene.

Dato: 10. december 2014

Sagsnr. 14/7640 og 13/844

Sagsbehandler:  
Poul Rasmussen

Direkte telefon: 267



## **Bebyggelse**

Hovedparten af indlæggene vedrørende lokalplanens forslag til bebyggelsesregulerende bestemmelser vedrører bebyggelsens højde og forholdet til terræn, herunder bevarelse af udsigter over landskabet.

Lokalplanforslagets maksimale bygningshøjde på 11 meter bør i henhold til bemærkningerne nedsættes til 8,5 meter, hvilket svarer til byggelovens almindelige bestemmelser.

Der bør ikke gives tilladelse til etagehusbebyggelser, som anses for "fremmede" i forhold til Blovstrød.

Med hensyn til bygningshøjden henvises også til naturbeskyttelseslovens § 19 om kirkebyggelinje, som betyder, at der skal meddeles dispensation til en bygningshøjde over 8,5 meter nærmere kirken end 300 meter.

Udover på bygningshøjden er der synspunkter på tætheden, og der fremsættes forslag om, at der sikres en alsidig boligsammensætning med hensyn til størrelser og ejerforhold således, at alle befolkningsgrupper tilgodeses.

Endelig kan det nævnes, at det er et ønske, at der stilles krav til den nye bebyggelses kvalitet.

### *Forvaltningens kommentarer*

*Bygningshøjden på 11 meter er fastsat på baggrund af terrænforholdene. Hvis der opføres bebyggelse på "tværs" af højdekurverne og tagryggen holdes vandret, kan huset på den høje del af terrænet være én etage svarende til en bygningshøjde på 3.5 til 5 meter voksende til to til tre etager på den lave del af terrænet svarende til en bygningshøjde på 8 til 11 meter.*

*Alternativet kunne være, at der fastlægges en maksimal højde på 8,5 meter, og at byggelovens mulighed for at tage udgangspunkt i et "Niveauplan" tages i anvendelse, hvor der kan vise sig behov for det.*

*Vedrørende en alsidig boligsammensætning og kvalitet i byggeriet et det emner, som behandles i forbindelse med udbud af de enkelte etager. Det samme gælder bebyggelsens placering og herunder stillingtagen til vigtige udsigter.*

## **Trafik – biler**

Det helt store spørgsmål i forbindelse med høringen af planforslagene er afviklingen af trafikken og herunder det nye boligområdes trafikale tilslutning til det eksisterende vejnet og eksisterende byområder.

Specielt vejtilslutningen af det nye boligområde til Kongevejen i et firbenet lysreguleret kryds ved Blovstrød Byvej er af flere grunde udsat for kritik.

Dels er der bekymring for en forøget trafik gennem det "gamle" Blovstrød, bl. a. trafik i forbindelse med aflevering af børn til skolen og børneinstitutioner og gennemkørsel til Sandholmgårdsvej.

Det forventede trafik vil også være til ulempe for de kirkelige handlinger.

Et trafikreguleret kryds ved Blovstrød Byvej vil medføre forøget trafikstøj, luftforurening og ikke mindst visuel "forurening" i forhold til kulturarvsmiljøet omkring Blovstrød gamle kirke.

Som alternativer til en lysregulering og tilslutning ved Blovstrød Byvej foreslås en række andre løsninger på afviklingen af biltrafikken:



- A. Rundkørsel ved Blovstrød Byvej
- B. Rundkørsel eller T – kryds med lysregulering eller kanalisering syd for Statoil.
- C. Lysregulering ved Østre Teglværksvej
- D. Blovstrød Teglværksvej til Sortemosevej

Herudover foreslås ændring af trafikafviklingen omkring Grønholmen og Blovstrød Kirke.

Der er ligeledes en række forslag vedrørende byporte, vejbelysning, placering af busstoppesteder m.m. i forbindelse med trafiksaneringsforslaget for Kongevejen, og det bemærkes, at trafiksaneringen bør omfatte hele strækningen fra Sandholmgårdsvej i nord til Drabæk i syd, og ikke kun strækningen mellem Sortemosevej og Statoil bør betegnes som den centrale del af Blovstrød.

Der er også bemærkninger om, at Kongevejen ikke bør ændres af hensyn til afvikling af biltrafikken i henseende til, at vejen er af regional betydning.

#### *Forvaltningens kommentarer*

*Forvaltningen har bedt trafikksulenterne hos Niras om at vurdere i de forskellige forslag til afvikling af biltrafikken til og fra det nye Blovstrød. Vurderingerne fremgår af notat dateret xxxxxxxxxxxxxx.*

*Forslagene til afvikling af trafikken omkring Grønholmen og Blovstrød Kirke kan optages til behandling, når trafikstrukturen i forbindelse med de nye Blovstrød er fastlagt.*

*De detaljerede bemærkninger vedrørende trafiksaneringen af Kongevejen medtages i den videre projektering.*

#### **Trafik – cyklister og fodgængere**

I de indkomne bemærkninger er der stor opmærksomhed på trafiksikkerheden for cyklister og fodgængere ikke mindst sikker afvikling af trafikken mellem det nye boligområde og Blovstrød Skole.

Det er et gennemgående træk, at den bedste løsning vil være en tunnel under Kongevejen enten ved Sortemosevej – krydset eller ved kirken.

Der er betænkeligheder ved placering af stier langs med østsiden af Blovstrød Teglværksvej på grund af lastbiltrafikken til lagerhotellet, og det foreslås, at eventuelle stianlæg flyttes til modsat side.

Som mere rekreative stiforbindelser foreslås en sti fra Høvelte trinbræt gennem det nye Blovstrød til Allerød Station. I forløbet kan etableres "pauser" som f.eks. en naturlegeplads.

#### *Forvaltningens kommentarer*

*Forvaltningen har bedt trafikksulenterne hos Niras om at regne på etablering af en tunnel og foreslå den mest hensigtsmæssige placering. Overslag mv. fremgår af notat dateret xxxxxx*

*Forslaget om flytning af stierne langs med Blovstrødvej foreslås medtaget i det videre arbejde, herunder planlægningen af området syd for Sortemosevej.*

*Forslaget om de rekreative stier foreslås medtaget i det videre arbejde med planlægningen af et sammenhængende rekreativt stinet.*



## **Bæredygtighed**

Rådet for Bæredygtig Udvikling anbefaler, at der stilles krav om CO2 neutral el- og varme forsyning, og at det nye Blovstrød certificeres som bydel hos Green Building Council Denmark, således at Allerød Kommune får den økologiske bydel, som byrådet ønskede.

### *Forvaltningens kommentarer*

*I henhold til planloven kan der i en lokalplan stilles krav om lavenergibebyggelse, men der er ikke hjemmel til at stille krav om særlige energiformer.*

*En certificering anslås til at ville koste cirka 100.000 kr.*

## **Ejendomsforhold**

Fra flere sider herunder ejere af de berørte ejendomme opfordres til, at kommunen erhverver ejendomme langs med Kongevejen.

NEEF A/S anmoder om dialog med kommunen om muligheder for erhvervelse af et areal syd for lagerhotellet.

### *Forvaltningens kommentarer*

*Forhandlinger om arealerhvervelser kan optages, når lokalplanen er endeligt vedtaget.*

*Eventuel afhændelse af areal til NEEF A/S bør efter Forvaltningens opfattelse respektere, at der skabes en landskabelig og almen tilgængelig forbindelse mellem det nye Blovstrød og det nye byområde syd for Sortemosevej.*

## **Eventuel ændring af det offentliggjorte lokalplanforslag**

Efter planlovens § 27 kan der i forbindelse med den endelige vedtagelse foretages ændring af det offentliggjorte planforslag. Berører ændringen på væsentlig måde andre borgere end dem, der ved indsigelse har foranlediget ændringen, kan vedtagelsen af planen ikke ske, før de pågældende har fået lejlighed til at udtale sig.

### *Forvaltningens kommentarer*

*Såfremt der eksempelvis påtænkes ændringer i trafikstrukturen med en anden vejtilslutning eller andre væsentlige anlæg bør berørte borgere, erhvervsvirksomheder eller institutioner efter Forvaltningens opfattelse have mulighed for at udtale sig.*



**Bilag: 10.2. Bilag 3 Sammenfattende redegørelse miljøvurdering**

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

**Mødedato:** 03. februar 2015 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 102924/14

# NOTAT

Allerød Kommune

Plan og Byg

Allerød Rådhus  
Bjarkesvej 2  
3450 Allerød  
Tlf: 48 100 100  
kommunen@alleroed.dk  
www.alleroed.dk

## Sammenfattende redegørelse for miljøvurdering af lokalplan 1-134 for ny Blovstrød

Dato: 16. december 2014

### Baggrund

Allerød kommune offentliggjorde den 11/9 2014 rammelokalplan 1-134 for ny Blovstrød, samt den tilhørende miljøvurdering. Planen har været offentligt fremlagt i otte uger, med høringsfrist den 6/11 2014. I forbindelse med udarbejdelsen af lokalplanen, er der sideløbende udarbejdet en miljøvurdering af planen i henhold til "Lov om miljøvurdering af planer og programmer". Ifølge miljøvurderingsloven § 9 skal der i forbindelse med den endelige vedtagelse af lokalplanen, udarbejdes en sammenfattende redegørelse, der indeholder følgende:

Sagsnr. 14/2293

Sagsbehandler:  
Maria von Holstein-Rathlou

Direkte telefon: 48100322

- hvordan miljøhensyn er integreret i planen, og hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning,
- hvordan den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet, og
- hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planen.

Den sammenfattende redegørelse offentliggøres sammen med den endelige vedtagne lokalplan.

Miljøvurderingen er udarbejdet i forbindelse med lokalplan 1-134 for ny Blovstrød. Lokalplanen udlægger området til anvendelse som offentligt tilgængelige, grønne friarealer samt helårsboligformål til henholdsvis tæt-lav boligbebyggelse, etageboligbebyggelse og åben-lav boligbebyggelse.

Emner der behandles i miljøvurderingen er:

- landskab
- biologi
- trafik
- støj
- kulturarv
- CO2-udledning

### Integration af miljøhensyn i den endelige plan

Miljøvurderingen er fortaget sideløbende med udarbejdelsen af rammelokalplanen, og det har været muligt at ændre/fravælge løsninger, der ville få en uacceptabel påvirkning på miljøet. Generelt er der ikke påpeget væsentlige negative miljøpåvirkninger. Miljøhensynet er derfor integreret del af planen. Rammelokalplan for ny Blovstrød danner de overordnede rammebetingelser for fremtidige projekter og arealanvendelser af området.

### Alternativer

I arbejdet med rammelokalplanen har forslaget været vurderet i forhold til 0-alternativet. I dette tilfælde, er området ikke omfattet af en gældende lokalplan, og der vil ikke kunne realiseres andet større bygge- og anlægsarbejde uden gennemførelse af en ny lokalplan. 0-alternativet vil derfor betyde, at arealet fortsat





er ubebygget og anvendes som landbrugsareal med enkelte bebyggelser langs Kongevejen, i denne situation vil miljøtilstanden være uændret i forhold til i dag.

I kapitlet vedrørende trafik er der opstillet et yderligere alternativ. Det vurderes at hovedforslaget giver det mest logiske trafikflow i Blovstrød, og en god og direkte adgang til det gamle Blovstrød for både hårde og bløde trafikanter. Det skal nævnes at det trafikale alternativ, giver en fredeligere løsning omkring kulturmiljøet ved Blovstrød kirke, samt håndterer støjen, fra mulige opbremsninger og accelerationer ved opstart, så det påvirker borgerne i Blovstrød mindre.

### **Høringssvar og justering fra forslag til endelig vedtagelse af lokalplan 1-134 for ny Blovstrød**

I forbindelse med høringen af lokalplan 1-134 for ny Blovstrød, Trafiksanerung af Kongevejen samt miljøvurdering af lokalplan 1-134 for ny Blovstrød, har forvaltningen modtaget en række bemærkninger, kun en enkelt vedrører miljøvurderingen.

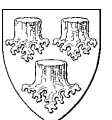
I høringssvar fra Tage V. Andersen bemærkes det at der i behandlingen af støj fra Sjælsø skydebane er uoverensstemmelser mellem det der refereres i miljøvurderingen og kommunens miljøgodkendelse. Derudover bemærkes det, at der bør nævnes hvilke støjgrænseværdier de indtegnede røde og blå områder på kortet s. 31 om støjkonsekvensområder, angiver.

*Allerød kommune præciserer afsnittet omkring støj fra Sjælsø skydebane, og tilføjer signatur omkring støjniveau til kortet omkring støjkonsekvensområder. Bemærkningerne giver ikke anledning til nogen ændringer i lokalplanen.*

### **Overvågning af væsentlige miljøpåvirkninger**

Der er i arbejdet med planen indarbejdet afværgeforanstaltninger med udgangspunkt i miljøvurderingen, derfor ses det kun nødvendigt at lave en overvågning af trafikken.

Det anbefales, at der iværksættes en overvågning af udviklingen i trafikbelastningen på Kongevejen, således at uforudsete negative miljøpåvirkninger kan identificeres og afhjælpes på et tidligt tidspunkt. Overvågningen tager udgangspunkt i allerede planlagte trafiktællinger, hastighedsmålinger og uhedsregistreringer på Kongevejen.



**Bilag: 10.3. Bilag 4 Notat af 17/12 2015 Niras**

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

**Mødedato:** 03. februar 2015 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 102890/14

Allerød Kommune  
**TRAFIKSANERING AF KONGEVEJEN**  
Høringssvar og alternativ vejbetjening

**1 BAGGRUND**

17. december 2014

Projekt nr. 211469  
Dokument nr. 1214227381  
Version 2  
Udarbejdet af ACH  
Kontrolleret af AML/RD  
Godkendt af ACH

Trafiksaneringsprojektet for Kongevejen har været i høring. Høringssvarene spænder bredt, men overordnet er der to forhold, som mange svar omhandler:

- koblingen mellem Kongevejen/Blovstrød Byvej/Ny Blovstrød
- mulig tunnel på tværs af Kongevejen

Endvidere er der indkommet forslag til alternativ vejbetjening af Ny Blovstrød.

I nærværende notat kommenteres og vurderes ovenstående forhold på et overordnet plan.

**2 KOBLING MELLE KONGEVEJEN OG NY BLOVSTRØD**

I trafiksaneringsprojektet er koblingen mellem Kongevejen/Blovstrød Byvej/Ny Blovstrød skitseret som et firbenet signalreguleret kryds. Dette har i høringsprocessen afstedkommet en række alternative forslag, som kommenteres herunder.

**2.1 Rundkørsel**

Koblingen er alternativ foreslået udformet som en rundkørsel.

Ifølge Vejreglerne bør der ikke anlægges rundkørsler på strækninger, hvor den totale trafikbelastning i rundkørlens ben overstiger 1.500 ktj./time. Dette vil medføre en dårlig trafikafvikling med kødannelser.

På Kongevejen lige syd for Blovstrød er trafikken i morgenspidstimen målt til 1.525 ktj./time i januar 2014.<sup>1</sup> Det er i tidligere arbejde estimeret, at trafikken fra Ny Blovstrød morgenspidstimen forventes at være ca. 150 ktj./t. Altså forventes den totale trafikmængde i rundkørslen at være i størrelsesordenen omkring 1.700 ktj./t. Derved er kapacitetsgrænsen allerede overskredet, og løsningen vil være meget sårbar over for fremtidige trafikstigninger.

Endvidere fraråder Vejreglerne, at der anlægges rundkørsler på strækninger, hvor der er en dominerende trafikstrøm (Kongevejen). Dette vil i myldretidsperio-

<sup>1</sup> Mastra udtræk, leveret af Allerød Kommune 8/12 2014.

der medføre, at trafikken fra de øvrige ben (Ny Blovstrød og Blovstrød Byvej) vil have vanskeligt ved overhovedet at komme ind i rundkørslen.

Det må på denne baggrund konkluderes, at en rundkørsel vil være en dårlig løsning rent trafikalt.<sup>2</sup>

## **2.2 Ikke-reguleret kryds**

I henhold til Vejreglerne benyttes et ikke-reguleret firevejskryds med to sekundærveje over for hinanden – som tilfældet er her – ikke, af hensyn til trafiksikkerheden.

En løsning, hvor der sker en forsætning af sekundærvejene (her Blovstrød Byvej og adgangsvejen til Ny Blovstrød) i forhold til hinanden - i realiteten to prioriterede T-kryds - er tidligere belyst. Afstanden mellem krydsene skal være minimum 30-50 m for at undgå, at uagtsomme bilister mellem de to bydele kan køre på tværs af Kongevejen.

Matrikel 1k (Kongevejen 9) er planlagt eksproprieret ifm. Ny Blovstrød. Forsætning af krydset medfører, at adgangsvejen placeres umiddelbart nord for Statoil, hvorfor det også bliver nødvendigt at ekspropriere matrikel 11cg. Herved kommer der til at ligge ét hus tilbage mellem ankomstvejen og den grønne kile, hvilket er uheldigt ud fra en helhedsbetragtning. Et forsæt kryds vurderes kun at være hensigtsmæssig, hvis ankomstvejen til Ny Blovstrød kan føres op langs den sydlige kant af den grønne kile, så matriklerne 1k og 1e eksproprieres. En placering her er imidlertid ikke mulig ud fra en trafikal vurdering, da afstanden mellem ankomstvejen og Blovstrød Byvej således bliver mindre end de 30-50 m, hvilket ikke er trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Det må konkluderes, at et ikke-reguleret kryds – i varierende udformninger – vil være en dårlig løsning ud fra en trafikikkerhedsmæssig vinkel.

## **2.3 Separering af trafikstrømme**

Det er foreslået, at trafikken fra Ny Blovstrød separeres, således at den del, der skal mod syd kører ud via Kongevejen, og den del, der skal mod nord, kører ud via Blovstrød Teglværksvej.

Det er tanken, at denne ville kunne reducere trafikken i krydset Kongevejen//Ny Blovstrød/Blovstrød Byvej, således at et signalregulering vil kunne undgås. Dette

---

<sup>2</sup> Den rundkørsel, der ligger længere mod nord på Kongevejen ved Kirkelte, er dobbeltsporet og derved forholdsvis arealkrævende. Endvidere vil mængden af både biler og cyklister sandsynligvis være større her i Blovstrød end i Kirkelte, hvilket samlet set reducerer kapaciteten.

vil dog ikke ændre det forhold, at der stadig reelt er tale om et ikke-signalreguleret firevejskryds. De forhold, der er nævnt i ovenstående afsnit, vil derfor også være gældende for dette forslag.

Endvidere vil denne separation af trafikken sætte krav til udformning af vejinfrastrukturen i Ny Blovstrød. Det skal sikres, at der udformes et vejnet i bydelen, som binder alle boliggrupperne sammen, således at alle boliggrupper både er koblet på Kongevejen og Ny Blovstrød. Dette vil utvivlsomt medføre en del omvejskørsel internt i Ny Blovstrød.

Reduktion af trafikken i krydset vil ikke medføre de forventede fordele. Det må derfor konkluderes, at løsningen er en dårlig løsning set ud fra en trafiksikkerhedsmæssig vinkel.

### 3 VURDERING AF ÆNDRET VEJBETJENING AF NY BLOVSTRØD

Høringsfasen har afstedkommet forslag til radikal ændring af vejbetjeningen af Ny Blovstrød. Alternativerne vurderes herunder.

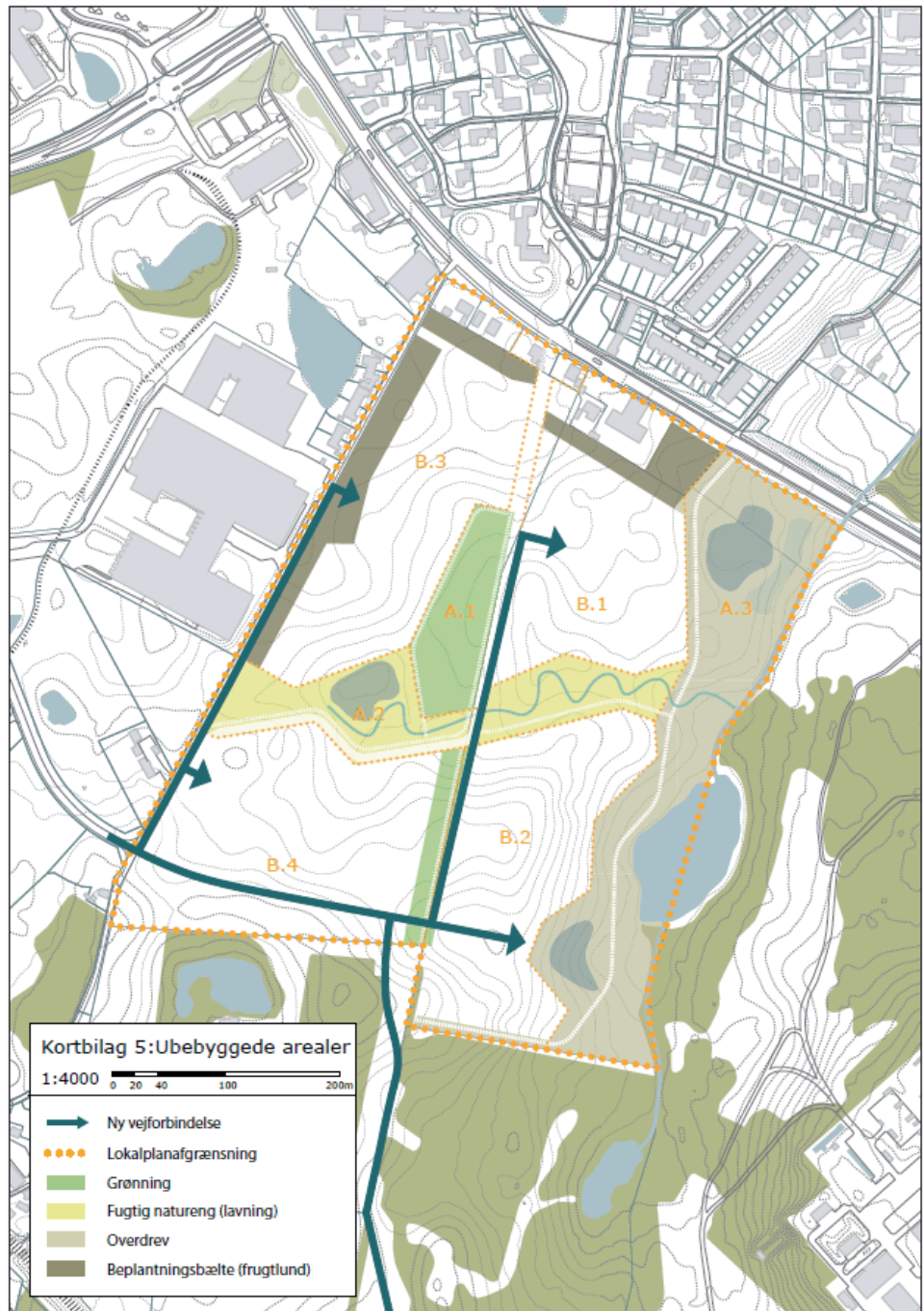
#### 3.1 Alt. 1 – Én kobling via Blovstrød Teglværksvej

Blovstrød Teglværksvej videreføres gennem området og giver adgang til Boliggruppe B2. Herfra anlægges en vej langs grønningen til boliggruppe B1. Boliggruppe B1 og B4 vejbetjenes fra Østre Teglværksvej. Princippet er vist på næste side.

Alle tilslutninger til boliggrupperne tænkes anlagt som prioriterede T-kryds.

Konsekvenser <sup>3</sup>
<b>Kongevejen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ingen trafikal eller visuel påvirkning af Kongevejen (+)</li> </ul>
<b>Omkringliggende vejnet</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Kræver en opgradering af selve Østre Teglværksvej (-)</li> <li>Kræver sanering af Blovstrød Teglværksvej, så denne kommer til at fremstå som ankomstvej til en bydel fremfor til et erhvervsområde (-)</li> <li>Kræver muligvis opgradering/omformning af krydset Blovstrød Teglværksvej/Sortemosevej (-)</li> </ul>
<b>Bydelen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Forholdsvis stor udbredelse af vejnettet internt i Ny Blovstrød (-)</li> <li>Adgangsvejen til boliggruppe B1 gennemskærer den "blå kile" (-)</li> </ul>

<sup>3</sup> (+) angiver fordel, (-) angiver ulempe.



Figur 1: Vejprincip alternativ 1

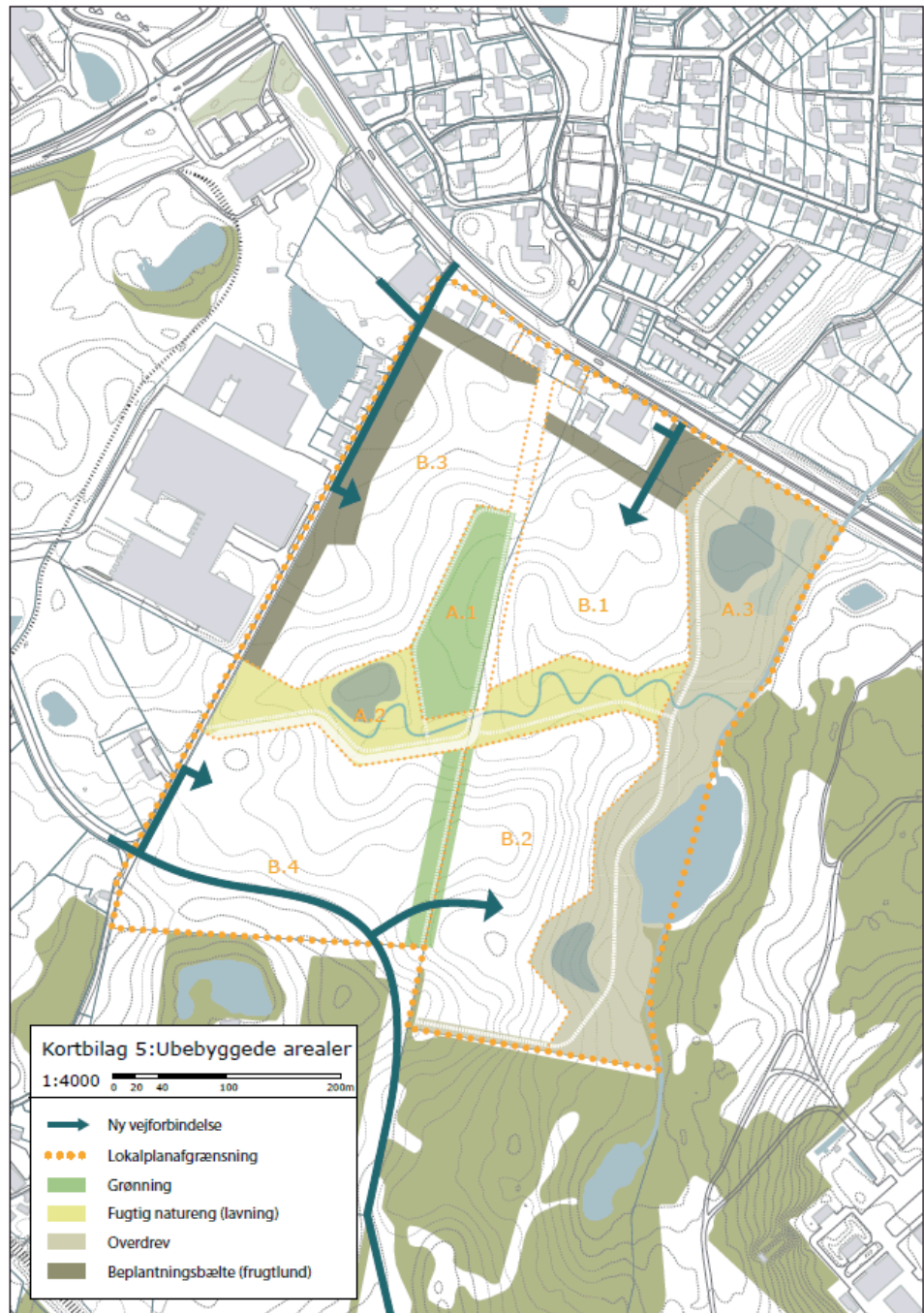
### 3.2 Alt. 2 – Tre koblinger via Blovstrød Teglværksvej og Kongevejen

Ny Blovstrød vejbetjenes ad flere indgange: Blovstrød Byvej videreføres gennem området langs højdekurve, til Boliggruppe B2. Boliggruppe B4 vejbetjenes via den sydlige del af Østre Teglværksvej. Østre Teglværksvej åbnes mod Kongevejen, og giver herfra mulighed for vejbetjening af boliggruppe B3. De eksisterende ind- og udkørsler ved Statoil samles i en ny adgangsvej syd for Statoil, som også giver adgang til boliggruppe B1. Princippet er vist på næste side. Alle tilslutninger til boliggrupperne tænkes anlagt som prioriterede T-kryds.

Konsekvenser
<b>Kongevejen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Løsningen medfører ikke etablering af signalreguleret kryds på Kongevejen (+)</li> <li>I tidligere arbejde er konsekvenserne af en åbning af Østre Teglværksvej blevet be-lyst.<sup>4</sup> Indsvingende trafik fra syd til Østre Teglværksvej vil kræve en opdeling af den eksisterende venstresvingsbane til kro/Rema1000 på Kongevejen, hvilket efterlader ca. 40 m svingbane til Rema1000. Denne forkortning kan medføre risiko for tilbage- stuvning til det nordgående ligeudspor på Kongevejen i spidsbelastningsperioder (-)</li> <li>Koblingen syd for Statoil, som dels giver adgang til Statoil, dels til boliggruppe B1, vurderes ikke at medføre negative trafikale konsekvenser. Det kræver dog en ændret disponering af arealerne internt på Statoil (+)</li> </ul>
<b>Omkringliggende vejnet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fordeling af trafikken på 3 koblinger giver en mindre belastning i koblingspunkterne, og derved en større robusthed (+)</li> <li>Kræver en opgradering af selve Østre Teglværksvej og oversigtsforholdene ved kob- lingen til Kongevejen (-)</li> <li>Kræver sanering af Blovstrød Teglværksvej, så denne kommer til at fremstå som an- komstvej til en bydel fremfor til et erhvervsområde (-)</li> </ul>
<b>Bydelen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bydelen friholdes mest muligt for gennemskærende vejanlæg, da de enkelte bolig- grupper betjenes fra "bagsiden" (+)</li> <li>Friholdelse af landskabelige træk (+)</li> <li>Lidt uklar "vejidentitet" ift. bydelen, de enkelte boliggrupper har hver deres kobling til omkringliggende vejnet (-)</li> </ul>

<sup>4</sup> "Ny adgangsvej fra til boliger", NIRAS for Allerød Kommune, 9/11 2012.





Figur 2: Vejprincip alternativ 2

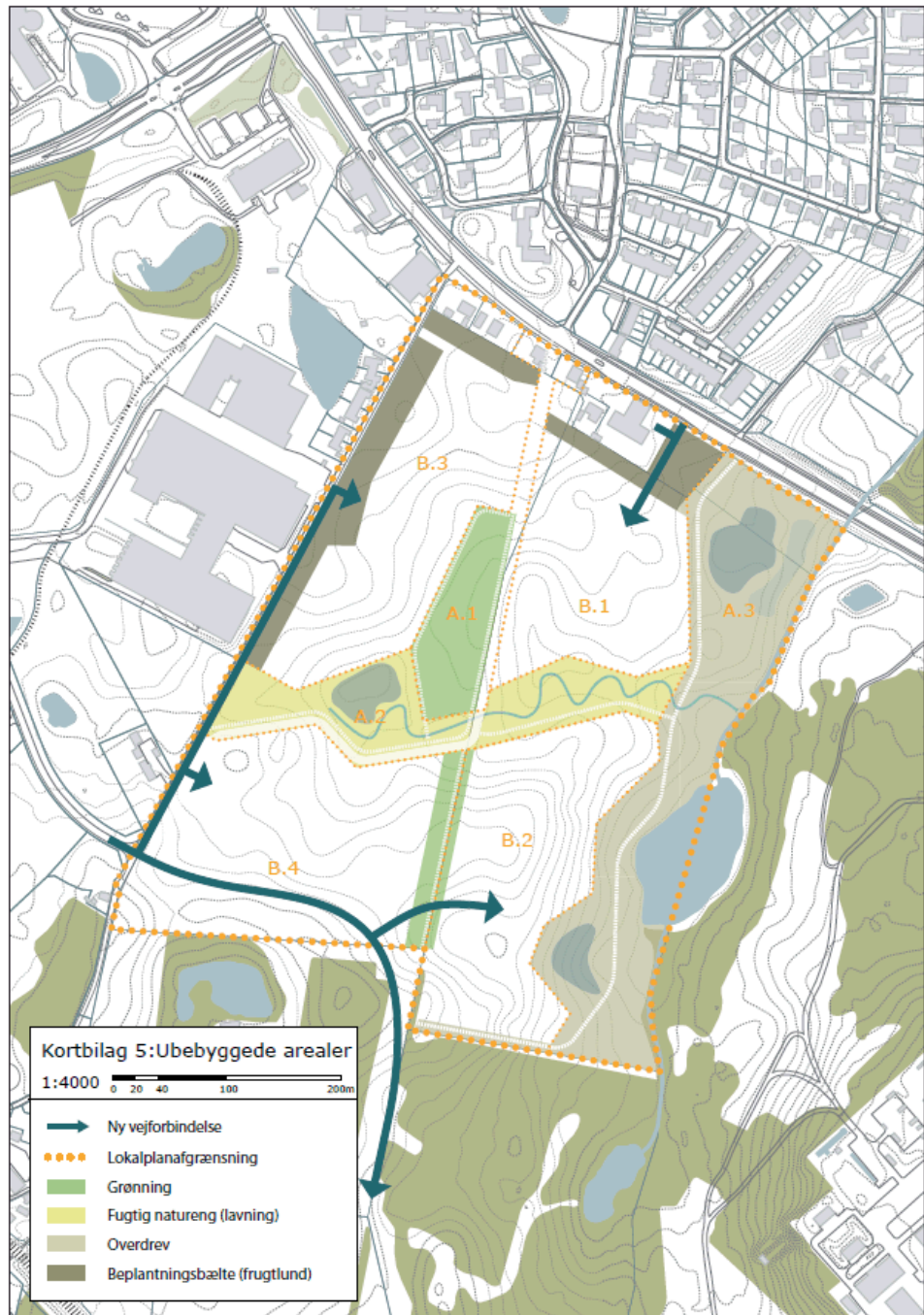
### 3.3 Alt. 3 – To koblinger via Blovstrød Teglværksvej og Kongevejen

Dette er en hybrid af de to ovenstående.

Ny Blovstrød vejbetjenes primært via Blovstrød Teglværksvej, som forlænges ind i området og giver adgang til Boliggruppe B2. Fra Østre Teglværksvej etableres en vejadgang til Boliggruppe B4 og Boliggruppe B3. De eksisterende ind- og udkørsler ved Statoil samles i en ny adgangsvej syd for Statoil, som samtidig giver adgang til boliggruppe B1. Se princippet på næste side.

Tilslutningen syd for Statoil tænkes anlagt som et prioriteret T-kryds, evt. med kanalisering for at afvikle trafikken så godt som muligt.

Konsekvenser
<b>Kongevejen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Løsningen medfører ikke etablering af signalreguleret kryds på Kongevejen (+)</li> <li>Kun én kobling til Kongevejen, placeret syd for Statoil, som tilmed forenkler til-/frakørselsforholdene ved Statoil og samtidig giver åbning til boliggruppe B1. Koblingen vurderes ikke at medføre negative konsekvenser for trafikafviklingen på Kongevejen (det kræver dog en ændret disponering af arealerne internt på Statoil) (+)</li> </ul>
<b>Omkringliggende vejnet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fordeling af trafikken på to koblinger giver en mindre belastning i koblingspunkterne, og derved en større robusthed ift. trafikafviklingen (+)</li> <li>Kræver en vis opgradering af Østre Teglværksvej og Blovstrød Teglværksvej, så disse kommer til at fremstå som ankomstveje til bydel fremfor til et erhvervsområde (-)</li> <li>Kræver muligvis opgradering/omformning af krydset Blovstrød Teglværksvej/Sortemosevej (-)</li> </ul>
<b>Bydelen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bydelen friholdes mest muligt for gennemskærende vejanlæg, da de enkelte boliggrupper betjenes fra "bagsiden" (+)</li> <li>Friholdelse af landskabelige træk (+)</li> </ul>



Figur 3: Vejprincip alternativ 3

### 3.4 Opsamling af alternativ vejbetjening

De tre foreslåede alternativer til vejbetjening af Ny Blovstrød er alle forbundet med både fordele og ulemper:

Alt. 1, hvor bydelen betjenes via Blovstrød Teglværksvej, har den primære force, at trafikal og visuel påvirkning af Kongevejen helt undgås. Til gengæld vil vejinfrastrukturen internt i bydelen blive forholdsvis omfangsrigt, og bl.a. gennemskære den "blå kile" gennem området.

Alt. 2, som har tre koblinger til det omkringliggende vejnet, friholder ligeledes Kongevejen for et signalreguleret kryds; og friholder samtidig de centrale grønne/blå strøg i Ny Blovstrød for gennemskærende vejanlæg. Der er risiko for, at åbning af Østre Teglværksvej kan medføre forringet trafikafvikling på Kongevejen i spidsbelastningsperioder.

Alt. 3, som har to koblinger til det omkringliggende vejnet, friholder Kongevejen for et signalreguleret kryds, og friholder ligeledes de grønne/blå strøg internt i Ny Blovstrød.

Sammenlignet med den oprindelige foreslåede løsning med etablering af signalreguleret kryds ved Blovstrød Byvej, friholdes Kongevejen for etablering af en samlet adgangsvej til Ny Blovstrød. Dette er positivt set ift. trafikafviklingen på Kongevejen og det visuelle miljø på tværs af Kongevejen.

Alt. 3, hvor kun den eksisterende adgang til Statoil fastholdes/bearbejdes, vurderes at være den bedste trafikale løsning, da den samtidig friholder Ny Blovstrød mest muligt for vejanlæg på tværs af området.

Det skal bemærkes, at der i de tre alternative løsninger gælder, at der stadig skal etableres en sikret forbindelse for den bløde trafik på tværs af Kongevejen. En placering centralt for Blovstrød og Ny Blovstrød vil være det optimale, men en alternativ mulighed er at føre fodgængere/cyklister op til krydsning ved Sortemo-sevej.

Den fysiske og visuelle forbindelse mellem de to bydele vurderes fortsat at være bedst i den oprindelige forslåedes løsning med et firbenet kryds.

#### **4 TUNNEL PÅ TVÆRS AF KONGEVEJEN**

I trafiksaneringsprojektet er gang- og cykeltrafikkens krydsninger af Kongevejen foreslået via fodgængerfelter. Der er i forbindelse med høringssvarene indkommet forslag om to placeringer af niveaufri skæring af Kongevejen i tunnelløsning, se kortet herunder.

Det ene forslag omfatter tunnel i nærheden af Blovstrød Byvej/Ny Blovstrød, som – forudsat den oprindelige masterplan – vil give den mest direkte skolevej.

I det andet forslag føres tunnelen under Kongevejen ved krydset Sortemosevej/Kongevejen. De bløde trafikanter skal derfor ledes bagom kroen og forbi stadion for at komme til tunnelen.

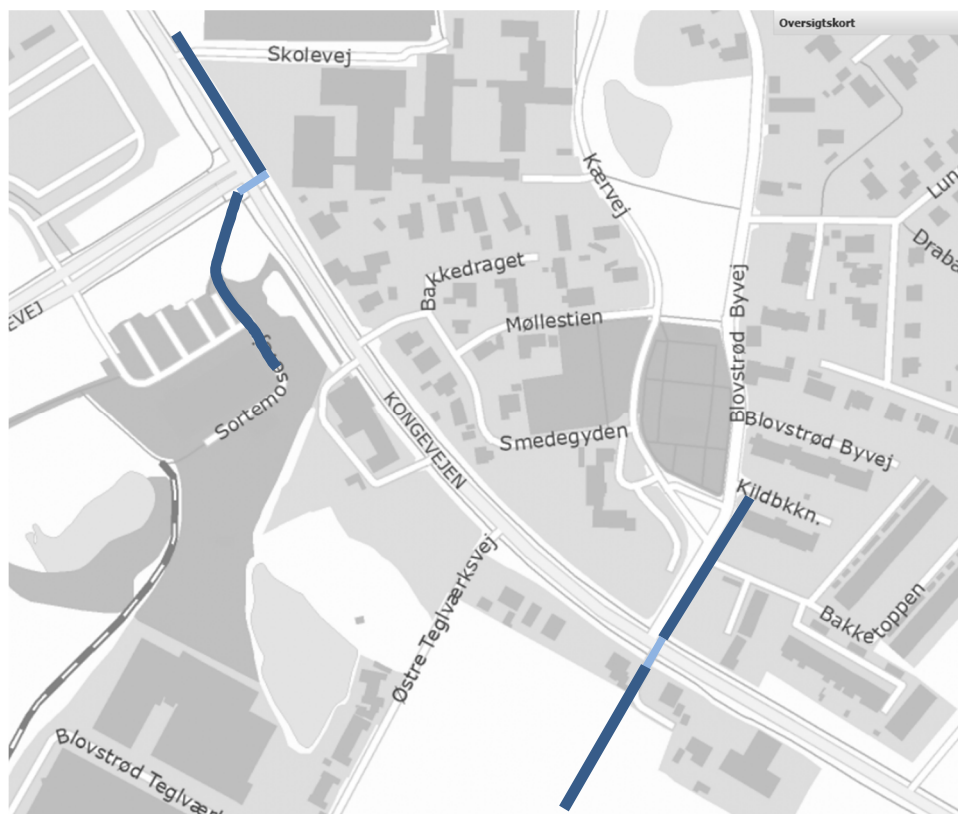
I Vejreglerne er formuleret krav om tilgængelighed, hvilket betyder, at tunnelramper anlægges med en hældning, som imødekommer kørestolsbrugere. Kravet til hældning er et fald på 25 promille, svarende til 4 cm fald pr. meter.

Den indvendige højde af tunnelen er forudsat 2,5 m. Dette kræver en tunneldybde på -4 m, for at give plads til elementer og tilfyldning. Skal tilgængelighedskravene overholdes, giver det rampelængder på 100 m på hver side af tunnelen.

Placering af ramper er kun meget overordnet behandlet, og nedenstående skal alene ses som forslag til, hvordan det kunne se ud:

For placeringen ved Blovstrød Byvej kan ramperne placeres vinkelrette på Kongevejen, syd for Blovstrød Byvej. For placeringen ved Sortemosevej kan rampen på Ny Blovstrød-siden placeres langs eksisterende sti bag om hallen, som videreføres ud i krydset. På skole-siden kan rampen placeres langs Kongevejen.

Den nærmere placering skal planlægges med ledningernes placering i området.



Figur 4: Mulige placeringer af tunnel og ramper (mørk blå: ramper, lys blå: selve tunnelen)

#### 4.1 Anlægsoverslag

Der er beregnet et indledende overslag for etablering af tunnelen med følgende dimensioner:

- Tunnelhøjde (indvendig): 2,5 m
- Tunnelbredde (indvendig): 3 m
- Tunnellængde (Kongevejens bredde): 23 m
- Rampelængde: 2\*100 m

Via LER er der indhentet ledningsoplysninger. Der er medtaget omkostninger til omlægning af kloakledning i begge lokaliteter. Det skal understreges, at omkostninger til mulige ledningsomlægninger skal undersøges nærmere, hvis en tunnel-løsning findes interessant.

Anlægsoverslagets hovedposter kan ses af nedenstående tabel.

Aktivitet	I alt
Arbejdsplads:	1.836.000
Eksisterende ledninger:	1.625.000
Vejarbejder:	1.935.000
Ramper:	5.580.000
Tunneleringsarbejder:	2.961.800
Aptering og retablering:	950.000
Delsum	14.887.800
Uforudsete udgifter, 20%	2.978.000
<b>I alt:</b>	<b>17.900.000</b>

Tabel 1: Anlægsoverslagets hovedposter, 2014 prisniveau

#### 4.1.1 Kommentarer til overslaget

Der er ikke regnet med grundvandssænkning. Hvis tunnel skal etableres under grundvandsspejl, vil det fordyre projektet væsentligt.

Tunnelen udføres som en elementtunnel. Etableringsmetoden er cut-and cover, hvor vejen opgraves ad 2 gange og trafikken sideflyttes. Der vil derfor være en omlægning af trafikken på Kongevejen i hele anlægsperioden.

Der er ikke indregnet arealerhvervelse.

Det skal understreges, at anlægsoverslaget er beregnet for en "billig" og snæver tunnelløsning, hvor der ikke er taget højde for tryghed eller anden mer-værdi, som der potentielt ville kunne være ved en sådan underføring. Erfaringsmæssigt er den realiserede brug af en sådan tunnel stærkt begrænset, da fodgængere og cyklister vil foretrække at blive på "overfladen" og i stedet krydse vejen. Krydsning via signalregulerede kryds er trafiksikkerhedsmæssigt den bedste løsning.

**Bilag: 10.4. Bilag 1 Høringssvar (nyt)**

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

**Mødedato:** 03. februar 2015 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 2832/15



Indsigelser til Rammelokalplan 1-134 ny Bløvstrød

Nr	Afsender
1	Flemming Nyberg
2	Folkemuseet Nordsjælland v/ Esben Aarsleff
3	Yvon og Freddy Baunsgaard
4	Karen Gjerløv
5	Lone og Erling Jebe
6	Gitte og Brian Pedersen
7	Grete og Jørgen Jessen
8	Bløvstrød Menighedsråd v/ Lars Lund
1	Flemming Nyberg
9	Helsingør Stiftøvrighed v/Thorkil Bo Jørgensen
1	Flemming Nyberg
10	Tage V. Andesen
11	Hillerød Provsti
12	Laila Albretsen
13	Bløvstrød Bakketops Grundejerforening v/ Stig Elo Petersen
14	Knud og Marianne Henningsen, Skovmarken 9, 3450
15	Elise Granum, Vindbygårdsvej 1
16	Olav B. Christensen, Byagvej 15
17	Inga og Carl- Henning Nielsen, Cedervangen 86
18	G/F Finn Steno Thygesen, formand
19	Torben Chrona Christiansen
20	SF Allerød v/Jørgen Ekstrøm Jakobsen
21	Birgitte Pallisgaard og Jens Sneding
22	G/F Vindbygård v/Susanne Frost
23	Lise Frost Nielsen, Grønnevang 6
24	Claus B. Jørgensen, Smedegyden 2
25	NEFF v/Lars Stub
26	Michael Dreyer, Østre Teglværksvej 4 B + 6 A og 6 B
27	Flemming Welander, Østre Teglværksvej 6 B + 6 A
28	Per Gjerløv, Kongevejen 9
29	E/F Bløvstrød Byvej 10 A-F v/Alan Nørhoik, Bløvstrød Byvej 10 A
30	Birgit Moestrup
31	Rønnow Arkitekter
32	Rådet for Bæredygtig Udvikling

**Fra:** "Nyberg" <nyberg@blovstroed.dk>  
**Til:** "Jesper Hammer" <Jesper.Hammer@Alleroed.dk>  
**Emne:** Mini-rundkørsel

Hej Jesper

Diskussionerne går stadig højt her i Blovstrød om placeringen af overkørslen til det nye Blovstrød.

Så sent som i går har jeg talt med folk, som både er for og i mod et lysreguleret kryds ud for Blovstrød Byvej.

Jeg går stadig helt klart ind for en placering ud for Blovstrød Byvej. Jeg er af den opfattelse at planæstetisk og trafikflow-mæssigt er det rigtigst, at placere krydset ud for Blovstrød Byvej, som teknikerne har foreslået. Jeg mener der bør åbnes op mellem de to bydele!

Den enkle, men elegante 'byport', som teknikerne har foreslået vil æstetisk blive ødelagt ved at etablere en indkørsel til det nye Blovstrød syd for Statoil, og vil give en hel forkert opfattelse af sammenhængen mellem de to bydele.

En ny "model" på løsning af problemet, er en minirundkørsel.

Mini-rundkørsler er jo blevet meget populære i de sidste par år - og langt hen ad vejen har de løst vejrydsproblemer og er samtidig væsentligt billigere end de traditionelle store rundkørsler.

Jeg har diskuteret om en mini-rundkørsel med kirkeværgen Jørgen Jessen, om dette kunne være en løsning for kirken. Og han er meget positiv indstillet.

Jeg har ud fra anvisninger og opmålinger nået frem til følgende:

Til mini-rundkørsler anbefaler man en midterø på 4 - 10 meter. Jeg har valgt 5 meter.  
 Cirkulationsbanen har de anbefalet til 5 - 6 meter bred. Jeg har valgt 5 meter.  
 Cykelsuperstien giver sig selv - den skal være 2,2 m.  
 Fortovet forsvinder næsten helt pga. de to sidevejstilslutninger (se luftfoto).

Jeg har så tegnet rundkørslen op, og den blive (excl. fortovene) Ø 19,4 meter. Ud for Blovstrød Byvej har jeg målt den totale vejbredde på Kongevejen til ca. det samme, altså 19,4 meter.

Efterfølgende har jeg lagt tegningen ind på et luftfoto, så man kan se, at med denne løsning er der plads til rundkørslen uden at det gør større "indgreb" i kirkens fredede areal.

Bemærk, at bilerne (lastbilerne) på Kongevejen kun skal fravige meget lidt ved midterøen for at komme igennem rundkørslen.

Hvis det er lidt af et problem at komme ind i rundkørslen fra det nye Blovstrød (fra den nordfra-kommende trafik) kan man jo benytte min tidligere idé med at lægge en føler i ny-Blovstrød-udkørslen, som giver rødt lys ved fordgængerovergangen ud for Østre Teglværksvej.

Jeg ved godt, at man tidligere har afvist løsning med en rundkørsel - men denne mini-rundkørsel må kunne løse problemet uden lysregulering og dermed uden stop/start af bilisterne.

Hvad siger teknikerne?

De bedste hilsner  
 -Flemming

Allerød Kommune  
Bjarkesvej 2  
3450 Allerød

Blovstrød: 15.10.2014

Teknik- og Planudvalget

Vedr.: Indsigelse til høring af

- 1) Rammelokalplan 1-134 for den nye del af Blovstrød og
- 2) Skitseforslag til trafiksaneringen af Kongevejen

Som beboer i Blovstrød har jeg følgende bemærkninger til den fremlagte ramme-lokalplan og trafiksaneringen af Kongevejen.

### 1. Rammelokalplanen

1.1) Det er tilfredsstillende, at man nu har erkendt, at der skal være to ind-/udkørsler til det nye Blovstrød: Én overkørsel ved Kongevejen og én mod Blovstrød Teglværksvej. Det vil i den grad aflaste overkørslen ved Kongevejen.

1.2) Det er utilfredsstillende, at man i planen har lagt op til, at man har mulighed for at opføre 3-etagers boliger (i op til 11 meters højde) i såvel byggefelt B3 som B4. Dette strider i øvrigt mod kirkebyggelinien, som dækker over 1/3-del af B3. Maksimal-højden for kirkebyggelinien er som bekendt 8,5 meter, hvilket bør fastholdes for hele bygge-afsnit B3 og B4.

En bygningshøjde på 11 meter er helt fremmed for al bebyggelse i Blovstrød og er for voldsomt og uønsket for det nye område.

### 2. Trafiksaneringen af Kongevejen

2.1) Den foreslåede beplantning af vejtræer langs Kongevejen og med de markante 'byporte' er tiltalende. Endvidere er det tilfredsstillende, at man ikke lukker overkørslen til Bakkedraget ved Kongevejen.

2.2) En flytning af de to sydlige parkeringslommer til en symmetrisk placering om den nye fodgængerovergang ud for Østre Teglværksvej er rigtig.

2.3) Overkørslen til det nye Blovstrød er placeret helt rigtigt ud for Blovstrød Byvej. Det skaber en visuel åbning mellem det eksisterende og nye Blovstrød, hvilket er meget væsentligt. Det giver samtidig det rigtigste trafikflow. Den løsning skal man fastholde!

Der bør endvidere overvejes, at nedlægge to parceller vest for Kongevejen, så åbningen bliver større (jf. bilag B), hvilket kirken også - her på det sidste - har indset.

Der har været indsigelser fra primært kirken mod et lysreguleret kryds. De mener, at det vil give ekstra støjgener i forbindelse med biltrafikens stop og start forårsaget af rødt stoplys ved krydset. Da over 80% af biltrafikken på Kongevejen vil være en 'grøn

bølge', skønnes generne dog at være begrænsede.

Imidlertid kan generne imødegås på forskellig måde:

A) Man kan etablere en mindre rundkørsel (mini-rundkørsel), som samtidig vil skabe en tilfredsstillende løsning for udkørslen fra Blovstrød Byvej mod syd ad Kongevejen.

Der er også plads til en lidt større rundkørsel, idet græsarealet syd/øst for Blovstrød Byvej ikke er kirkefredet (som tidligere hævdet af kirken). Der henvises i øvrigt til bilag A, som viser 2 eksempler.

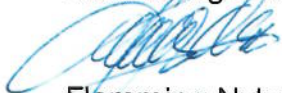
B) Spørgsmålet er, om krydset behøver at være lysreguleret. Flere mener ikke, at der er behov for dette. Der ligger i øvrigt en besparelse på ca. 1,5 mio., ved ikke at udføre lysreguleringen.

Hvis man mener, at der i myldretiden skal etableres et 'hul' i den specielt nordfra kommende trafikstrøm, kan dette etableres ved at nedlægge 'følere' i vejbanen ved ud- og indkørslen til det nye Blovstrød. Disse 'følere' skal give rødt lys ved fodgængerovergangen ud for Østre Teglværksvej, og dermed give 'fri bane' for de ventende bilister til og fra det nye Blovstrød. Et stop ved denne fodgængerovergang vil ikke genere kirken. Der henvises i øvrigt til bilag B1, B2 og B3.

2.4) Den foreslåede adgang over Kongevejen ved T-krydset v. Sortemosevej til skolen er umiddelbart valgt forkert. Det bør være den sydlige fodgængerovergang, der skal benyttes (hvad man i øvrigt også gør i dag). Ved at benytte den nordlige overgang skal man passere to færdselsårer, og man vil i øvrigt gå direkte ind i skolens 'lukkede' boldbane. Der er i dag allerede en adgang til skolens areal ud for den sydlige overgang. Der henvises i øvrigt til bilag C.

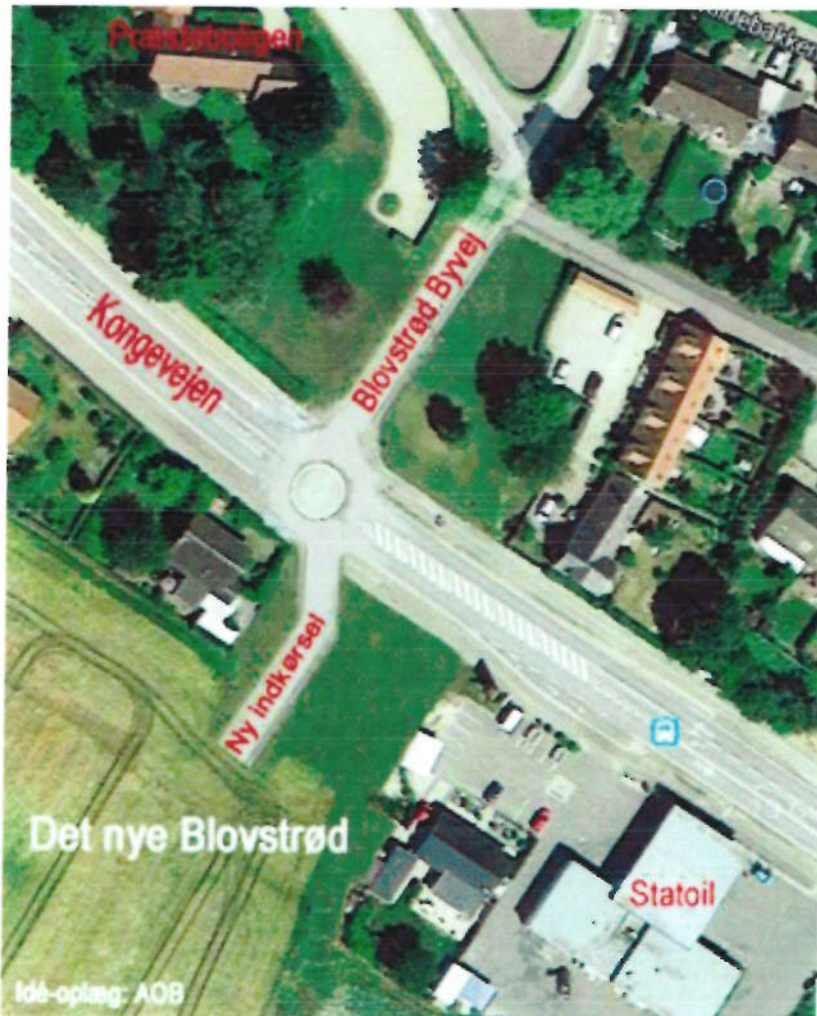
2.5) I forslaget til vejprojektet er man i anlægsoverslaget fremkommet med mulige besparelser på midterhellerne på Kongevejen. Som udgangspunkt er der regnet med anvendelse af chaussesten. Alternativt har man nu bl.a. foreslået betonbelægning eller farvet asfalt. Man må håbe, at kommunen ikke starter med at udføre et skrabet projekt, som i øvrigt kræver megen større vedligeholdelse. Chaussesten holder evigt!

Med venlig hilsen



Flemming Nyberg

# BILAG A



# BILAG B

Flemming Nyberg 15.10.2014



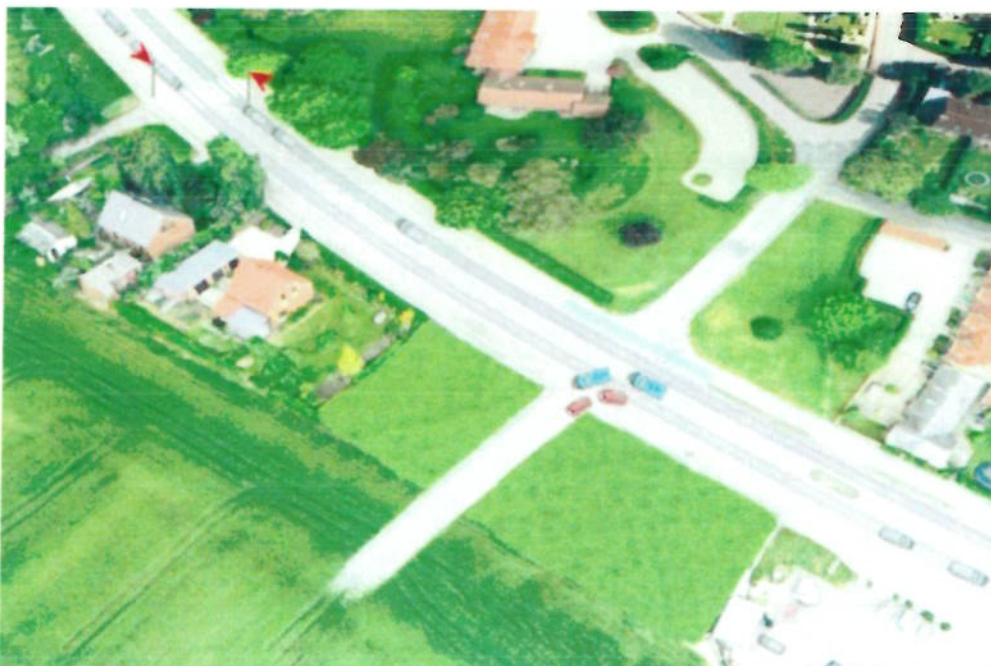
## B1

Specielt morgentrafikken på Kongevejen fra nord kan bevirke, at ud- og indkørsel fra/til det nye Blovstrød kan være vanskelig.



## B2

Ved at nedlægge 'følere' i vejbanen under de **RØDE** og **BLÅ** biler, kan dette give rødt lys ved fodgængerovergangen og dermed 'stop' for den nordfra kommende trafik.



## B3

Da der nu bliver pause i trafikstrømmen nordfra, kan både de **RØDE** biler komme ud fra det nye Blovstrød, og de **BLÅ** kan komme ind på området.

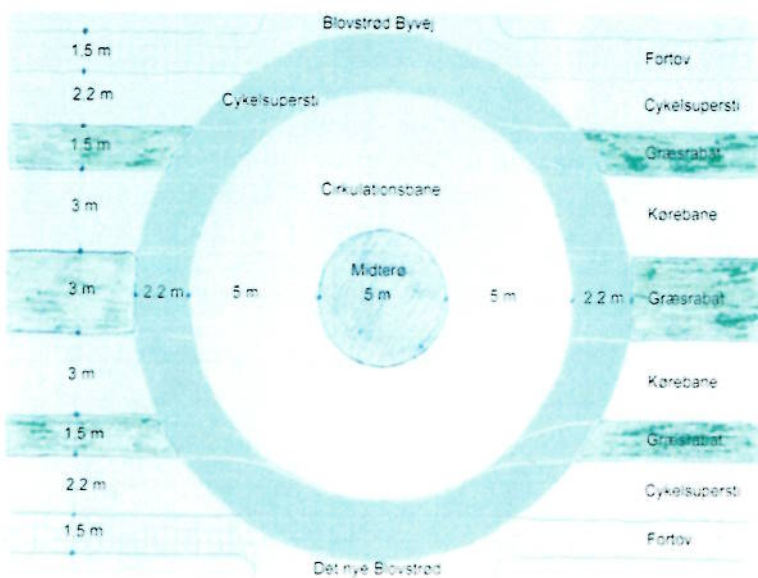


På planen anviser man ved Sortemosevej-T-krydset, at skolebørn fra bl.a. den kommende nye Blavstræde-bebyggelse og idrætsudøvere skal krydse vejbanerne to gange (**RØD** markering) og forcere en eksisterende 'indhegnet' boldbane.

Den rigtige løsning må være at passere Kongevejen ved det sydlige fodgængerfelt (**GRØN** markering). Så skal man kun krydse kørebanelen én gang.

Flemming Nyberg 15.10.2014

# Tillæg til BILAG A



## Udkast til dimensionering af en mini-rundkørsel

Mini-rundkørsler er blevet meget populære i de senere år - og langt hen ad vejen har de løst mange vejkrydsproblemer.

Ud fra anvisninger og opmålinger er følgende dimensionering af mini-rundkørslen foreslået:

Til mini-rundkørsler anbefaler man en midterø på 4 - 10 meter. Her er valgt 5 meter.

Cirkulationsbanen anbefales til 5 - 6 meter bred. Her er valgt 5 meter.

Cykelsuperstien giver sig selv - den skal være 2.2 m.

Fortovet 'forsvinder' næsten helt pga de to sidevejstilslutninger (jf. nederste luftfoto).

Mini-rundkørslen er tegnet op, og den blive (excl. fortovene) Ø 19.4 meter. Ud for Blovstrød Byvej er den totale vejbredde på Kongevejen opmålt til ca. det samme, altså 19.4 meter.

Efterfølgende er tegningen lagt ind på et luftfoto, hvor det ved denne løsning fremgår, at der er plads til rundkørslen uden at den gør 'indgreb' i kirkens arealer.

Trafikken på Kongevejen skal kun afvige meget lidt ved midterøen for at komme igennem rundkørslen.





**Fra:** Esben Aarsleff [<mailto:aaa@museumns.dk>]

**Sendt:** 11. september 2014 11:07

**Til:** O Kommunen

**Emne:** Lp for Ny Bovstrød

**Vedr. rammelokalplan for Ny Bløvsrød.**

Museet har foretaget en arkivalsk kontrol og en besigtigelse af det berørte område. Vi har nogle kommentarer vedr. de arkæologiske forhold på grunden.

Vi har ingen fund fra selve arealet, men der er en del fund i nærområdet. Mod øst har vi efterretninger om flere stenbyggede grave eller gravhøje omkring Høvelte Kaserne. Gravene skal henføres til sten- eller bronzealder. Mod nord ligger den historisk kendte Bløvsrød Landsby som kan føres tilbage til den tidlige middelalder. Netop omkring de historiske landsbyer kan man ofte finde bebyggelsen og bopladserne fra tidligere tider. Dette er f.eks. påvist i Kregme, Sigerslevøster, Ølsted og Skævinge. Mod nordvest ligger flere fredede dysser fra yngre stenalder. Og mod syd har vi kendskab til en hjulkorssten, som er udateret, men formentlig oldtid.

Ser man på områdets topografi, så består det både af flere markante forhøjninger og et typisk dødislandskab med små forhøjninger omgivet af mosehuller. De små forhøjninger var yndede for bosættelser op gennem stenalderen, og i visse dele af jernalderen, hvorimod de større forhøjninger var foretrukket i bronze- og jernalder generelt. Både topografi og fundene i nærområdet indikerer, at der kan være spor efter tidligere tider på arealet. Alene arealets størrelser gør det utænkeligt, at der ikke skulle have været bosættelser i oldtiden. Eventuelle spor fra tidligere tider er at anse for skjulte fortidsminder i henhold til Museumslovens Kap 8, §27. Og nøddugravning vil være lovpåkrævet, hvis de berøres af anlægsarbejde.

For at undgå, at eventuelle skjulte fortidsminder først erkendes i anlægsfasen, og derved kan forsinke et givent anlægsarbejde i op til eet år, anbefaler Museet at der gennemføres en arkæologisk forundersøgelse af hele arealet. Denne skal klarlægge hvorvidt der er skjulte fortidsminder på grunden, samt afgrænse dem med henblik på nøddugravning. Det vil være langt det mest økonomiske at foretage forundersøgelser af hele grunden på én gang, men det er selvfølgelig op til byherren/kommunen.

Med venlig hilsen

Esben Aarsleff  
Museumsinspektør



**MUSEUM NORDSJÆLLAND – HILLERØD**

Frederiksgade 11 DK 3400 Hillerød  
tlf 4824 3448 mobil: 6181 5820  
[www.museumns.dk](http://www.museumns.dk)

Den 1. januar 2014 fusionerede Folkemuseet i Hillerød, Hørsholm Egns Museum og Holbo Herreds Kulturhistoriske Centre til et samlet Museum Nordsjælland. Læs mere om fusionen på [www.museumns.dk](http://www.museumns.dk).

**Kirsten M. Andersen**

---

**Fra:** O Kommunen  
**Sendt:** 16. september 2014 07:42  
**Til:** O Plan og Byg  
**Emne:** VS: Mærket: Rammeplan for Bløvstrød

**Kategorier:** Blå kategori

**Fra:** Yvon Baunsgaard [<mailto:baunsgaard.freddy@gmail.com>]  
**Sendt:** 15. september 2014 15:53  
**Til:** O Kommunen  
**Emne:** Mærket: Rammeplan for Bløvstrød

Høringsforslag:

- **Der etableres tunnel.**

Herved undgås trafikregulering v/Kirken, så trafikken på Kongevejen kan køre uændret, og de eksisterende huse kan bevares.

Det vil også være fint, at flytte busstoppestederne til Rema 1000 med "blinkende" fodgængerovergang.

- **Nej - "til kun ejerboliger".**

Der skal være plads til alment bolig, (lejebolig), så f.eks. unge, skilte - og ikke mindst ældre kan flytte til mindre bolig. F.eks. Gårdhushaver mm. til rimelig husleje - og her skal Allerød borgerne have første prioritet!

Samtidig bliver der mange ældre de næste 10 år, som gerne vil dette. (Det mangler vi i Allerød Kommune). Samtidigt kan flere unge familier flytte til "ny" og gamle Bløvstrød, hvor skattekroneerne vil fylde godt.

Med venlig hilsen

Yvon & Freddy Baunsgaard  
Lundegårdsvej 13  
3450 Allerød

Mobil: 30800213 / 25393977

**Fra:** O Kommunen  
**Sendt:** 18. september 2014 09:03  
**Til:** O Sekretariat  
**Emne:** VS: Kongevejen 9

**Fra:** Karen Gjerløv [<mailto:karen.gjerlov@gmail.com>]  
**Sendt:** 17. september 2014 13:41  
**Til:** O Kommunen  
**Emne:** Kongevejen 9

Endelig en politiker der tør svare her og nu.

Til borgermødet den 11.9, hvor der var rigtig mange fremmødte, spurgte jeg om hvem der havde lyst til at købe et hus, der ligger på Kongevejen 9, med udsigt til en byggeplads indtil 2025.

"Det vil jeg" svarede Jesper Hammer og "iøvrigt er det færdigt i 2017."

Der var klapsalver fra publikum og undertegnede.

Det bliver kommunen også nødt til, hvis den vil bruge vores private vej,

Tak for de ærlige svar til først Erik Lund og sidst men ikke mindst til Jesper Hammer.

Jeg er glad for der var så mange vidner.

Karen Gjerløv  
Kongevejen 9  
3450 Allerød

**Kirsten M. Andersen**

---

**Fra:** O Kommunen  
**Sendt:** 25. september 2014 17:18  
**Til:** O Plan og Byg  
**Emne:** VS: Rammeplan for Bløvsstrød

**Kategorier:** Rød kategori

**Fra:** Erling Jebe [<mailto:erlingcarstenjebe@gmail.com>]  
**Sendt:** 25. september 2014 16:06  
**Til:** O Kommunen  
**Emne:** Rammeplan for Bløvsstrød

Vi hilser den nye bydel i Bløvsstrød velkommen.  
Det er vores håb at bebyggelsen bliver som beskrevet og at der ikke kommer væsentlige ændringer.  
Vi ønsker en god, bred og lys gangtunnel under Kongevejen, og udkørsel med et lyskryds syd for Statoil.  
Kongevejens renovering er tiltrængt og skitseforslaget ser godt og fornuftigt ud. En "Byport" og enkeltbaner med midtersten samt vejtræer i begge sider, vil være, ikke bare pænt, men også trafiksikkert. Hastigheden bør nedsættets til 40/50, da vi i dag oplever strækningen som en racerbane.  
Med venlig hilsen  
Lone og Erling Jebe  
Lundegårdsvej 15

## Kirsten M. Andersen

---

**Fra:** O Kommunen  
**Sendt:** 29. september 2014 07:53  
**Til:** O Plan og Byg  
**Emne:** VS: Mærket: Rammeplan for Bløvstrød

**Kategorier:** Rød kategori

**Fra:** Gitte Pedersen [<mailto:gp@advapotekergaarden.onmicrosoft.com>]

**Sendt:** 26. september 2014 11:21

**Til:** O Kommunen

**Emne:** Mærket: Rammeplan for Bløvstrød

Vi skal hermed fremkomme med vore skriftlige indsigelser mod kommunens rammelokalplan og renovering af kongevejen:

1. Indsigelse mod udkørsel til Kongevejen fra den nye del af Bløvstrød.  
Forslag: udkørsel langs NEFF til Sortemosevej, og derefter kan der drejes af til såvel Allerød Centrum, som til Kongevejen ad det lysregulerede kryds der allerede eksisterer.
2. Indsigelse mod såvel lysregulering som rundkørsel på kongevejen.  
Forslag: Lysregulering og rundkørsel er ikke nødvendig hvis man forholder sig som i pkt. 1 – derved sparer kommunen penge. En rundkørsel mener jeg er direkte farlig for især skolebørn, da bilister ikke altid har øjnene på de bløde trafikanter  
**Forslag: En Tunnelløsning** således at gående og cyklister, uden at blive kørt ned af tung trafik, sikkert kan krydse Kongevejen.
3. Indsigelse mod 50 km-zone, indsnævringer m.m. på Kongevejen.  
Lad Kongevejen forblive som den er – det sparer således kommunen for endnu flere penge. Ny belægning, vejtræer m.m. vil ikke forskønne "byporten", der i forvejen mødes af en stor grim REMA med tilhørende skilt, en kro der har kendt bedre dage, og på den anden side en NETTO butik. Brug lidt penge på at forbedre cykelstien i stedet for, og før den nye del af Bløvstrød ud på Sortemosevej for så vidt angår motoriserede køretøjer.

Kongevejen er i forvejen en meget trafikeret vej, og især i dårligt vejr er der lange kødannelser fra Hillerød mod Birkerød i morgentrafikken. 1 til 2 timer i bil er ikke usædvanligt fra Bløvstrød til Birkerød når der er sne- og isglat, og så tør jeg ikke tænke på hvordan trafikken vil se ud med 50-km zone, endnu en lysregulering/rundkørsel, lysreguleret overgang ved Teglværksvej m.m.

*Med venlig hilsen*

*Gitte Pedersen og Brian Pedersen*

*Smedegyden 1, Bløvstrød*

*3450 Allerød*

Til Allerød Kommune  
Bjarkesvej 2  
3450 Allerød  
att.: Teknik og Planudvalget

Blovstrød, den 3. oktober 2014

### Indsigelse til høring vedrørende rammelokalplan 1-134 for den nye del af Blovstrød, samt skitseforslag til trafiksanering af Kongevejen.

Som beboere i Blovstrød fra marts 1962 og siden da kirkegængere i Blovstrød Kirke skal vi hermed gøre indsigelse mod forhold i rammeplanen og skitseforslaget, der vil være til stor skade for kirkens virke. Vi har været tæt på kirkens daglige virke gennem medvirken tidligere som menighedsrådsmedlem og nu som aktivitetsudvalgsmedlem, henholdsvis kirkeværge. Vi har derfor nært kendskab til kirkens opgave og indsats og dens værdi som kulturelt center for Blovstrød. Det vil være af stor betydning også for de nye tilflyttere til Blovstrød, og det vil sikkert for mange være et trækplaster under forudsætning af, at vi bevarer og beskytter det helt særlige miljø, der er om kirken som middelalderlig landsbykirke.

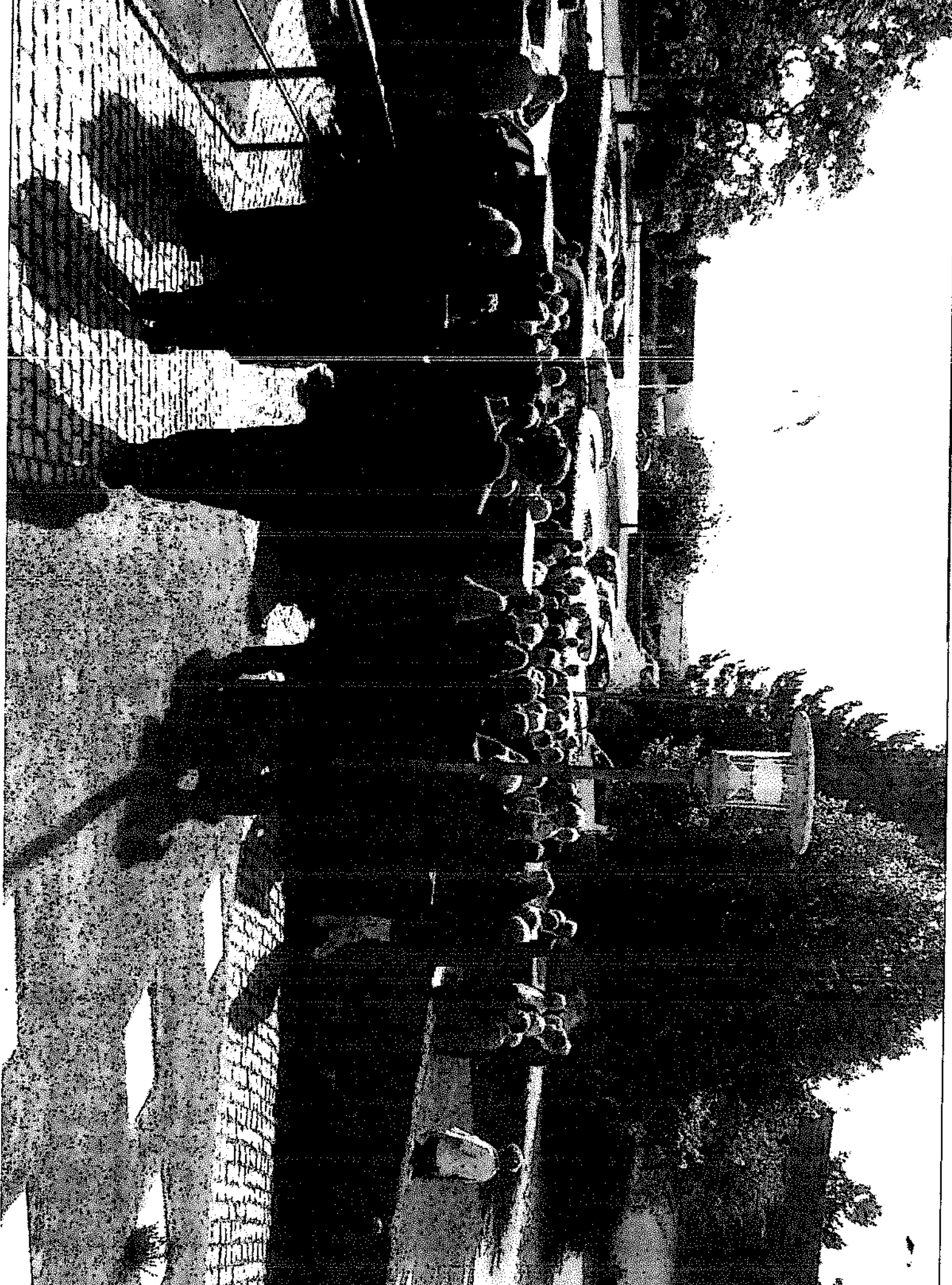
Rammeplanen for den nye del af Blovstrød bygger på en tæt relation mellem den nye og den bestående sydøstlige del af Blovstrød, hvilket udmøntes i en tilslutning til Kongevejen over for Blovstrød Byvej. Som konsekvens heraf indeholder forslaget et lysreguleret kryds umiddelbart op til kirkens areal. Dette vil medføre en meget forøget støj fra start og stop ved kirken, kirkegården og præstegården, ligesom emission af udstødningsgasser ved acceleration og opbremsning bliver langt værre, end det i dag er tilfældet. Handlinger ved bisættelser (se vedhæftede billede), bryllupper, konfirmationer mv sker ofte på pladsen foran kirken tæt på krydset. Disse handlinger vil ligesom gravfreden for besøgende på den forreste del af kirkegården blive kraftigt forstyrret. Endvidere er støjniveauet allerede nu omkring præsteboligen, som blev målt i 2007 af Dansk Lyd Consult og blev konkluderet som "generende højt, så man må hæve stemmen for at tale sammen" på trods af, at stop og start alene dengang var påvirket af lyskrydset ved Sortemosevej. Også det planlagte busstoppested ved præstegårdshaven vil give anledning til stærkt forøgede gener.

Der er fremsat forskellige forslag til bedre løsninger, bl. a. etablering af en lille rundkørsel, der vil tilgodese en mere jævn kørsel gennem krydset og dermed give et langt mindre støjniveau. Sammen med den planlagte ved lysregulering beskyttede fodgænger- og cyklistovergang i forlængelse af Østre Teglværksvej og lysregulering ved Sortemosevej, bør denne løsning være fuldt ud tilfredsstillende. Skolebørnene skal således ikke færdes ad de usikre veje ved kirken, hvor bløde trafikanter og biler ikke er adskilt. Rundkørslen kan smukt udformet danne et pænt element på pladsen foran kirken. Den åbning, der nødvendigvis i så fald må skabes vest for Kongevejen, vil danne det ønskede frie syn op imod kirken fra den nye del af Blovstrød. Rundkørslen vil dertil skabe en langt mere tilfredsstillende løsning på udkørslen fra Blovstrød Byvej mod syd i forhold til i dag. Hvorvidt det, som foreslået af nogle, vil være muligt at udforme krydset uden lys og uden rundkørsel og blot etablere indfletningsbaner, må vejspecialisterne vurdere.

Som beboer i Blovstrød opleves indkørslen til Blovstrød fra Birkerødsiden uskøn på grund af Statoil Tankstationen, der udgør en ucharmerende velkomst til byen. Dertil kommer kikket op mod REMA 1000's dominerende reklameskilt. Det nye Blovstrød vil som alternativ til krydset ved Blovstrød Byvej kunne opnå en langt mere tiltalende ind- og udkørsel ved en løsning med eller uden rundkørsel syd for tankstationen. Der er plads til at udforme en udfletning, hvor der kan skabes en helt anderledes åben, grøn vej op til det nye byggeri, der vil komme til at ligge smukt synligt på skråningen op mod Østre Teglværksvej. Rigtigt udført kan det udgøre den påtænkte byport til Blovstrød. Derved undgås den stærkt forøgede trafik ved Blovstrød Byvej. Tanken om, at det vil virke som en uvenlighed over for de nye Blovstrødboere er uden mening, da der skabes fine forbindelser over Kongevejen ved Østre Teglværksvej og ved Sortemosevej, så trafikanterne på sikker vis kommer tæt på kirke og skole, samt til grønningen bag kirken. Endvidere kan den gamle kirkesti åbnes for bløde trafikanter og føres til udmunding ved Østre Teglværksvej ud for sognegårdshaven, så den ønskede samhørighed med kirken opnås. Grundet det høje terræn vest for Kongevejen opnås et kik til kirken fra de enkelte parceller. Den af fredningsbestemmelserne begrænsede bolighøjde vil medvirke hertil.

Som konklusion skal vi henstille til kommunen at vælge den løsning, der er til mindst mulig skade for de aktiviteter, der hører til virket omkring Blovstrød Kirke. Et lysreguleret kryds vil således ikke kunne accepteres. Endvidere bør busstoppestedet ikke placeres ved Sognegården.

  
Grete og Jørgen Jessen



Allerød Kommune  
- 9 OKT. 2014

Blovstrød Menighedsråd  
Kærvej 20  
3450 Allerød  
Lars Lund, formand

Blovstrød den 7. oktober 2014

Til: Allerød Kommune  
Bjarkesvej 2  
Att.: teknik- og planudvalget  
3450 Allerød

Emne: Høringssvar, Rammelokalplan 1-134 for ny Blovstrød, samt skitseforslag til trafiksanering af Kongevejen.

Senest på borgermøde i Blovstrød, torsdag den 11. september 2014, fremførte Blovstrød Menighedsråd sine holdninger og indsigelser.

Kirken er naturligvis påvirket af tidernes udvikling, således har Kongevejen også gennem tiden udviklet sig, nu til en ubehagelig støjende nabo til kirken og de af Blovstrøds borgere, der bor langs og nær ved Kongevejen.

Kongevejen er meget tæt på kirkens område, så tæt, at et lysreguleret kryds ved Blovstrød Byvej vil:

1. Skæmme kirken og genere de beboere, der bor i krydsets nærhed visuelt.
2. Betyde start- og stopmanøvrer, der vil medføre mere end en fordobling af støjgener og luftforurening, da langt flere biler end hidtil vil skulle henholdsvis stoppe og starte.
3. Have voldsom indflydelse på miljøet (støj og forurening) ved kirkelige handlinger på kirkens forplads (bisættelser, bryllupper m.m.), samt for præsteboligen.
4. Ved den planlagte flytning af buslommerne vil præsteboligen påføres yderligere støj og forurening.
  - a. Kirken foretrækker en indkørsel til den nye bydel et andet sted end fra Kongevejen.
  - b. Såfremt dette ikke kan imødekommes, foretrækker kirken at ind- og udkørsel fra den nye del af Blovstrød placeres i den sydlige kant af Statoils grund *uden* lysregulering, så trafikstøj fra start og stop, samt uro fra lysmaster undgås. En sådan løsning vil give en smuk indkørsel med kik op på den nye bebyggelse.
  - c. Fastholder kommunen, at krydset skal placeres ud for Blovstrød Byvej ønsker menighedsrådet at krydset etableres som en rundkørsel.

Tage V. Andersen, som menighedsrådet har konsulteret, er miljøstyrelsens specialist på trafikstøjområdet. Tage V. Andersen påpeger, at en løsning med rundkørsel er langt mindre støjende end et lysreguleret kryds.

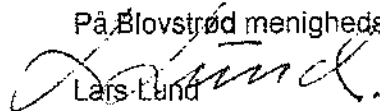


Menighedsrådet kræver, at kirkebyggelinjen på 300 meter overholdes, hvilket betyder en maksimal byggehøjde på 8,5 meter og foreslår at den øvrige bebyggelse etableres i denne højde.

Det er ikke muligt for menighedsrådet at etablere støjdemning (støjhegn) langs Kongevejen på den eksisterende støjvoid for derved at dæmpe støjen i præstegårdshaven grundet den lyste fredningsdeklaration.

Vi opfordrer derfor kommunen til at lytte til os og på ansvarlig vis undgå at skade Blovstrøds mere end 800 år gamle, uvurderlige kirkemiljø og bevare det unikke område. Både af hensyn til nuværende beboere såvel som nye tilflyttere.

På Blovstrød menighedsråds vegne



Lars Lund  
Formand

cc. Den kongelige bygningsinspektør, Helsingør Stift og Hillerød Provsti.

Den 16. oktober 2014  
Dok.nr. 117417/14

Allerød Kommune  
Att.: Teknik- og planudvalget  
kommunen@alleroed.dk

Vedr.: Rammelokalplan 1-134 for ny Blovstrød samt skitseforslag til trafiksanering af Kongevejen

Det skal herved meddeles, at Helsingør Stiftsøvrighed fuldt ud tilslutter sig Blovstrød sogns menighedsråd og den kgl. bygningsinspektør – Rønnow Arkitekters - indsigelser af henholdsvis 7. og 10. oktober 2014 mod at vejtilslutningen til det nye boligområde placeres ud for Blovstrød Byvej med de åbenlyse gener dette vil medføre for Blovstrød Kirke og de kirkelige funktioner.

Indsigelserne vedlægges.

Med venlig hilsen

Thorkil Bo Jørgensen  
stiftsfuldmægtig

Kopi til:  
Blovstrød sogns menighedsråd  
Hillerød provstiudvalg  
Den kgl. bygningsinspektør – Rønnow Arkitekter

Tage V. Andersen  
Bløvstrød  
Den 20. oktober 2014

## Høringssvar til de fremlagte forslag til Rammelokalplan for det nye Bløvstrød og for Kongevejens sanering

Kort om mig selv og min familie:

Har boet i Bløvstrød siden 1980, først på Lille Bløvstrødvej, siden 1985 på Kildebakken over for kirken.

Har 2 børn der har gået i Bløvstrød skole og har nu også 2 børnebørn i Bløvstrød, hvoraf den ældste netop er startet i skolen.

Der er mange gode tanker i de to fremsatte beslutningsforslag:

### Rammelokalplan for det nye Bløvstrød:

1. Vejadgang både via Kongevejen og Bløvstrød Teglværksvej. Giver mere fleksibilitet.

### Kongevejens sanering:

1. Reduceret hastighed
  - Færre trafikulykker
  - Mindre støj
2. Flere Midter-heller.
  - Gør det nemmere at komme over i to omgange. F.eks. ved Ejnars Sti og ved Statoil
3. Støjdæmpende asfalt,
  - men bør også etableres i den nordlig del af Bløvstrød; støjskærme viser behov også her

Også ting ved projekterne som jeg synes man med fordel kan forbedre

1. Lade projektet omfatte **hele Bløvstrød**
  - Byporte: hvorfor kun fra Netto til Statoil? Bør være fra Sandholmgårdsvej til Drabæk og tilsvarende mod øst

Efter min mening og med baggrund i min uddannelse som trafik- og byplanlægger lægger man i de fremlagte forslag alt for ensidigt vægt på afvikling af biltrafikken til/fra den nye del af Bløvstrød.

Man glemmer, at et væsentligt middel til at begrænse trafikulykker mellem biler og de bløde trafikanter er, på forskellig vis så vidt muligt at adskille disse trafikstrømme ved at lave særlige stiforbindelser for de bløde trafikanter, og ved at opmuntre forældrene til at lære deres børn at færdes i trafikken ad disse stier, så de kan blive selvhjulpne, i stedet for at køre dem i skole i bil, og ved at gøre det besværligt, med hastighedsbegrænsninger og bump, for de (alt for) travle forældrene at køre hurtigt, der hvor der alligevel er konfliktpunkter.

Det har man på en udmærket måde søgt at løse i det nuværende Blovstrød ved 30 km hastighedsbegrænsning og bump forbi gadekæret og ad Byagervej forbi skolen og daginstitutionerne.

I oplæggene synes jeg at man er på vej til at ødelægge den nuværende gode situation ved med det lysregulerede kryds ved Blovstrød Byvej at lægge op til at forældrene hurtigt skal kunne køre deres børn i skole ad den vej, hvor der netop er mange børn der krydser bilvejene.

**Forældrenes trang til at køre deres børn i skole fremhæves oven i købet (i miljøvurderingen side 23) som den væsentligste grund til at det er nødvendigt at etablere et lysreguleret kryds ved Blovstrød Byvej.**

Herved risikerer man også at modarbejde de to mål som byrådet jf. miljøvurderingen har stillet op for trafikafviklingen for området: 1) at fremme sunde og miljøvenlige transportformer i en tidlig alder, og 2) at prioritere de lette trafikanter og ideelt set gøre biltrafik overflødig.

Som støtte for dette stiller man det op som en afgørende ting for sammenhængskraften mellem det nye og det nuværende Blovstrød, at der kommer et lyskryds netop her; men det er vel ikke biltrafikken mellem de to Blovstrød bydele der er afgørende for sammenhængskraften.

Sammenhængskraften vil i højere grad være knyttet til de relationer der naturligt er omkring:

- at bringe børn i vuggestue/børnehave på Byagervej eller Sjælsø Allé
  - den trafik kan med bil bedre ske ved udkørsel "bagom" til Sortemosevej via det eksisterende lyskryds til pasningsstedet
  - og til fods / cykel via stier/fortov mere sikkert også gennem Sortemosevejskrydset som beskrevet nedenfor
- at få børn i skole
  - her gælder det samme som ovenfor
- at købe ind lokalt
  - det sker i butikkerne langs Kongevejen uden specifikt behov for krydsning ved Blovstrød Byvej.
- at komme på arbejde (har for de fleste ingen speciel tilknytning til lokalområdet)
  - ved kun at tillade højresving ved udkørsel fra Ny Blovstrød til Kongevejen og sende den øvrige (ellers venstresvingende) trafik "bagom" til Sortemosevejskrydset kan man bevare en gennemgående midterhelle, der gør det lettere for gående og cyklister at krydse Kongevejens to retninger i to tempi.

På den baggrund vil jeg samlet set foretrække alternativ 1 frem for hovedalternativet med de begrundelser der er nærmere beskrevet i det følgende, hvor problemerne der skal løses omkring renoveringen af Kongevejen og specielt krydsningen af eller tilslutningen til Kongevejen for den nye del af Blovstrød er opdelt i tre hovedgrupper:

1. De trafikafviklingsmæssige (på/ved Kongevejen; i det øvrige Blovstrød)
2. De trafiksikkerhedsmæssige
3. De støjmæssige

## 1. Trafikafviklingen

### a. På/ved Kongevejen

Trafikafviklingsmæssigt vil det være afviklingen af trafikken på Kongevejen (og Sortemosevej) der vil være den styrende for hvilke løsninger der kan vælges, især i myldretiderne.

Selv om vi finder geniale lokale løsninger for trafikken mellem det ny og det gamle Blovstrød, vil politiet næppe acceptere dette, hvis trafikken dagligt bryder sammen på Kongevejen som er en regionalvej.

Og her er det myldretiderne der er dimensionsgivende. Resten af døgnet skal folk nok finde ud af at komme over Kongevejen.

Derfor er det trafikken gennem Sortemosevejskrydset (og indirekte Sandholmgårdvejskrydset) der styrer pauserne i trafikken.

En eventuel lysregulering ved Østre Teglværksvej 250 meter fra Sortemosevejskrydset vil i myldretiden fuldstændigt skulle indrettes efter Sortemosevejskrydsets signaler, ellers bryder trafikken sammen på hele strækningen.

Det samme gælder i lidt mere afdæmpet form for et eventuelt lyskryds ved Blovstrød Byvej.

Omvendt giver denne afhængighed (som angivet i kommunens miljøvurdering) også den fordel, at der med signalets skiften bliver nogle pauser i trafikstrømmen på hele strækningen, som kan udnyttes til at krydse Kongevejen, for fodgængere og cyklister især hvis og hvor der er midterhelle, så det kan gøres i to tempi.

Med et fodgængerstyret lysanlæg vil man alligevel skulle vente på at der bliver grønt, og også i den sammenhæng har den gennemgående trafik normalt førsteprioritet i myldretiden.

Ud fra disse hensyn kan man næppe forvente, at politiet som trafikafviklings-myndighed vil acceptere, at der kommer lysreguleringer ved enhver udkørsel til en regionalvej som Kongevejen, og jeg mener heller ikke selv at det er nødvendigt eller en fordel at gøre disse kryds lysregulerede, jf. nedenfor under det trafiksikkerhedsmæssige.

Allerede i dag kører jeg selv og andre kun ud på Kongevejen ved Blovstrød Byvej hvis det kan betale sig tids- /og sikkerhedsmæssigt (dvs. uden for myldretiden). Ellers kører man op til Sjælsø Allé og ud der, hvor oversigtsforholdene er bedre, og de andre trafikanter er mere indstillet på at holde tilbage, fordi de alligevel skal stoppe ved lyskrydset lidt senere.

På samme måde vil bilisterne i det ny Blovstrød formentlig også finde ud af i myldretiden at køre "bagom" ad Blovstrød Teglværksvej til Sortemosevej og videre derfra.

Selv hvis man etablerer de planlagte lysreguleringer ved Blovstrød Byvej og Østre Teglværksvej, er der stadig mange der må kæmpe med selv at komme ud på / krydse Kongevejen de steder hvor der ikke er lysregulering: Blovstrød Kro, Rema 1000, beboerne langs Kongevejen, Statoil, Bageren og Bakkedraget.

### b. I det øvrige Blovstrød

#### *Dobbeltretning af Blovstrød Byvej.*

Det er blevet fremført (med henvisning til mit tidligere fremsendte notat fra 2006 som stadig er relevant), at det eneste kritiske punkt i forbindelse med oversigtsforholdene og dermed om man kan dobbeltrette Blovstrød Byvej, er bøgehækken ved kirkens parkeringsplads.

Det er rigtigt, at dette er det mest kritiske punkt, men som det også er anført i notatet kan også den høje kirkegårdsmur være et kritisk punkt oversigtsmæssigt.

Hvis man fjernede bøjehækken, eller rykkede den 1 meter ind på P-pladsens område, ville vejens smalleste sted ved hjørnet af kirkegårdsmuren være 6 meter bred. Som nævnt i notatet er minimumsbredden i vejreglerne 5,5 meter af hensyn til at to biler skal kunne passere hinanden plus det tillæg der psykisk kræves (som beskrevet i notatet), når vejen fysisk er begrænset i en af siderne som her af den høje kirkegårdsmur

Desuden kan der være problemer ved husene nord for gadekæret, hvor Blovstrød Byvej på det smalleste sted kun er 5,0 m bred.

Trafiksikkerhedsmæssigt vil det dog gøre det mere usikkert for skolebørnene (også de nuværende) at skulle forholde sig til trafik fra to sider i stedet for en.

Yderligere vil det give store problemer med snefyndning om vinteren da sneen pga kirkegårdsmuren ikke bare kan skubbes ud til siden og der ikke i øvrigt er oplægsplads for sneen, samtidig med at mange biler i forvejen har svært ved at komme op ad bakken, når det er glat.

#### *Stop for trafik ved kirkelige handlinger på kirkeforpladsen*

For at undgå konflikter mellem kirkegængere i større tal ved f.eks. bryllupper, begravelser o.l. vil jeg foreslå at man etablerer et særligt trafiksignal (stoplys med forklarende tekst) der kan aktiveres fra kirken, når kirkegængerne forlader kirken, så biltrafikken standses eller omdirigeres indtil ceremonien er forbi, evt. ad den eksisterende asfaltsti i nordkanten af kirkegården, hvis stien udvides med 1 m ekstra asfalt.

## **2. Trafiksikkerhedsmæssigt**

I politikernes debat har man alene fokuseret på, at børnene fra den nye del af Blovstrød på deres vej til skole krydser Kongevejen ved Blovstrød Byvej og bevæger sig ad denne mod skolen.

Et mere oplagt alternativ, der også indgår i de fremlagte planer, er at de bevæger sig ad et stisystem langs Kongevejen bag om kroen op til det lysregulerede kryds ved Sortemosevej.

Denne løsning vil også være bedre i overensstemmelse med det beskrevne formål med rammelokalplanen:

**færdsel for bløde trafikanter prioriteres højt med etablering af stisystemer, som forbinder boligbebyggelsen med ... Blovstrød Skole .. og øvrige servicefaciliteter**

Hvis børnene krydser Kongevejen ved Blovstrød Byvej skal de yderligere krydse to veje (Blovstrød Byvej og Kærvej) der ved skolestart er ret trafikerede, samt fire andre mindre veje, mens de ved at bruge krydset ved Sortemosevej ikke skal krydse andre veje. Og forskellen på de to skoleveje er højst 250 meter. Det samme gælder hvis man skal følges med sine børn til daginstitutionerne på Byagervej.

Herved kan man formentlig spare ca. 1,5 mill. kr. til en tvivlsom lysregulering og 0,3 mill. Kr. til cykelsti/fortov på Kærvej.

I miljøvurderingen for forslaget (side 21) beskrives krydsninger af Kongevejen ved at barriereeffekter er uovervindelig for fodgængere. Det er altså kun rigtigt i myldretiderne.

Det er rigtigt, at det tidligere var svært og farligt at krydse Kongevejen, når folk skulle over til Statoil-tanken og købe slik og andet; men efter at man har fået lavet en midter-helle her, er det væsentligt nemmere og

## Trafikstøj fra lysreguleret kryds versus rundkørsel

I den fremlagte miljøvurdering har man alene (som det ses af miljøvurderingen side 24) regnet på vejstøjen syd for Kongevejen i det nye område og kun for en T-vejs-løsning og ikke for bebyggelsen nord for vejen og slet ikke med et 4-vejs kryds. Som det ses af figuren side 26 er der netop en særlig støjbelastning af dette område. Det vil især gælde for de nord-syd-liggende bygninger (på Bakketoppen) hvor Bløvstrød Byvej i 4-vejs-løsningen rykkes meget tættere på husene.

Det er væsentligt at støjmålinger og støjberegninger foretages af firmaer der er akkrediteret til dette. Det har først været muligt fra 2011, og kommunens konsulentfirma, Niras, er nu akkrediteret til dette, så forhåbentlig gælder det også for de støjvurderinger der ligger til grund for kommunens vurderinger. Det kan dog ikke gælde for de støjberegninger der er lavet i 2009.

Det er dog også væsentligt, at beregningerne baseres på den nyeste officielle viden på området. Denne blev opdateret med Vejdirektoratets Rapport 434: "Håndbog – Nord2000. Beregning af vejstøj i Danmark" (ref. 1), der udkom i juni 2013. Det er mere tvivlsomt, om der er taget hensyn til dette ved kommunens vurderinger, idet man i pressen fra kommunens side har hævdet, at støjniveauet ikke ændres pga. det planlagte lysregulerede kryds, og ikke vil være større end hvis der etableres en rundkørsel.

Af Vejdirektoratets håndbog fremgår det (side 17) at, "Nye målinger udført af Vejdirektoratet ved landeveje har indikeret 3-5 dB lavere støjniveauer nær ved (ca. 25 m fra) vejkryds efter at de blev ombygget til rundkørsler".

I den reference (14) der konkret henvises til i håndbogen: "Støjmæssige konsekvenser af ombygning af rundkørsler" er der belyst 3 konkrete eksempler, hvoraf det første må siges at passe særdeles godt til situationen for det planlagte kryds: Kongevejen / Bløvstrød Byvej-Ny Bløvstrødvej. (en mindre vej, der krydser en meget trafikeret landevej).

For denne type anføres det, at "hvor en rundkørsel erstatter et vigepligtsreguleret kryds, bliver hastigheden på hovedlandevejen kraftigt sat ned. Dette resulterer i et tydeligt fald i støjniveauet i nærheden af rundkørslen. For en position 50 til 60 m fra en rundkørsels midte kan et fald mellem 2,2 til 4,7 dB blive målt. For en position længere fra en rundkørsel (160 m) er faldet mellem 1,4 og 3,2 dB".

Såfremt man ønsker nærmere oplysninger om disse forhold, kan man sikkert få det hos den ene af forfatterne til undersøgelserne, Bent Andersen, der bor i Bløvstrød.

Jeg er bekendt med at man påtænker at udlægge støjsvag asfalt på strækningen omkring krydset. Som det er anført i Vejdirektoratets nye håndbog (Tabel 4 side 14) skal man dog tage højde for at den støjdæmpende virkning reduceres med belægningens alder, så man i gennemsnit kun får en reducerende virkning på 1-2 dB afhængigt af hvilken belægningstype der er der på nuværende tidspunkt.

Og denne reduktion virker kun på dæk/vejbane støjen, men ikke på motorstøjen som er den der påvirkes ved køremåden (rundkørsler/lyskryds).

Motorstøjen er desuden, især for den tunge trafiks vedkommende, påvirket af stigningsgradienten på 2-3 %, hvor lastbilerne skal starte op ad bakke mod nord. Ifølge den tidligere håndbog (ref. 1 i ref. 1 side 20) hvor dette særtilfælde er behandlet, giver det et ekstra støjbidrag på ca. 1,5 dB.

mere sikkert. Det ville have været endnu bedre, hvis man havde forsænket kantstenen på midter-hellen på det midterste stykke ned i niveau med vognbanen, så folk med barnevogne kunne komme ind på hellen uden først at skulle kæmpe med at få barnevognens hjul op over kantstenen (som man har gjort det ved krydsningen ved Ejners sti længere oppe ad Kongevejen.

Med de venstresvingsbaner der er planlagt i krydset ved Blovstrød Byvej / Ny Blovstrød er det ikke muligt at lave samme to-tempi-løsning for de krydsende fodgængere her i selve krydset, da der ikke er plads til en midter-helle.

Her ville jeg sløjfe de to fodgængerovergange over Kongevejen i selve krydset, og i stedet lave en overgang som planlagt ved Østre Teglværksvej, men ved midter-hellen ud for Statoil 30 meter mod sydøst evt. med en forhandlet sti-passage øst om huset ved Statoil.

Der har også været fremsat et forslag om en lysreguleret fodgængerovergang ved Østre Teglværksvej, primært for at skabe overgang for buspassagerer ved de to nye stoppesteder.

Da der her er planlagt en midter-helle, så overgangen kan ske i to tempi, og da der som nævnt ovenfor er trafikmæssige pauser pga. signalet ved Sortemosevej, kan jeg ikke sikkerhedsmæssigt se noget behov for en lysregulering her.

Jeg har i øvrigt svært ved at se logikken i at nogen fra det nye Blovstrød skulle have en interesse i at krydse Kongevejen mod øst ved Østre Teglværksvej for at tage med en bus der 100 m længere fremme krydser tilbage igen mod Lillerød. Så kan man da lige så godt og hurtigt fortsætte på den vestlige side af Kongevejen og gå over Sortemosevej i det eksisterende lyskryds til busstoppestedet ved Niras.

Problemet der blev nævnt på borgermødet om krydsningen af Kongevejen for elever der i skoletiden skal over i Blovstrødhallen, mener jeg kunne løses ved at genindføre skolepatruljer i hver klasse, og ved at kommunen aflønner disse med en betaling der er høj nok til at gøre det attraktivt for eleverne at optræde som skolepatruljer der regulerer trafikken, men væsentligt billigere end det, det koster at anlægge en tunnel.

Supplerende vil jeg foreslå, at man ved skiltning gør det legitimt at køre i begge retninger på cykelstien på østsiden af Kongevejen på stykket mellem Sortemosevej og Bakkedraget, så cyklister til det gamle Blovstrød fra Lillerød kan fortsætte ad den dobbeltrettede cykelsti langs Sortemosevej helt frem til lyskrydset og køre over her og ned til Bakkedraget og ind i bebyggelsen, i stedet for som nu at skulle foretage to farlige krydsninger, først over Sortemosevej ved Niras, og dernæst over Kongevejen ved Blovstrød Byvej.

Det har jeg altid selv anbefalet mine egne børn, og sagt at jeg nok skulle betale en eventuel bøde. Hellere det end et barn der er kørt ned i trafikken.

### **3. Støjmæssigt**

Støj mæssigt vil et lyskryds ved Blovstrød Byvej støje mere end nu for de nærmeste boliger, også selv om der etableres støjsvag vejbelægning. Det skyldes bl.a., at lastbiler ved start mod nord efter stop ved krydset skal bruge ekstra motorkraft til at komme i gang op ad bakken, og motorstøj dæmpes ikke af den støjsvage vejbelægning på samme måde som støjen fra dækkenes rullen hen over asfalten. Dette forhold indgår ikke i Vejdirektoratets generelle støjberegningsmetoder, men må indregnes separat. Jeg mener derfor også at kommunens miljøvurderings afsnit om dette på side 23-26 er alt for overfladiske som jeg nærmere vil påpege i det følgende.



I forhold til nu kan der altså samlet set være om en øget støjbelastning på ca. 3,5 dB for de nærmest liggende boliger ved krydset ved at etablere et lysreguleret kryds frem for en rundkørsel. Det svarer alt andet lige til støjen fra en fordobling af trafikmængden som ville forøge støjen med 3 dB.

I Miljøstyrelsens rapport nr. 795, 2003: "Hvad koster støj – værdisætning af vejstøj ved husprismetoden", er det opgjort, at en bolig mister 1,2 – 1,6 % i værdi pr. dB ved støjniveauer over 55 dB afhængigt af om støjen kommer fra en "almindelig vej" eller en motorvej. Hvis man regner Kongevejen for at være en mellemting og derfor regner med 1,4 % værditab pr. dB, vil der altså for boligerne i nærheden af krydset være tale om et værditab for den enkelte bolig på ca. 100.000 kr. for en ejendom til 2 mill. Kr.

Der bør derfor foretages en mere detaljeret støjberegning (end den jeg har kunnet foretage her) hed indregning af de korrekte andele af tung trafik og den nyeste teori for dette særlige tilfælde, der falder uden for Vejdirektoratets normale standardberegninger.

Hvis man fastholder et 4-vejs kryds ved Blovstrød Byvej synes jeg derfor en rundkørsel på det samme sted er en bedre løsning af flere grunde:

1. den støjer langt mindre ved de nærmeste boliger;
2. den nedsætter automatisk hastigheden ved indkørsel sydfra i Blovstrød
3. den er væsentligt billigere

#### Støj i det nye Blovstrød

**Beskrivelsen i miljøvurderingen side 29-31 er mangelfuld og på enkelte punkter direkte vildledende.**

Mens man for skydebanerne beskriver hvor sjældent der må skydes bl.a. om aftenen og i weekender og om sommeren (klar information) angiver man intet om, hvor ofte øvepladsen må anvendes (mere end halvdelen (55%) af alle aftener, næsten halvdelen (47%) af alle nætter og næsten 2/3 (64%) af alle weekenddøgn) med skydning og kanonslag.

Og i strid med sandheden skriver man (side 31) at Sjælsø Skydebaner er/vil blive godkendt med de krav der stilles til en ny skydebane, selv om kommunens miljøgodkendelse udtrykkeligt fremhæver (side 15 og 24-25) at skydebanerne kun er godkendt som en eksisterende skydebane med lempeligere krav.

Det angives heller ikke hvilket støjniveau der afgrænser det med rødt optegnede støjkonsekvensområde for Sjælsø Skydebaner, og det optegnede område passer ikke sammen med nogen af de miljøgodkendelsen optegnede støjkonsekvensområder.

**Er det 70 dB der gælder for eksisterende skydebaner og for eksisterende boligbebyggelse, eller 67 dB der gælder for nye skydebaner og for ny boligbebyggelse man regner med i planlægningen for det nye Blovstrød?**

Med venlig hilsen

Tagge V. Andersen

Kildebakken 2, Blovstrød

3450 Allerød



11

## HILLERØD PROVSTI

FOLKEKIRKEN

PROVSTIKONTOR: ØSTERGADE 16 1. SAL, 3400 HILLERØD, TELEFON 70 23 03 93 Lokal 1.

Email: [lopa@km.dk](mailto:lopa@km.dk) - Hjemmeside: [www.hilleroedprovsti.dk](http://www.hilleroedprovsti.dk)

Hillerød den 27. oktober 2014.

Allerød Kommune  
Att. Teknik- og Planudvalget  
[kommunen@alleroed.dk](mailto:kommunen@alleroed.dk)

### Vedr. Rammelokalplan 1-134 for ny Blovstrød samt skitseforslag til trafiksanering af Kongevejen.

Hillerød provstiudvalg besluttede, på provstiudvalgsmødet den 23. oktober 2014, at tilslutte sig de *indsigelse*r som er afgivet af Blovstrød sogns menighedsråd, den kgl. bygningsinspektør – Rønnov Arkitekter og som også Helsingør Stiftsøvrighed har tilsluttet sig i brev af 16. oktober.

Indsigelser vedhæftes.

Med venlig hilsen

På bemyndigelse af Hillerød provstiudvalg

*Lone Paepke*

Provstisekretær/Personalekonsulent

- Kopi af denne skrivelse fremsendes tillige til Blovstrød menighedsråd.

Blovstrød Menighedsråd  
Kærvej 20  
3450 Allerød  
Lars Lund, formand

Blovstrød den 7. oktober 2014

Til: Allerød Kommune  
Bjarkesvej 2  
Att.: teknik- og planudvalget  
3450 Allerød

Emne: **Hørings svar, Rammelokalplan 1-134 for ny Blovstrød, samt skitseforslag til trafiksanering af Kongevejen.**

Senest på borgermøde i Blovstrød, torsdag den 11. september 2014, fremførte Blovstrød Menighedsråd sine holdninger og indsigelser.

Kirken er naturligvis påvirket af tidernes udvikling, således har Kongevejen også gennem tiden udviklet sig, nu til en ubehagelig støjende nabo til kirken og de af Blovstrøds borgere, der bor langs og nær ved Kongevejen.

Kongevejen er meget tæt på kirkens område, så tæt, at et lysreguleret kryds ved Blovstrød Byvej vil:

1. Skæmme kirken og genere de beboere, der bor i krydsets nærhed visuelt.
2. Betyde start- og stopmanøvrer, der vil medføre mere end en fordobling af støjgener og luftforurening, da langt flere biler end hidtil vil skulle henholdsvis stoppe og starte.
3. Have voldsom indflydelse på miljøet (støj og forurening) ved kirkelige handlinger på kirkens forplads (bisættelser, bryllupper m.m.), samt for præsteboligen.
4. Ved den planlagte flytning af buslommerne vil præsteboligen påføres yderligere støj og forurening.
  - a. Kirken foretrækker en indkørsel til den nye bydel et andet sted end fra Kongevejen.
  - b. Såfremt dette ikke kan imødekommes, foretrækker kirken at ind- og udkørsel fra den nye del af Blovstrød placeres i den sydlige kant af Statoils grund *uden* lysregulering, så trafikstøj fra start og stop, samt uro fra lysmaster undgås. En sådan løsning vil give en smuk indkørsel med kik op på den nye bebyggelse.
  - c. Fastholder kommunen, at krydset skal placeres ud for Blovstrød Byvej ønsker menighedsrådet at krydset etableres som en rundkørsel.

Tage V. Andersen, som menighedsrådet har konsulteret, er miljøstyrelsens specialist på trafikstøjområdet. Tage V. Andersen påpeger, at en løsning med rundkørsel er langt mindre støjende end et lysreguleret kryds.

Menighedsrådet kræver, at kirkebyggelinjen på 300 meter overholdes, hvilket betyder en maksimal byggehøjde på 8,5 meter og foreslår at den øvrige bebyggelse etableres i denne højde.

Det er ikke muligt for menighedsrådet at etablere støjdæmpning (støjhegn) langs Kongevejen på den eksisterende støjvold for derved at dæmpe støjen i præstegårdshaven grundet den lyste fredningsdeklaration.

Vi opfordrer derfor kommunen til at lytte til os og på ansvarlig vis undgå at skade Blovstrøds mere end 800 år gamle, uvurderlige kirkemiljø og bevare det unikke område. Både af hensyn til nuværende beboere såvel som nye tilflyttere.

På Blovstrød menighedsråds vegne

Lars Lund  
Formand

cc. Den kongelige bygningsinspektør, Helsingør Stift og Hillerød Provsti.

Den 16. oktober 2014

Dok.nr. 117417/14

Allerød Kommune  
Att.: Teknik- og planudvalget  
kommunen@alleroed.dk

Vedr.: Rammelokalplan 1-134 for ny Blovstrød samt skitseforslag til trafiksanering af Kongevejen

Det skal herved meddeles, at Helsingør Stiftsøvrighed fuldt ud tilslutter sig Blovstrød sogns menighedsråd og den kgl. bygningsinspektør – Rønnow Arkitekters - indsigelser af henholdsvis 7. og 10. oktober 2014 mod at vejtilslutningen til det nye boligområde placeres ud for Blovstrød Byvej med de åbenlyse gener dette vil medføre for Blovstrød Kirke og de kirkelige funktioner.

Indsigelserne vedlægges.

Med venlig hilsen

Thorkil Bo Jørgensen  
stiftsfuldmægtig

Kopi til:  
Blovstrød sogns menighedsråd  
Hillerød provstiudvalg  
Den kgl. bygningsinspektør – Rønnow Arkitekter



Helsingør Stiftsøvrighed  
Vor Frue Kloster  
Hestemøllestræde 3A  
3000 Helsingør

Holbæk, den 10. oktober 2014

**Vedr. Allerød kommunes Forslag til rammelokalplan 1-134 for Ny Bløvsstrød samt skitseforslag til trafiksanering ved Kongevejen.**

Med anmodning om en udtalelse har Stiftet hertil fremsendt forslag til rammelokalplan 1-134, Allerød kommune.

Planens formål er at muliggøre etablering af et boligområde, samt regulering af trafikken langs Kongevejen.

Lokalplanområdet er beliggende på den anden side af Kongevejen i forhold til Bløvsstrød Kirke.

Vi har senere modtaget kopi af en skrivelse fra Bløvsstrød Menighedsråd.

Vi kan til fulde tilslutte os Menighedsrådets indstilling, at vejtilslutningen til området ikke placeres udfør Bløvsstrød Byvej, med de åbenlyse gener det vil være for Kirken og de kirkelige funktioner.

Samtidigt må det fastholdes, at bestemmelsen om at bebyggelsens højde ikke kan være højere end 8,5 meter respekteres.

Med venlig hilsen

for

Camilla Løntoft Nybye

Arkitekt m.a.a./MSc., Kgl. Bygningsinspektør

Gunilla M. Rønnow

Laila Albretsen Tornevangsvej 94 3460 Birkerød 60456850 [laila\\_albretsen@yahoo.dk](mailto:laila_albretsen@yahoo.dk)

Allerød Kommune  
Bjarkesvej 2  
3450 Allerød

Allerød Kommune

27 OKT. 2014

Birkerød 24 oktober 2014

**Vedr.: Ejendommen matr. nr. 1e kongevejen 7 Blovstrød 3450 Allerød**

**Klage og Høringssvar, af rammelokalplan 1-134 for ny Blovstrød, skitseforslag til trafiksanering af Kongevejen.**

Det første jeg har hørt om en ny lokalplan, er en indkaldelse fra plan og byg 1 september til borgermøde 11 september 2014, det fremgår ikke tid. ??? på denne skrivelse. Kopi vedlægges.

Det er først efter dette møde, at jeg har søgt på Allerød kommune Hjemmeside, for at undersøge, hvad står der i den rammelokalplan 1-134.

Her kan jeg se, at mit hus skal rives ned, på kortbilag 4. mener Allerød Kommune ikke jeg skal underrettes om dette.

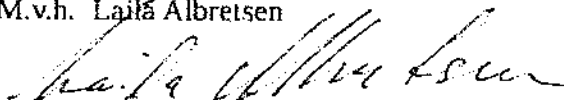
Hvorfor har jeg ikke modtaget Rammelokalplanen, men modtaget et intetsigende brev af 1 september 2014, som er på 11 linier.

**Jeg forventer at Allerød Kommune, underretter mig om sagens forløb.**

**Indsigelse:**

1. Om ny bebyggelse, langs Øster Teglsværksvej til nye boliger på 8,5 og 11 m højde der skal ikke være bygninger i denne høje i den nye del af Blovstrød.
2. Skolebørn skal kunne gå sikkert i skole, der kan laves en underføring/ tunnel under Kongevejen ved Blovstrød skole/ Sportshallen.
3. Lyskurv v. Blovstrød Byvej er meget dårlig ide. Indkørsel til den nye bydel, bør være ved Statoil uden lyskurv
4. Ombygning af kongevejen, vejtræer det har der været før, som alle blev fældet i omkring 1955. da kongevejen blev omlagt. Har man regnet på hvor det koster at renholde cykelstier for nedfaldende blade.  
Hvordan har man tænkt sig at udrykningskører tøj skal komme frem, som beskrevet i Niras rapport 3 meter hvælvet midterrabat med belægning af chausse sten. Har man tænkt sig, at disse køretøjer skal op over en hvælvet skråning.

M.v.h. Laila Albretsen





Boet efter Jørgen Albretsen  
v/ Laila Annie Albretsen  
Tornevangsvej 94  
3460 Birkerød

Kongevejen 7, Blovstrød, 3450 Allerød

Allerød Byråd ved tog den 28. august 2014 et forslag til rammelokalplan for et nyt boligområde ved Kongevejen i Blovstrød.

Vejadgangen til det nye boligområde med 250 – 300 boliger er planlagt til at blive fra et nyt lysreguleret kryds på Kongevejen. Krydset placeres således, at det også betjener trafikken på Blovstrød Byvej.

Selvom krydset endnu ikke er detailprojekteret og dermed endelig fastlagt med hensyn til placering og udformning, skriver vi til Jer for at orientere om, at ovennævnte ejendom vil blive berørt i større eller mindre omfang.

I forbindelse med offentliggørelsen af lokalplanforslaget bliver der holdt et borgermøde på Blovstrød Skole den 11. september 2014.

I er naturligvis også altid velkomne til at kontakte Allerød Kommune, Plan og Byg.

Venlig hilsen



Poul Rasmussen  
Planchef

Allerød Kommune

Plan og Byg

Allerød Rådhus  
Bjarkesvej 2  
3450 Allerød  
Tlf. 48 100 100  
kommunen@allerød.dk  
www.allerød.dk

Åbningstider  
Mandag-Tirsdag 10-14  
Onsdag lukket  
Torsdag 10-18  
Fredag 10-12

Dato: 1. september 2014

Sagsbehandler:  
Poul Rasmussen

Direkte telefon:  
48100267



## INDSIGELSE MOD BYRÅDETS FORSLAG TIL

Et firbenet lysreguleret kryds ved Blovstrød Byvej-Kongevejen, som beskrevet i

"Forslag til rammelokalplan nr. 1-134 for Ny Blovstrød, samt skitseforslag til trafiksanering af Kongevejen".

Blovstrød Bakketops Grundejerforening finder - ligesom andre - det forelagte forslag helt uacceptabelt.

Nedenfor er redegjort for i hvert fald 3 problemer ved projektet, som ikke er medtaget i miljøvurderingen. Vores løsningsforslag vil ændre miljøvurderingens konklusion.

### Problem 1

For det eksisterende Blovstrød vil et lysreguleret kryds ved Blovstrød Byvej's tilslutning til Kongevejen tiltrække mange flere bilister fra parcelhuskvartererne mellem Byagervej og Sandholmgårdsvej, som alle har brug for en nem udkørsel fra Blovstrød, når de skal sydpå (Birkerød, Lyngby, København).

Og de skal alle sammen via Kærvej frem til lyskrydset. Altså mange flere biler på den fredeligholdte "Grønholmen" med gadekæret. Mange flere biler forbi skolen med deres mange skolesøgende børn, til fods, på cykel og pr. bil. Mange flere biler igennem kirkeområdet, med bryllupper, dåb, begravelser og alle de andre kirkelige handlinger og arrangementer, som foregår mellem kirken og menighedshuset, et areal som gennemskæres af den trafikerede Kærvej.

Kærvej er smal, visse steder kun ca. 3,5 meter bred, med dårlige oversigtsforhold ved Møllestien og hele vejen ned til Blovstrød Byvej. Kærvej skal på samme vejareal betjene gående med og uden hunde, cyklende, personbiler og lastbiler, og er derfor overhovedet ikke velegnet til denne forøgelse af biltrafikken, selvom der er etableret utallige bump på strækningen, og anbefalet 30 km zone (blå skilte).

Vi finder det paradoksalt, først at gennemføre fornuftige og sikkerhedsfremmende foranstaltninger til fredeliggørelse af området omkring Grønholmen, skolen og kirken, for så med et trylleslag at ignorere behovet, kun fordi der skal ligge en ny bydel vest for Kongevejen.

### Problem 2

Skolebørnene i det nye beboelsesområde, skal i følge planerne med det firbenede lysregulerede kryds ved Blovstrød Byvej som adgangsvej, gå eller cykle ad Blovstrød Byvej og Kærvej, til og fra skole. Kærvej er som nævnt en smal vej, helt uden fortove. På Blovstrød Byvej er der kun fortov i den ene (sydlige) side.

På de samme tidpunkter vil disse to veje blive benyttet af forældre fra det nye beboelsesområde, der kører deres børn til og fra skolen i bil. Som ved alle andre skoler vil der være ret mange biler specielt om morgenen. Det er en helt ny biltrafik på de to nævnte veje rundt om Blovstrøds fredelige grønne centrum, sammen med den ekstra trafik, som er nævnt i "problem 1"

Yderligere vil der være børn, som om morgenen - i lighed med alle de andre fodgængere - går til skole modsat ensretningen på den smalle og snoede Kærvej. Det er jo den korteste vej. Bilerne har, som beskrevet under problem 1, meget dårlige oversigtsforhold på denne smalle Kærvej, både langs Grønholmen men især forbi kirken. Alt i alt et ret uhyggeligt scenarie.

Forældres angst for at der skal ske deres børn noget til og fra skole skal ikke underkendes. Det kan afstedkomme yderligere bilkørsel, fordi de planlagte vejforhold ikke er tilstrækkelige til at give den fornødne tryghed. Når vejforholdene først er etableret, er det borgerens erfaring, at der skal meget til at ændre eller forbedre disse forhold.

### Problem 3

Det grønne areal omkring Blovstrød kirke er - set fra Kongevejen - et særkende for Blovstrød. Kigget omfatter den gamle landsbykirke, omgivet af grønne arealer med træer, kampestensmur og kirkegård. De grønne arealer fortsætter på den anden side af kirken i Grønholmen - den tidligere forte - med gadekæret. Et historisk område som heldigvis stadig ligger relativt fredeligt hen til glæde for alle beboerne i området og ikke mindst som en ramme om skolen og kirken. Det skal også erindres at kirken ligger belyst om natten i vinterperioden.

Det vil være meget odelæggende for landsbykirkens "forplads" og de mange kirkelige handlinger, f.eks. bryllupper, begravelser og andre kirkelige handlinger, som meget af tiden foregår i det fri mellem kirken og menighedshuset, at den blive møbleret med et firbenet, lysreguleret kryds, med dets standere med skiftende trafiklys, med den ekstra vejbelystning på specielt høje master som skal belyse krydset. For slet ikke at tale om den uundgåelige støj der vil komme, når de store lastbiler starter op i begge retninger etc.

## Løsninger på de tre problemer

Lad være med at etablere et trafiklys ved Blovstrød Byvej/Kongevejen. Lad Blovstrød Byvej ligge som den er.

Flyt adgangsvejen til det nye beboelsesområde til et lysreguleret T-kryds lige sydost for benzintanken, kombineret med en byport.

Adskil de hårde og de bløde trafikanter til og fra skole ved at etablere en lille skolesti fra den nye bebyggelse og op til det trafikregulerede kryds Sortemosevej-Kongevejen. Stien kan f.eks. løbe bag Rema 1000 og Blovstrød Kro. Ved skolen er der allerede en indgang/udgang som benyttes dagligt af eleverne mellem skolen, bageren, Rema1000 og Blovstrødhallen.

Det giver fred og ro i hele området, gode og sikre trafikforbindelser for biler og for de bløde trafikanter, og forældrene behøver ikke at være bange for deres børn når de færdes til og fra skole. Endelig kan parcelhusene på vest siden af Kongevejen blive liggende.

Med venlig hilsen

Blovstrød Bakketops Grundejerforening

Kontaktperson: Stig Elo Petersen, Bakketoppen 1, 3450 Allerød

KOPI til: Blovstrød Menighedsråd, de nærliggende grundejerforeninger  
Kildebakken, og Andelsboligforeningen Lundegaard.

Allerød Kommune  
Bjarkesvej 2  
3450 Allerød

Blovstrød den 31. oktober 2014.

Hermed fremsendes kommentarer og indsigelser vedrørende

**Skitseforslag til sanering af Kongevejen i Blovstrød samt Rammelokalplan 1-134.**

Allerød Kommune afsatte midler til afholdelse af en arkitektkonkurrence for en visionær udnyttelse af området, der er nævnt i rammelokalplan 1-134. Allerød Kommune udvalgte her et forslag med en spredt LAV bebyggelse.

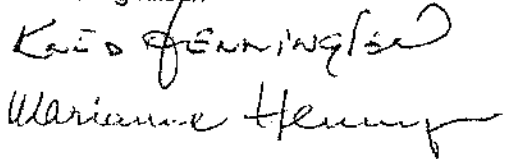
I Rammelokalplan 1-134 bliver der nu disponeret med 8,5 – 11 m høje boliger. Dette må siges at være en kraftig omgåelse af det oprindelige udvalgte arkitektprojekt.

Meningen er nu ændret til at der skal mange flere indbyggere til byen/kommunen.

Hvorfor bruge penge på en konkurrence, der ikke anvendes???

Som en slutbemærkning vil vi anføre, at der bør suppleres med vejbelysning i den vestlige side af Kongevejen igennem Blovstrød.

Med venlig hilsen



Knud og Marianne Henningsen

Skovmarken 9  
3450 Allerød

Bilag:

Kommentarer og indsigelser vedrørende:

**Skitseforslag til sanering af Kongevejen i Blovstrød.**

## Skitseforslag til sanering af Kongevejen i Blovstrød.

Revideret forslag september 2014.

1. Indledning: Udvikling af Blovstrød vest for Kongevejen bør være en videreudvidelse af Blovstrød og skal derfor IKKE hedde Ny Blovstrød, men BLOVSTRØD.
2. Analyse af eksisterende forhold:

Grænser: Det er nok en vild overdrivelse at kalde området mellem Statoil og Sortemosevej for Blovstrød Centrum. Byen er orienteret på begge sider af Kongevejen til Nymøllevej/Sandholmgårdsvej, men med overvægt på bebyggelse øst for Kongevejen.

Den nye bebyggelse "Skovvejen" er ikke medtaget på planen.
3. Kollektiv trafik og krydsningsbehov.

Fremtidig busafvikling: Der er sket omlægning af busrute rute 385, men rute 381 og 336 kører gennem Blovstrød.

Krydsningsbehov: Lysregulering ved Sortemosevej som adgangsvej til Hallen. Der bør etableres sti til skolen.
5. Potentialer og muligheder.

Afgrænsning: Hvis der introduceres byporte, bør disse placeres cirka der, hvor de nuværende BYSKILTE er placeret og ikke kun i den sydlige del af byen.

Hvis forslaget med byporte vedtages ... Man vil opleve Blovstrød som en meget lille by, et sted hvor der ikke er andet end en Kro, Kirke og Rema 1000. Og hvem gider etablere sig i sådan en by?? De nye tilflyttere til det skønne område skulle gerne opleve, at der bor mennesker på den anden side af Kongevejen..
- Samspil: For at trafikken på Kongevejen får størst mulighed for at foregå med stor sikkerhed og mindst mulig støjbelastning, bør der etableres en RUNDKØRSEL. Det bør undersøges om det er muligt, at denne rundkørsel kan placeres ved Sandersvej. Alternativt længere mod syd.
6. Plan og snit:

Tegning nr.01 Plan nord:

Ny Byport mod NORD bør placeres mellem krydset Nymøllevej / (Sandholmgårdsvej) / Kongevejen og Skovvejen. (ved eksisterende byskilt)

Tegning nr. 03 Plan syd:

Ny Byport bør flyttes mod NORD (bemærkning se tegning 01 Plan nord)

Gode grunde til også at have almennyttige boliger / lejeboliger i boligmassen i Ny Bløvstrød  
 Fra et både overordnet, holdningsmæssigt synspunkt omkring befolknings sammensætning OG fra et dagligdags  
 praktisk synspunkt, så stemmer jeg stort for at en pæn bid af boligerne i Ny Bløvstrød, bliver almennyttige, med  
 anvisningsret for socialforvaltningen til en procentdel af disse.

*Til modvirkning af ghettodannelse* vil det være oplagt at få folk ind i Bløvstrød boligmasse, der ikke er boligejere!  
 Hvis man sørger for, at en større procentdel af de 2-300 projekterede boliger, som nærværende rammeplan  
 rummer, bliver almennyttige, vil dette kunne opnås.

*Mulighed for samling på skilsmisseramte småbørns- og skolebørnsfamilier:* Et praktisk synspunkt fra dagligdagen i  
 Bløvstrød, er at skilsmisseramte børn har svært ved at holde samling på deres nærmiljø, da begge forældre sjældent  
 vil har økonomi til at blive i det nuværende Bløvstrøds boligmasse, efter at være gået fra hinanden. Der sker dét, at  
 den ene af parterne flytter til Ørne/Uglevang. Det ville da være så SUPER SMART, hvis der var mulighed for at begge  
havde mulighed for at blive boende i Bløvstrød efter en skilsmisse, med tanke på disse familiers videre liv og  
 hverdag.

*Behøvet for at socialforvaltningen har anvisningsret/mulighed til boliger i Bløvstrød* har jeg et par gange set  
 illustreret ved at enlige, kriseramte mødre med skolebarn på Bløvstrød Skole eller med anden tilknytning til  
 Bløvstrød, har fået akutbolig i Byparken. Disse en mands ældre-/handicapboliger, er dels så få og dels ikke bestykket  
 til bolig for flere mennesker på én gang. Desuden er der sikkert trængende nok i dette mindre boligkompleks' tænkte  
 målgruppe!

#### Trafikalt

*Tunnel under Kongevejen for skolebørn* fra Ny Bløvstrød (og fra Kattehale...) – samt til brug for Bløvstrød Skoles  
 idrætsundervisning i Bløvstrød Hallen. - En tunnel under Kongevejen oppe omkring Sortemosekrydset, forbundet  
 med den sidste del af Østre Teglværksvej vha reetablering af sti bag om REMA og Bløvstrød Kro, gennem det levende  
 hegn ind til – og forbi - gavlen af Hallen, er oplagt og et 'must' i fht skolebørn!!!

*En rundkørsel ved Bløvstrød Byvej/Kongevejen* og den nye vej, der føres ud fra Ny Bløvstrød overfor Bløvstrød  
 Byvej, synes også oplagt. Det ville være rigtigt synd at lægge rundkørsel/kryds nede inden terrænet hæver sig, da det  
 ville skæmme hele engstrøget! En rundkørsel vil sikre en glidende trafik.

Ekspropriation, - med behørig kompensation!

Måske skulle rækken af huse mellem Østre Teglværksvej og udkørslen fra området (matr. nr. 1c, 1d, 1e og 1k)  
 ryddes og en front ud mod Kongevejen, der hænger sammen med det nye område, tænkes i stedet! Det forekommer  
 logisk at ekspropriere arealerne, hvor disse huse ligger og får dem ryddet eller på anden vis få dem/arealet omiagt  
 og tænkt ind i den større sammenhæng.

Uanset hvad man ender med at beslutte om disse 4 matrikler, så bør der afsættes midler til at kompensere de 4  
 nævnte matriklers ejere. De vil, ved den nuværende plan, lide et alvorligt tab af herlighedsværdi (tænk den  
 fantastiske udsigt de har bagom ud over markerne i dag som modvægt til Kongevejens larm og forurening) og også  
 den sundhedsforringelse, det vil betyde for beboerne. De 4 huse var stærkt repræsenteret ved borgermødet på  
 Bløvstrød Skole og følte sig tydeligvis meget klemte ved situationen!!

Køb dem ud på anstændig vis (ikke kun hvad der er lovhjeml til), tilbyd dem fx nogle af de mest attraktive boliger helt  
 bagom ved skovbrynet, eller hvor de nu selv synes der er mest attraktivt, i stedet eller godtgør disse mennesker på  
 anden vis. For selvfølgelig kan disse få boligens velfærd ikke stå i vejen for den store plan, MEN det må også  
 anerkendes at ejere og beboere her er i en alvorlig klemme, som de ikke selv kan gøre det fjerneste fra eller til!!!

Til Allerød Kommune  
 Fra Olav B Christensen, Byagervej 15,3450 Allerød  
 Dato 2014 11 xx

## Forslag og kommentarer til Rammelokalplanforslag for Bløvstrød og forslag til Renovering af Kongevejen.

### Forslag 1 : Omfartsvej og supercykelsti

Der etableres en omfartsvej, der forbinder Bløvstrød Teglværksvej med Kongevejen syd for Statoil.

- Omfartsvejen anvendes til biltrafik i den periode, hvor Kongevejen renoveres. Formålet er at aflaste Kongevejen syd for Sortemosevej for den betydelige mængde trafik, der kommer fra/går til Sortemosevej.
- Efter færdiggørelsen af renoveringen af Kongevejen omdannes omfartsvejen til supercykelsti.

Der er flere formål med dette

- Cyklisterne opnår en mere effektiv cykelrute med mindst 1 lysregulering mindre
- Komplikationerne ved blandede typer af trafikanter mindskes på Kongevejen. For biler og fodgængere, der skal ud på Kongevejen forenkles situationen uden hurtigt kørende cyklister og sikkerheden øges for alle.

Vejen kan *eventuelt* gøres ensrettet for at undgå et kryds på Kongevejen. Nordgående trafik på Kongevejen, som skal over på Sortemosevej skal i så fald krydse i det eksisterende lyskryds Kongevejen/Sortemosevej. Derved får omfartsvejen kun effekt for den sydgående morgentrafik (der nok er den mest dominante) og ikke den nordgående eftermiddags trafik.

### Forslag 2 : Sikker skolevej

2 a: Der etableres en tunnel under Kongevejen mellem hallen og skolen.

2 b: Der etableres stiforbindelse mellem tunnelen og den nye del af Bløvstrød.

Det primære formål er at skabe en sikker skolevej for alle børn fra Østre Teglværksvej og Kattehale samt fra den kommende nye del af Bløvstrød. Desuden er formålet at skabe en forbedret sikkerhed for børn, der færdes mellem skolen og hallen samt alle andre fodgængere og cyklister, der skal krydse Kongevejen ved Sortemosevej.

Et andet formål er at øge fremkommeligheden for øvrige trafikanter på Kongevejen gennem at reducere den tid, der går med rødt lys på grund af krydsningstrafik.

### **Forslag 3 : God placering af udkørsel fra den nye del af Blovstrød**

Som ændringsforslag til den foreliggende beslutning om at placere udkørsel i et lysreguleret kryds ud for Blovstrød Byvej har jeg følgende alternative forslag i prioriteret rækkefølge :

#### **3 a: Østre Teglværksvej åbnes mod Kongevejen for alle trafikformer med undtagelse af tunge køretøjer.**

Der etableres en lysreguleret T-kryds ved Kongevejen. Lysregulering synkroniseres med lysreguleringen ved Sortemosevej/Kongevejen. Østre Teglværksvej forbindes til det nye område. Desuden forbindes parkeringspladsen for Rema1000 og Blovstrød Kro med Østre Teglværksvej og nuværende ind-/udkørsel sløjfes. Østre Teglværksvej spærres for gennemgående trafik mellem boligerne (langs NEFF søen) og NEFF Hotellet (den nuværende spærring flyttes med andre ord).

Fordelen ved denne løsning er

- Delvis genbrug af eksisterende anlæg
- Ind-/udkørsel får karakter af et knudepunkt med busholdeplads i størst mulig nærhed af butik, kro m.m.
- Antal ind-/udkørsler til Kongevejen reduceres
- Der skal ikke etableres anden udkørsel fra den nye del af Blovstrød til Kongevejen.

#### **3 b: Etablering af rundkørsel eller lyskryds syd for Statoil.**

Dersom forslag 3 a ikke kan gennemføres, foreslår jeg 3 b.

Rundkørslen skal forbinde den nye del af Blovstrød med Kongevejen. Rundkørslen bør desuden placeres, så den kan forbinde ind- og udgående trafik i forhold til Statoil

Fordelen ved denne løsning er

- Støj fra start stop generer ikke mere centrale dele af Blovstrød, da den rundkørslen i udkanten af Blovstrød
- Farlige situationer og ventesituationer ved Statoil reduceres

Såfremt supercykelstiens tilslutning til Kongevejen placeres sydligere end rundkørslen jf. forslag 1, forenkles formidlingen af blandede trafikformer i rundkørslen, som jeg har hørt ellers ville være en ulempe ved denne placering af rundkørslen.

#### **3 c: Rundkørsel ud for Blovstrød Byvej.**

Dersom forslag 3 a og 3 b ikke kan gennemføres, foreslår jeg 3 c.



Rundkørslen skal forbinde den nye del af Blovstrød med Kongevejen. Rundkørslen bør desuden placeres, så den kan forbinde ind- og udgående trafik i forhold til Statoil.

Rundkørslen placeres og udformes, så den passer ind i områdets værdier – kirke, kro, landskab.

Rundkørslen udformes, så uvedkommende trafik ikke opnår incitamentet til at bruge Blovstrød Byvej og Blovstrød Alle som gennemkørselsvej.

Ulempen ved placering af en rundkørsel på dette sted er:

- Placeringen vil uvægerligt skæmme vores kulturværdier mest på dette sted, især kirken og hele det fredede område omkring kirken
- Kirkens og sognegårdens brugere vil opleve mindre ro ved kirkelige handlinger
- Uvedkommende trafik vil uvægerligt benytte Blovstrød Byvej og Blovstrød Alle som gennemkørselsvej.

#### 4. Afsluttende forslag.

4 a. Jeg foreslår med andre ord, at der ikke etableres et lysreguleret kryds ud for Blovstrød Byvej.

4 b. Skulle det komme dertil, at Byrådets beslutning om at placere et lysreguleret kryds ud for Blovstrød Byvej opretholdes på trods af fredningsbestemmelser, indsigelser fra menighedsrådet samt beboere i Blovstrød, foreslår jeg, at krydset **ikke skal benyttes som skolevej** for gående og cyklende børn. Under de foreliggende omstændigheder findes der ikke nogen skolevej på den østre side af Kongevejen.

4 c. Det foreslås, at der vedtages et skilteregulativ for hele Kongevejen i Blovstrød.

Det er mit håb, at de betydningsfulde skridt, der nu tages af hensyn til Blovstrøds fremtid, tages med omtanke.

Venlig hilsen

Olav B. Christensen

Byagervej 15, 3450 Allerød

**Første del af vores indlæg er vores kommentar til høringen i Blovstrød, som undertegnede gerne vil pointere at være helt enige i. Anden del er en personlig tilgang til de specifikke byggeplaner langs Østre Teglværksvej.**

Generelt er det en god plan, der er udarbejdet – den blandede bebyggelse, de frie områder, måden landskabet skal benyttes på og ideen om, at morænelandskabets karakteristika skal bevares. MEN man har en fornemmelse af, at der måske allerede findes en køber, der har betinget sig 3 etager (11 meter) for at ville investere i området. Den først godkendte lokalplan var fantastisk med den lave bebyggelse, der tog højde for landskabets form, hvilket vi ønsker bevaret. Vi ønsker ikke, at en bygherre skal kunne vælge en højere bebyggelse, der vil misklæde området. Kommunen må vælge den bedst tænkelige plan for Blovstrød, for nye og gamle beboere og for det nye område som helhed. Der er stor forskel på at skabe et idyllisk område og så et område med høje huse. Høje huse vil ta' lys og udsigt og fjerne harmonien fra et spændende område, som netop kom til udtryk i den oprindelige plan.

Blovstrød har i forvejen et idyllisk "landsbymiljø", hvor 3 etagers huse / blokke ikke har noget at gøre. Der er et udbredt ønske om at bevare en form for landsbyidyl i det nye område.

Blovstrød Kirke og præstegårdsjorden er omfattet af fredning, som har til formål at sikre, at kirken og dens omgivelser kommer til at fremtræde så smukt som muligt, specielt således, at skæmmende bebyggelse ikke anbringes så nær ved kirken, at skønhedsværdier går tabt. Blovstrød Gadekær er ligeledes omfattet af en fredning, der skal sikre, at gadekær og jord inden for vejene omkring kæret fastholder sin tilstand som grønt fællesareal, som bør videreføres til Ny Blovstrød. Kirkebyggelinien (Bygge- og beskyttelseslinjer) skal sikre kirkens omgivelser mod byggeri over 8,5 meter indenfor en zone på 300 meter. Denne maksimale højde bør gælde hele det ny område.

Beplantning langs Østre Teglværksvej bør være frugttræer - der vokser langsomt og ikke bliver over 4 m høje. Spredt beplantning inklusive frugtbuske, til glæde for børn og voksne, bør indgå, således at det ikke bli'r en "mur" ind til /ud fra området. Måske dog med højere træer foran NEFF-bygningerne.

Børnefamilier, der skal til for at skabe et bedre befolkningsunderlag for skole og fritidsfaciliteter, kan tiltrækkes ved at tilbyde landsbyidyl med natur, legeområder, frisk luft og god udsigt - for alle.

Sikkerheden i området bør være en integreret del af planen, specielt bør passager over kongevejen indarbejdes i planløsningen. Der bør ikke alene ud for det nye område men også ved Sortemosevej, ved Ejnars Sti og endelig ved Nymøllevej laves hastighedsdæmpende foranstaltninger, så bløde trafikanter sikkert kan krydse den meget belastede Kongevej, ændring af belægning, der signalerer stilleområde, bør anvendes.

Af hensyn til støj i umiddelbar nærhed af beboere, bør man undgå start /stop af busser / lastbiler ved lyskryds/rundkørsel på bakke ved Blovstrød Byvej. Der bør derimod laves en udkørsel fra området neden for bakken. Det betyder at lastbiler og busser ikke skal starte oppe på bakken (med støj og ekstra forurening) til følge, og samtidigt gi' mulighed for en flot "byport" ind til Blovstrød.

**Og endelig en sidste ting**

Som kommende beboere på Østre Teglværksvej, er det dybt frustrerende at både vi og vores ejendomsmægler en måned før høringen kan ringe til kommunen og få et helt andet indtryk af planen; nemlig at de højeste huse skulle placeres i de laveste områder, og så på høringen erfare at udvalget har taget en kovending i sidste øjeblik. 3 etagers ejendomme langs Østre Teglværksvej, liggende på det højeste område, vil fjerne enhver illusion om en varieret bebyggelse, en landsbyidyl, samt ødelægge udsigten til et åbent og ellers spændende område.

Med venlig hilsen

Inga og Carl-Henning Nielsen, Cedervangen 86, 3450 Allerød  
Kommende beboer på Østre Teglværksvej



Dato 5. november 2014

Til Allerød Kommune, Plan & Byg

Emne: **Høringssvar vedrørende Rammelokalplan nr. 1-134 for Bloustrød**

Ref.: a. Plan og Bygs brev af 8. september 2014 / Sagsnr. 14/7640

b. Borgermøde 11/9 2014 på Bloustrød Skole

Ved ref. a. og b. har Allerød Kommune bedt om evt. høringssvar vedrørende Rammelokalplan nr. 1-134 senest 6. november 2014. Jeg skriver som formand for Grundejerforeningen Bakketoppen 8-30, der er geografisk beliggende langs Kongevejen på modsatte side af Statoiltanken.

Grundejerforeningen har ingen principielle bemærkninger til selve rammelokalplanen for selve bebyggelsen på SW-siden af Kongevejen.

Derimod retter den væsentligste bekymring sig mod skitseforslaget til trafiksanering af Kongevejen. Grundejerforeningens bekymring går i hovedsagen på, at støjniveauet fra Kongevejen fremadrettet vil øges betragteligt, dersom der vælges et lyskryds. Hertil vil udstødningsosen fra ventende og/eller startende køretøjer øges markant, og med de fremherskende vindretninger vil røg og støj havne i vores haver. Helt generelt ses også en forøget miljøbelastning med to lyskryds lige efter hinanden.

Grundejerforeningen har derfor følgende bemærkninger:

- Det er med Grundejerforeningens øjne uforståeligt, at der absolut skal være en udkørsel fra "Ny" Bloustrød mod Kongevejen. Reelt bør trafikken kunne ledes ud fra den nye bebyggelse via Bloustrød Teglværksvej til Sortemosevej, hvorfra den kan fordeles mod Kongevejen hhv. Nymøllevej. Den forøgede trafik via et lyskryds skaber meget sikkert ikke en sikker skolevej. Resultatet vil blive, at forældrene i stedet kører børnene til skole med ganske meget mere trafik i området omkring kirke og skole til følge. Det optimale vil vel være, at bebyggelsen også "sælges" på en sikker skolevej, hvor børnene kan være selvtransporterende til fods eller på cykel. Det modsatte scenarie tegner sig med en lyskurv.
- Dersom der absolut skal være en udkørsel til Kongevejen, kunne et u-reguleret kryds eller evt. en mindre rundkørsel være en mulighed. Begge dele vil antagelig forskyde en del af trafikken via Bloustrød Teglværksvej, fordi det bliver vanskeligt at komme ud på Kongevejen - som nu.
- En sikker skolevej bør være i en tunnel - gerne så den går fra området ved Bloustrødhallen over til skolen. Derved kan den også benyttes af eleverne som sikker overgang i forbindelse med idræt, hvor hallen jf. ref. b. benyttes i vid udstrækning. Der skal vel ikke slås et barn ihjel, før behovet erkendes.

Sammenfattende er det Grundejerforeningens største bekymring, at der skabes en løsning, der dels giver mere miljøbelastning i form af røg og støj, dels reelt ikke skaber en sikker skolevej - tværtimod.

Vores forslag er derfor konkret, at der ikke skabes udkørsel til Kongevejen, men at trafikken ledes via Bloustrød Teglværksvej og fordeles af Sortemosevej. Dertil skal der laves en tunnel-forbindelse som del af en sikker skolevej til Bloustrød Skole for alle de børn, som der må forventes i den nye bebyggelse.

De øvrige tiltag i skitseprojektet til trafiksanering af Kongevejen har Grundejerforeningen ingen bemærkninger til.

Jeg står naturligvis til rådighed for en uddybning, dersom kommunen måtte ønske dette. Jeg kan evt. kontaktes på tlf. 2172 0961 eller pr. mail på [finn.s.thygesen@hath.dk](mailto:finn.s.thygesen@hath.dk)

Med venlig hilsen

Finn Steno Thygesen  
Finn Steno Thygesen

# Hørings svar i forbindelse med Rammelokalplan for ny Blovstrød

## Transport i den ældre del af Blovstrød

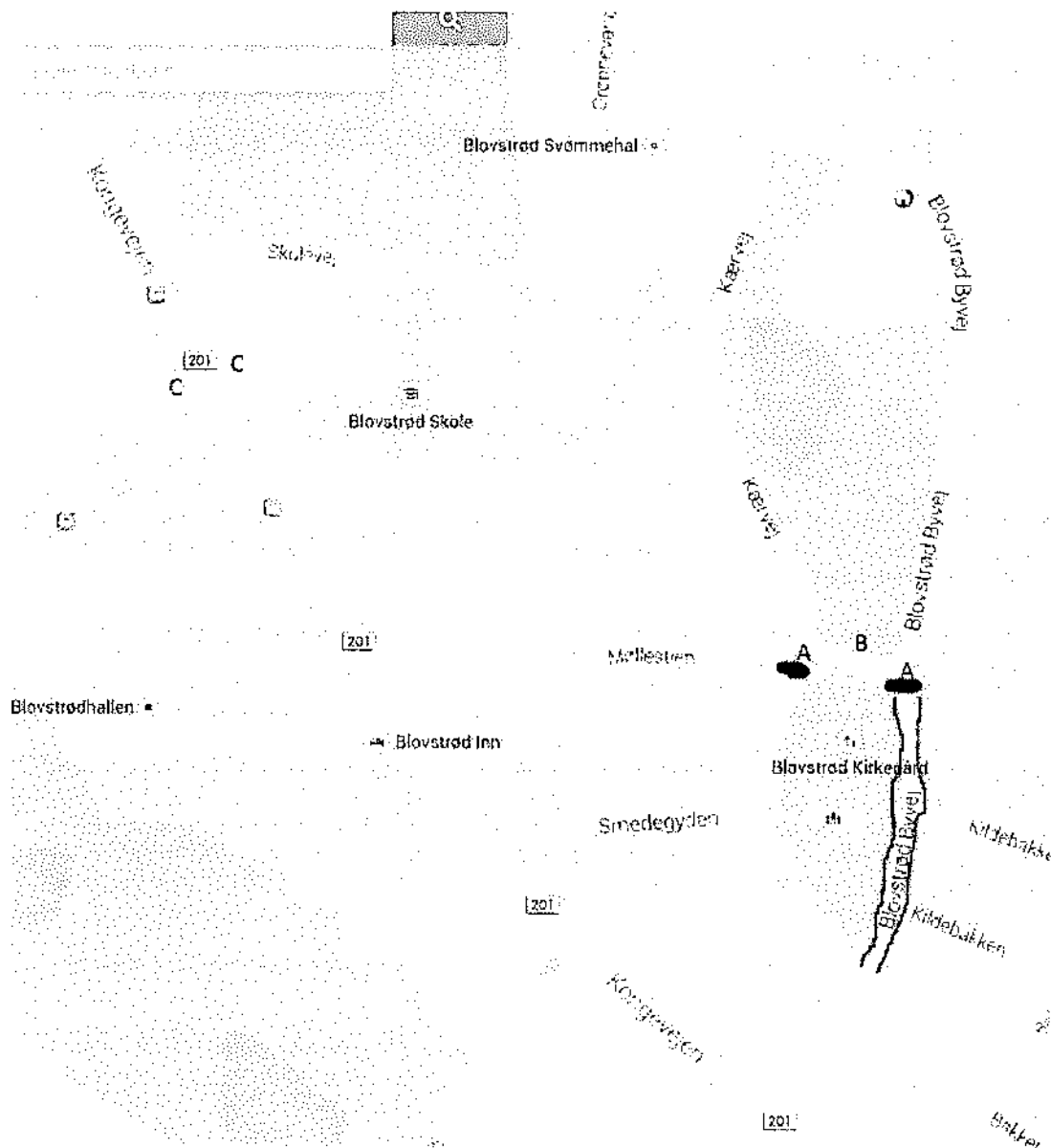
Det er ikke belyst, hvordan det sikres at den ældre del af Blovstrød (Blovstrød Byvej og Kærvej) ikke bliver belastet af yderligere trafik i forbindelse med etablering af boliger nævnt i rammelokalplan for ny Blovstrød.

En af de primære måder at transportere sig fra det nye område til skole og institutioner i og omkring den ældre del af Blovstrød vil være via Blovstrød Byvej og Kærvej. Det vil betyde at forældre, der ønsker at køre deres børn i skole eller institution vil anvende Blovstrød Byvej og Kærvej som transportvej til/fra skole/institution og hjemmet i den nye del af Blovstrød. Vejen via Blovstrød Byvej og Kærvej er den kortest både i afstand og i transporttid, hvorfor denne vil være den primære vej som forældre i bil vil anvende. Dette vil betyde en voldsom stigning af biler på Blovstrød Byvej og Kærvej.

Der vil blive opført imellem 200-300 nye boliger og målgruppen for disse er forældre, der vil have børn i skolen og i institutioner, der alle er placeret i området omkring den ældre del af Blovstrød. Et forsigtigt bud vil være det vil betyde 40-50 (60% er børnefamilier og heraf vil 40% anvende bilen som transport til/og fra skole) ekstra biler i tidsrummet fra 7-8 og igen fra 15-17 på de nævnte veje. Tallet bliver højst sandsynligvis højere idet, at forældre vil være pendlerfamilier, hvor tiden er en knap faktor og effekten af at spare måske ½ time på transport ved at anvende bil i stedet for at skulle cykle/gå er stor. Her kan jeg tale af egne erfaringer i forhold til at hente/bringe børn ved dagpleje omkring kirken og i institution i Klatretræet. Det tager meget ekstra tid at cykle/gå og forældre, der har boliger i den nye del af Blovstrød vil som minimum have samme fysiske afstande som jeg har i dag. Her tager det ekstra 25 minutter at aflevere, hvis jeg er til fods.

En øget trafik vil også have en effekt på sikkerheden for de børn som enten krydser disse to veje eller går/cykler langs disse veje.

Forslag: Det foreslås at Blovstrød Byvej og Kærvej spærres for gennemkørsel. Ved at lukke vejen ved punkterne (A) i efterfølgende tegning og åbne for kørsel på stien bagved kirken (B), så det er muligt at køre hele vejen rundt om det grønne området ud for skolen. Der etableres et afsætningspunkt på Kongevejen ud for skolen (C). Forslaget vil også være i tråd med Lokalplanen for den ældre del af Blovstrød, som beskriver i § 1 " at trafiksystemet omlægges så gennemkørende trafik fjernes"



**Fordele:** Billig løsning at implementere, mindre trafik omkring kirken (som denne også har efterlyst), mindre trafik omkring Grønningen og dermed en sikre skolevej for børn, der ikke bliver kørt. Mindre udkørsel fra Bløvsrød Byvej til Kongevejen og dermed er der mulighed for at der ikke er et lyskryds som mange er imod.

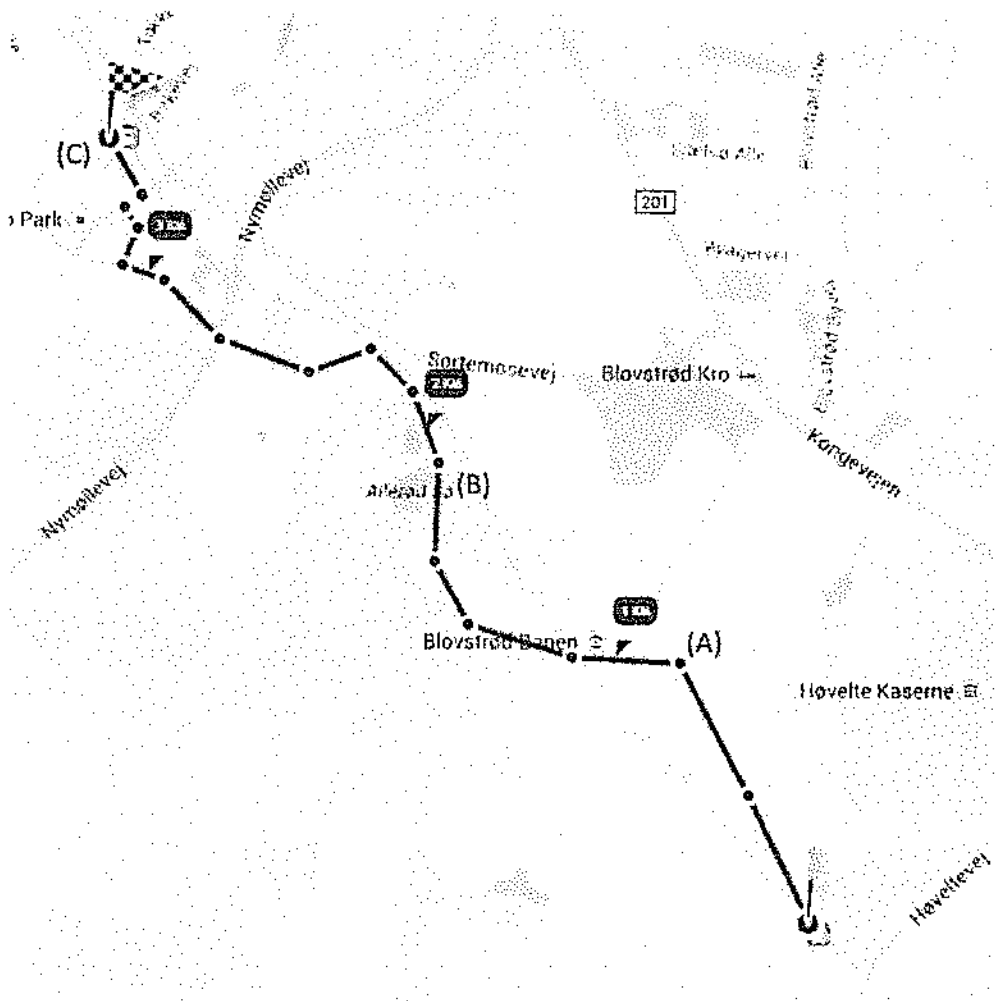
**Ulemper:** En mere besværlig transportvej i bil for beboere i den ældre del af Bløvsrød og området i deres nærhed, da de vil skulle anvende Sjælsø Alle eller Bløvsrød Alle for at komme ud af Bløvsrød. Et kort stykke med trafik i begge retninger på Bløvsrød Byvej, men kun til lokale beboer (Markeret med blå).

## Etablering af naturlegeplads i forbindelse med den nye del af Bløvsrød

Der er planer om at etablere en naturlegeplads i Allerød kommune, der er lagt ind i budgettet for de kommende år. Det vil være oplagt at placere denne i området omkring den nye del af Bløvsrød som en del af en natursti som kan anvendes i markedsføringsmæssige

sammenhænge til at få måske kommende tilflyttere fra København ud til Allerød for at se de dejlige naturområder som Blovstrød og Allerød har at tilbyde. Ruten vil starte ved Høvelte station og slutte ved Allerød Station (eller omvendt). Høvelte station kunne have et fast stop her i weekenden, hvor der alligevel er stop ved alle stationer fra København til Hillerød og slutte i Allerød.

En tur for en familie kunne dermed starte med en tur på naturlegeplads (A) i nærheden af nyere del af Blovstrød, kunne fortsætte med at der spises frokost omkring Allerød sø (B) og slutte i Allerød by, hvor familien måske får en is (C) inden turen går tilbage til København. En gå tur på cirka 3,5 kilometer med nogenlunde jævn fordelte stop undervejs. I sommerperioden kan det endda også være at familien tager en tur med Blovstrød Banen.



Alternativt kan det bare være et besøg på naturlegepladsen og så hjem igen til København. Under alle omstændigheder vil kommende beboere få et indblik i området omkring Allerød og kan måske dermed få plantet en ide om at flytte til kommunen.

Der findes flere eksempler på at spildevandsselskaber indgår en medfinansieringsordning omkring etablering af skybrudsområder og som samtidig også får en gavnlig effekt for borgerne:  
<http://www.klimatilpasning.dk/kommuner/vandselskabers-finansiering-af-klimatilpasning.aspx>  
<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=145200>

Med venlig hilsen

Torben Chrona Christiansen  
Blovstrød Byvej 21  
3450 Allerød



## Høringssvar på rammelokalplan 1-134, Ny Blovstrød

SF-Allerød sender hermed følgende bemærkninger.

Vi har tre hovedpunkter, som vi finder væsentlige.

1: Vi ser rigtig gerne en blandet bebyggelse. Parceller, rækkehuse og etagebyggeri. Det vil skabe muligheder for mange forskellige beboergrupper. Vi har heller ikke problemer med en højde på 11 meter.

**Vi ønsker også almennyttige boliger.**

Området skal ikke kun være for mennesker med højere indkomster. Den enlige, den offentligt ansatte og andre grupper med middelindkomster skal også have muligheder for at bo der.

Og gerne spredning i alder.

2: Vi foreslår en tunnel til gående og cyklister tæt ved Sortemosevej.

3: Vi foreslår en rundkørsel syd for benzintanken. Den skal have tre ben, således at udkørsel fra området sker her - og til Sortemosevej. Et trafiklys ved Blovstrød Byvej vil give en del gener.

Jørgen Ekstrøm Jakobsen

SF-Allerød

Ll. Blovstrødvej 32

**Fra:** O Kommunen  
**Sendt:** 6. november 2014 07:15  
**Til:** O Plan og Byg  
**Emne:** VS: Lokalplan1-134 Ny Blovstrød

**Kategorier:** Rød kategori; Journaliseret

-----Oprindelig meddelelse-----

**Fra:** Jens Sneding [<mailto:jenssneding@gmail.com>]

**Sendt:** 5. november 2014 21:03

**Til:** O Kommunen

**Emne:** Lokalplan1-134 Ny Blovstrød

Vi vil gerne gøre indsigelser mod en byggehøjde på 11 meter, som vi mener, vil være voldsom dominerende i landskabet og meget langt fra det oprindelige arkitektforslag. Dette forslag opererede med en lavere bebyggelse, der var strategisk placeret i lave punkter i landskabet - og ikke som nu hvor man bevidst er gået den modsatte vej med byggefelterne på de højeste beliggende punkter.

Vi mener ikke, der er nogen sammenhæng i den omkringliggende arkitektur som fx omkring Blovstrødhallen, Blovstrød der retfærdiggør så høje bygninger som i det kommende Ny Blovstrød - det skal vel ikke være lagerbygningen NEF, der skal sætte den arkitektoniske overligger ?

Som daglig bruger af vejen vil vi føle os særdeles generet af så højt et byggeri.

Med venlig hilsen

Birgitte Pallisgaard og Jens Sneding

Østre Teglværksvej 19,

3450 Allerød

Sendt fra min iPad

# Vindbygårds grundejerforening

5. november 2014

Allerød Kommune  
Bjarkesvej 2  
3450 Allerød  
Att: Teknik- og Planudvalget

## **Vedr.: Høringssvar omkring Rammelokalplan 1-134 for ny Blovstrød samt skitseforslag til trafiksanering af Kongevejen.**

Som Grundejerforening i Blovstrød har vi naturligvis interesseret fulgt debatten om "Det Nye Blovstrød" og også deltaget i borgermødet i Blovstrød torsdag den 11. september 2011. Vi har også tidligere indsendt indsigelser til rammerne for den nye Kommuneplan i november 2013.

Vi har stadig følgende kommentarer til planerne som vi håber vil indgå i overvejelserne for det fremtidige område.

1.

Vi er ikke i tvivl om, at Blovstrød skal igennem en byfornyelse, og det er positivt, at der er tale om forskellige former for bebyggelse i det nye Blovstrød. Vi har tidligere fremhævet, at der i stor udstrækning er brug for nogle mindre boliger til pensionister i Blovstrød, således at ældre mennesker, som ikke længere har brug for så meget plads, har mulighed for at blive i Blovstrød, hvis de gerne vil det, når de vil sælge deres huse, og dermed give plads til børnefamilierne. I dag må de fleste ældre, når de ønsker at sælge hus, finde bolig uden for Blovstrød, idet udvalget af ældreboliger eller mindre rækkehuse er begrænset i Blovstrød i dag – her er det vores klare overbevisning, at der skal være tale om et plan boliger af hensyn til at blive længst muligt i eget hjem.

2.

Vi undre os over, at man stadig taler om decideret etagebyggeri på området, da det er stik imod de principper, som tidligere var nævnt, nemlig at de eksisterende boligområder skal bevare deres hidtidige karakter, og der er os bekendt ikke etagebyggeri i Blovstrød i dag. Vi mener at etagebyggeri vil ødelægge den homogene sammensætning af Blovstrøds befolkning, og det vil ligeledes ødelægge "naturæstetikken" når man kører fra Birkerød mod Blovstrød, hvor Blovstrød i dag er gemt væk i et kuperet terræn. Et etagebyggeri vil for altid ødelægge fornemmelsen af "kvalitetspræget landsbymiljø", og vi mener derfor heller ikke, at der i fremtiden skal være boliger med mere end to plan i Blovstrød.

3.

På borgermødet var der mange, der talte varmt for en tunnel under Kongevejen eller alternativt en gangbro. Vi mener klart, at vores børn skal kunne komme sikkert over Kongevejen, og i og med at Blovstrødshallen er under ombygning, så alt idræt bliver samlet der fra foråret af, så mener vi klart, at kommunen skal sikre sikker trafik ved enten etablering af en tunnel eller en gangbro

4.

Vi er tilfredse med, at der nu er åbnet op for flere måder at komme ind til det nye boligområde på, så det ikke kun er via Kongevejen. Dette havde vi også tidligere ytret forslag om i vores tidligere høringskommentarer fra november 2013.

5.

Vi forstår godt den bekymring, som Kirken og de beboere som bor umiddelbart op ad Kongevejen, har til den formodede øgede trafikmængde, og planen om et lyskryds omkring Blovstrød Byvej. Denne bekymring blev også adskillige gange nævnt på borgermødet. Vi mener klart det bør genovervejes, om det ikke ville være muligt at etablere en rundkørsel lidt længere nede af Kongevejen mod Birkerød. Her bør det være muligt at inddrage tilstrækkeligt areal, så en rundkørsel af en passende størrelse kan etableres, og dermed undgå så store trafikale gener for de beboere som bor langs Kongevejen mod Birkerød.

6.

Vi ser stadig frem til en udvikling af den offentlige trafik i området, når alle disse nye boliger bliver færdige, hvilket vil blive til glæde for hele Blovstød.

Med venlig hilsen

Vindbygårds Grundejerforening

v/Susanne Frost

Blovstrød Menighedsråd  
 Kærvej 20  
 3450 Allerød  
 Lars Lund, formand

Blovstrød den 7. oktober 2014

Til: Allerød Kommune  
 Bjarkesvej 2  
 Att.: teknik- og planudvalget  
 3450 Allerød

Emne: Høringssvar, Rammelokalplan 1-134 for ny Blovstrød, samt skitseforslag til trafiksanering af Kongevejen.

Senest på borgermøde i Blovstrød, torsdag den 11. september 2014, fremførte Blovstrød Menighedsråd sine holdninger og indsigelser.

Kirken er naturligvis påvirket af tidernes udvikling, således har Kongevejen også gennem tiden udviklet sig, nu til en ubehagelig støjende nabo til kirken og de af Blovstrøds borgere, der bor langs og nær ved Kongevejen.

Kongevejen er meget tæt på kirkens område, så tæt, at et lysreguleret kryds ved Blovstrød Byvej vil:

1. Skæmme kirken og genere de beboere, der bor i krydsets nærhed visuelt.
2. Betyde start- og stopmanøvrer, der vil medføre mere end en fordobling af støjgener og luftforurening, da langt flere biler end hidtil vil skulle henholdsvis stoppe og starte.
3. Have voldsom indflydelse på miljøet (støj og forurening) ved kirkelige handlinger på kirkens forplads (bisættelser, bryllupper m.m.), samt for præsteboligen.
4. Ved den planlagte flytning af buslommerne vil præsteboligen påføres yderligere støj og forurening.
  - a. Kirken foretrækker en indkørsel til den nye bydel et andet sted end fra Kongevejen.
  - b. Såfremt dette ikke kan imødekommes, foretrækker kirken at ind- og udkørsel fra den nye del af Blovstrød placeres i den sydlige kant af Statoils grund *uden* lysregulering, så trafikstøj fra start og stop, samt uro fra lysmaster undgås. En sådan løsning vil give en smuk indkørsel med kik op på den nye bebyggelse.
  - c. Fastholder kommunen, at krydset skal placeres ud for Blovstrød Byvej ønsker menighedsrådet at krydset etableres som en rundkørsel.

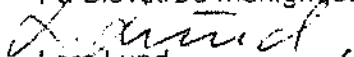
Tage V. Andersen, som menighedsrådet har konsulteret, er miljøstyrelsens specialist på trafikstøjområdet. Tage V. Andersen påpeger, at en løsning med rundkørsel er langt mindre støjende end et lysreguleret kryds.

Menighedsrådet kræver, at kirkebyggelinjen på 300 meter overholdes, hvilket betyder en maksimal byggehøjde på 8,5 meter og foreslår at den øvrige bebyggelse etableres i denne højde.

Det er ikke muligt for menighedsrådet at etablere støjdemping (støjhegn) langs Kongevejen på den eksisterende støjvold for derved at dæmpe støjen i præstegårdshaven grundet den lyste fredningsdeklaration.

Vi opfordrer derfor kommunen til at lytte til os og på ansvarlig vis undgå at skade Blovstrøds mere end 800 år gamle, uvurderlige kirkemiljø og bevare det unikke område. Både af hensyn til nuværende beboere såvel som nye tilflyttere.

På Blovstrød menighedsråds vegne


  
Lars Lund  
Formand

cc. Den kongelige bygningsinspektør, Helsingør Stift og Hillerød Provsti.

4. november 2014

Undertegnede hilsætter mig iaskraf  
om en mundkørsel

Med venlig hilsen

  
LISE FRØYST NIELSEN

SØFJERNVANG 6, BLOVSTRØD

3470 ALLERØD

20455784 E-MAIL: LISEFRØYST@POST.TELE.DK

47

Allerød kommune  
Bjarkesvej 2  
3450 Allerød  
Att. Teknik og planudvalget

### **Indsigelse vedr. rammelokalplan 1-134, samt trafiksanering af bløvstrød kongevej.**

#### **Trafiksanering.:**

Jeg mener ikke at der skal være flere lyskryds, et lyskryds på Bløvstrød byvej vil skabe meget mere trafik støj, da der vil være en masse stop/starter. Bla. Tung trafik (bla 30 tons lastbiler), feks. der skal nordpå, startende fra 0 km, op ad en stigende vej vil larme ekstremt meget, når de rasler igennem fra lav gear til de rammer de "tilladte" 50 km.

Der er allerede med Rema 1000 kommet væsentlig mere tung trafik, som stanser på kongevejen, og fra 0 km starter op både ved indkørsel samt udkørsel fra Rema området ( jeg bor lige overfor). Som en bibemærkning, man med ekstra lyskryds på kongevejen, få en endnu længere reaktionstid fra ambulancer/politi som dagligt, benytter kongevejen i forbindelse med udrykninger.

#### **Løsnings forslag.:**

1 En rundkørsel syd for Statoil, som har været nævnt mange gange ( virker udfor Møllemoseparken)

2 En højresving udkørsel syd for Statoil for sydgående trafik, samt udkørsel på Sortemosevej for nordgående trafik, herunder vil der være lettere mulighed, for billister at koble sig på Hillerød motorvejen.

A. Gående/cykler ledes via stisystem til allerede eksisterende lyskryds Kongevej/Sortemosevej. Som vil være det mest naturlige, og den korteste vej til skolen.

B. Gående/ cyklister benytter en tunnel ( a la den nye i Birkerød, som er etableret for nylig. Ved Birkerød skole.

C. Skulle man lave noget ekstrordinært, kunne man sænke kongevejen, a la lyngbyvejen ved Gentofte, og lave en lav gang/cykel bro henover.

Der etableres et pænt hegn i midten så den lette trafik ledes, hen mod den løsning man vælger ( man gør det i Holte, og også i Bagsværd ved batminton hal/skole på Bagsværdvej.

### **Indsigelse mod 11 meter høje bygninger i ny Bløvstrød.**

Udkastet var at der skulle laves lav bebyggelse, hvoraf nogle skulle bestå af max 2 etagers ejendomme. Som der mere naturligt falder ind i det naturskønne område.

11 meter ( 3 eller 4 etager) kan jeg slet ikke se hvordan skal kunne bare med rimelighed passe ind i området, men vil skille sig ud som nogle beton mastrodonter. Som der ikke findes ret mange af i Allerød. Og lad det blive ved det: Der findes masser af kønt 2 etagers rækkehus, se bla de lidt nyere der er i Farum (Duemosepark).

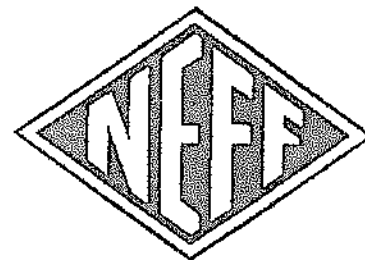
Dette er mit høringssvar.

Med venlig hilsen

Claus B Jørgensen  
Smjedgegyden 2  
3450 Allerød

Gamle Bløvstrød





Allerød Kommune  
Bjarkesvej 2  
3450 Allerød

Blovstrød d. 6. november 2014

Med henvisning til Allerød Kommunes udarbejdede rammelokalplan 1-134 ny Blovstrød skal følgende bemærkes:

- Ved etablering af cykelstier og øvrige stisystemer fra lokalplansområde via Blovstrød Teglværksvej bør der tages hensyn til at disse ikke etableres på samme side af NEFF's udkørsel fra egen matrikel. Stisystemer bør etableres på modsatte side af NEFF's udkørsel til Blovstrød Teglværksvej således, at cykler og gående ikke kommer i nærheden af tung trafik, der kontinuerligt betjener NEFF.
- Med henblik på at området op til lokalplansområde kontinuerligt fremstår homogent, bør der optages forhandling med NEFF for at kilen mellem Østre Teglværksvej og Blovstrød Teglværksvej inddrages i NEFF's eksisterende matrikel. Inddragelse af dette areal vil medvirke til at NEFF kan fortage en forskønnende og afskærmende beplantning op til lokalplans 1-134 ny Blovstrød samt øvrige tilstødende arealer.

I håb om at ovennævnte inddrages i lokalplanen ser NEFF frem til at Kommunen tager kontakt til NEFF for drøftelse af naboareal.

Med venlig hilsen  
NEFF A/S

Lars Stub

Allerød Kommune  
 Att: Teknik & plan udvalget  
 Bjarkesvej 2  
 3450 Allerød

Blovstrød den 3. november 2014

### Høringssvar vedrørende rammelokalplan for Ny Blovstrød

Som beboere i Blovstrød, og blandt de nærmeste naboer til den kommende bydel, fremsendes hermed høringssvar vedrørende lokalplanen for Ny Blovstrød.

Området for placering af den nye bydel, er i dag et område der benyttes flittigt af Blovstrøds beboere. Mange bruger området, specifikt Østre Teglværksvej, til gåture, til at lufte hund og i det hele taget at nyde at vi bor tæt på naturen.

Det er overordnet set positivt at der som udgangspunkt ønskes et projekt der er nytænkende og skabes i pagt med den omkringliggende natur og landskabet. Vi ser dog i forhold til rammelokalplan forslaget nogle områder, som ikke stemmer overens med dette.

#### I afsnittet om lokalplanens formål står der:

*"Bebyggelsen placeres og udformes så terrænformerne understreges, værdifulde landskabelige kig bevares, og så der skabes en klar bygrænse"*

#### Og i afsnittet om bebyggelsens udformning:

*"For at imødegå det kuperede landskab er der i lokalplanen arbejdet med en understregning heraf i bygningshøjden. Bygningshøjden følger landskabet, således at der bygges højest (2-3 etager) på de højeste arealer langs Østre Teglværksvej og lavere (1-2 etager) på skråningerne ned mod Drabæk. Hermed opnås også bedst mulig udsigt for alle."*

Vi mener, at når man vil placere de højeste bygninger langs med østre teglværksvej, så er det i strid med lokalplanens eget formål, at "værdifulde landskabelige kig bevares". Lige netop dette kig fra Østre Teglværksvejs højt beliggende nordlige ende, som mange benytter rekreativt, vil på denne måde blive ødelagt.

Samtidig kan det virke besynderligt, at i i henhold til lokalplanen gerne vil opnå "bedst mulig udsigt for alle", men åbenbart ikke mener dette formål bør gælde den allerede eksisterende bebyggelse på Østre Teglværksvej, idet den åbner mulighed for høje massive boligtyper på dette område.

Vi foreslår derfor, at det bliver indskrevet i planerne for område B3, at ny bebyggelse skal udformes under hensyntagen til de eksisterende boliger på østre teglværksvej, således at deres åbne beliggenhed bevares. Dette kan gøres ved at reducere byggehøjden, og ved at bygge længere nede i terrænet mod den nye grønning.

I tillæg til dette har vi en række betragtninger, som vi mener, bør tages med i forhold til rammelokalplanen:

- Der er projekteret at der skal ligge ca. 300 boliger i den nye bydel. I forhold til de skitser og beregninger der blev fremlagt på borgermøde i Blovstrød den 11. september, vil det stort set svare til en boligthed som i Rønnholtparken. Det betyder tæt placerede boliger, der på ingen måde stemmer overens med de tanker der blev fremlagt og byggeri der blev henvist til, i eksempelvis Fredensborg.
- Der var i modelmaterialet ikke taget højde for parkeringspladser og adgangsveje. Når det ligeledes skal indregnes, medfører det at boligerne må presses yderligere sammen, for at opnå det ønskede antal boliger på området.
- Når projektet skal finansieres, vil det i sidste ende være investorernes afkast på investeringen der bliver afgørende. Hvordan sikres det, at det endelige byggeri lever op til visionerne om nytænkende, grønne boliger, med et spændende og inspirerende udtryk?
- Der er store udfordringer med adgangsveje til bydelen, og trafiksaneringen af Kongevejen er fortsat et uafklaret spørgsmål.

Med baggrund i dette, vil vi komme med følgende opfordringer til rammelokalplanen:

1. Der fastsættes helt klare krav til byggeriets maksimale tæthed, udtryk og materialevalg som en del af rammelokalplanen.
2. Adgang til området sker syd for Statoil, og kommer i stand uden lysregulering eller rundkørsel, men løses ved etablering af lange svingbaner for både tilkørsel og frakørsel. Dette kan gøres i stil med den løsning der findes ved Høveltevej / Kongevejen.
3. Der etableres en tunnel under Kongevejen, denne skal placeres tættest muligt på lyskrydset Sortemosevej / Kongevejen. Denne tunnel kan således benyttes af trafikken til / fra Blovstrød skole, både i og udenfor skoletiden.
4. Kongevejen bibeholdes som den er, da det til enhver tid er en hovedfærdselsåre. Såfremt trafikken på Kongevejen besværes, vil det medføre øget trafik ind gennem selve Blovstrød.

Ovenstående uddybes meget gerne, og I kan i så fald kontakte:

Michael Dreyer  
Østre teglværksvej 4B  
3450 Allerød  
Tlf 27 80 33 18  
[michael\\_dreyer@hotmail.com](mailto:michael_dreyer@hotmail.com)

Med venlig hilsen

Dorthe Hansen og Gert Nielsen  
Østre Teglværksvej 6A

Flemming Welander  
Østre Teglværksvej 6B

Stine og Michael Dreyer  
Østre Teglværksvej 4B

Til Allerød Kommune

**Bemærkninger vedrørende rammelokalplan for Ny Blivstrød 1-134**

Vi vil gerne give udtryk for vores bekymringer vedrørende ovennævnte lokalplan, idet vi mener at planerne giver rammer for et byggeri i en højde og et omfang, der kan være til væsentlig gene for os som beboere på Østre Teglværksvej.

Dette gælder i særdeleshed for planerne om at bebygge delområde B3 med 50-75 boliger i op til 11 meters højde. De eksisterende boliger i Østre Teglværksvejs nordlige ende, er lave etplanshuse, og en 11 meter høj etagebolig vil her skygge og genere markant. Endvidere mener vi at det strider imod lokalplanens overordnede retningslinjer.

I afsnittet om lokalplanens formål står der. *" bebyggelsen placeres og udformes så terrænformerne understreges, værdifulde landskabelige kig bevares, og så der skabes en klar bygrænse"*

Og i afsnittet om bebyggelsens udformning:

*"For at imødegå det kuperede landskab er der i lokalplanen arbejdet med en understregning heraf i bygningshøjden. Bygningshøjden følger landskabet, således at der bygges højest (2-3 etager) på de højeste arealer langs Østre Teglværksvej og lavere (1-2 etager) på skråningerne ned mod Drabæk. Hermed opnås også bedst mulig udsigt for alle."*

Når man så vil placere de højeste og mest massive bygninger langs med østre teglværksvej, så er det i modstrid med lokalplanens eget formål, at "værdifulde landskabelige kig bevares". Lige netop dette kig fra østre teglværksvejs højt beliggende nordlige ende, som mange benytter rekreativt, vil på denne måde blive ødelagt. Samtidig kan det virke besynderligt, at i lokalplanen gerne vil opnå "bedst mulig udsigt for alle", men åbenbart ikke mener dette formål bør gælde den allerede eksisterende bebyggelse på østre teglværksvej, idet den åbner mulighed for høje massive boligtyper på dette område.

Vi foreslår derfor, at det bliver indskrevet i planerne for område B3, at ny bebyggelse skal udformes under hensyntagen til de eksisterende boliger på Østre Teglværksvej, således at deres åbne beliggenhed bevares.

Dette kan gøres ved at reducere byggehøjden, reducere antal boliger, og ved at bygge længere nede i terrænet mod den nye grønning.

Venlig hilsen

Flemming Welander; Østre Teglværksvej 6B; 3450 Allerød

Gert Nielsen; Østre Teglværksvej 6A; 3450; Allerød

Dorthe Hansen; Østre Teglværksvej 6A; 3450 Allerød

Per Gjerløv  
Kongevejen 9  
3450 Allerød

Blovstrød, 6. november 2014

Allerød Kommune  
Bjarkesvej 2  
3450 Allerød

Hørings svar, rammelokalplan 1-134 for ny Blovstrød

Vi bor på adressen Kongevejen 9. En vedtagelse af lokalplanen vil medføre en alvorlig værdiforringelse af ejendommen.

Med venlig hilsen

*Per Gjerløv*

F/ Ejerlejlighedsforeningen

Blovstrød Byvej 10 A-F

3450 Allerød

Allan Nørholk, Blovstrød Byvej 10A, 3450 Allerød

Allerød Kommune

06 NOV. 2014

Blovstrød 4/11-2014

Til: Allerød Kommune  
Bjarkesvej 2  
Att.: Teknik- og planudvalget  
3450 Allerød

Emne: **Høringssvar, Rammelokalplan 1-134 for Ny Blovstrød, samt skitseforslag til trafiksanering af Kongevejen**

Medsendt Blovstrød Meningsråd's høringssvar af 7. oktober hvis svar, kommentarer og holdninger vi som Ejerlejlighedsforeningen Blovstrød Byvej 10 A - F 100 % tilslutter os.

Vi beder desuden Allerød Kommune også have meget fokus på de trafikale og skrøbelige forhold omkring kirken, Blovstrød Byvej og Kærvej.

Der er efter vores mening ingen tvivl om at etableringen af udkørsel fra Ny Blovstrød til Kongevejen, med rundkørsel eller lysregulering, vil øge presset massivt på især Blovstrød Byvej.

Der er kørsel af børn til både skole og institutioner samt "smutvej" til Hørsholm, Rungsted og motorveje.

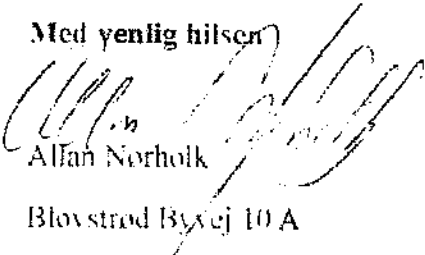
08 NOV. 2014

Det er vigtigt at have det i fokus og ikke kun have opmærksomhed på Kongevejen for så senere at ende med en trafiksanering i retning af området omkring gadekæret der forringer det unikke og fredede miljø.

Vi vil henstille og forvente af Allerød Kommune at et hvert tiltag til ændringer af området omkring gadekæret, Bløvsrød Byvej og Kærvej sendes i høring hos beboerne.

*På Ejendomsforningen Bløvsrød Byvej 10 A-F vegne*

Med venlig hilsen

  
Allan Nørholm

Bløvsrød Byvej 10 A

3450 Allerød

Telefon 26 16 06 20

[norholm@gmail.com](mailto:norholm@gmail.com)

*Medsendt: Bløvsrød Meningsråd's høringssvar af 7. oktober 2012*

Blovstrød Menighedsråd  
Kærvej 20  
3450 Allerød  
Lars Lund, formand

Blovstrød den 7. oktober 2014

Til: Allerød Kommune  
Bjarkesvej 2  
Att.: teknik- og planudvalget  
3450 Allerød

Emne: Høringssvar, Rammelokalplan 1-134 for ny Blovstrød, samt skitseforslag til trafiksanering af Kongevejen.

Senest på borgermøde i Blovstrød, torsdag den 11. september 2014, fremførte Blovstrød Menighedsråd sine holdninger og indsigelser.

Kirken er naturligvis påvirket af tidernes udvikling, således har Kongevejen også gennem tiden udviklet sig, nu til en ubehagelig støjende nabo til kirken og de af Blovstrøds borgere, der bor langs og nær ved Kongevejen.

Kongevejen er meget tæt på kirkens område, så tæt, at et lysreguleret kryds ved Blovstrød Byvej vil:

1. Skæmme kirken og genere de beboere, der bor i krydsets nærhed visuelt.
2. Betyde start- og stopmanøvrer, der vil medføre mere end en fordobling af støjgener og luftforurening, da langt flere biler end hidtil vil skulle henholdsvis stoppe og starte.
3. Have voldsom indflydelse på miljøet (støj og forurening) ved kirkelige handlinger på kirkens forplads (bisættelser, bryllupper m.m.), samt for præsteboligen.
4. Ved den planlagte flytning af buslommerne vil præsteboligen påføres yderligere støj og forurening.
  - a. Kirken foretrækker en indkørsel til den nye bydel et andet sted end fra Kongevejen.
  - b. Såfremt dette ikke kan imødekommes, foretrækker kirken at ind- og udkørsel fra den nye del af Blovstrød placeres i den sydlige kant af Statoils grund *uden* lysregulering, så trafikstøj fra start og stop, samt uro fra lysmaster undgås. En sådan løsning vil give en smuk indkørsel med kik op på den nye bebyggelse.
  - c. Fastholder kommunen, at krydset skal placeres ud for Blovstrød Byvej ønsker menighedsrådet at krydset etableres som en rundkørsel.

Tage V. Andersen, som menighedsrådet har konsulteret, er miljøstyrelsens specialist på trafikstøjområdet. Tage V. Andersen påpeger, at en løsning med rundkørsel er langt mindre støjende end et lysreguleret kryds.

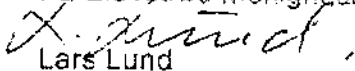


Menighedsrådet kræver, at kirkebyggelinjen på 300 meter overholdes, hvilket betyder en maksimal byggehøjde på 8.5 meter og foreslår at den øvrige bebyggelse etableres i denne højde.

Det er ikke muligt for menighedsrådet at etablere støjdæmpning (støjhegn) langs Kongevejen på den eksisterende støjvold for derved at dæmpe støjen i præstegårdshaven grundet den lyste fredningsdeklaration.

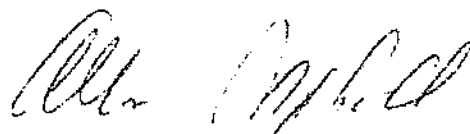
Vi opfordrer derfor kommunen til at lytte til os og på ansvarlig vis undgå at skade Blovstrøds mere end 800 år gamle, uvurderlige kirkemiljø og bevare det unikke område. Både af hensyn til nuværende beboere såvel som nye tilflyttere.

På Blovstrød menighedsråds vegne

  
Lars Lund  
Formand

cc. Den kongelige bygningsinspektør, Helsingør Stift og Hillerød Provsti.

Dette kammeret  
til stilles 100%  
af  
Ecklysteborgforeningen  
Blovstrød Byvej 10A F  
3450 Alnæs

  
Allan Nørregaard  
4/11-2019

**Birgit**

---

Til: kommunen@alleroed.dk  
Emne: Borgermødet 11.09.2014 i festsalen på Bløvsstrød Skole

Birgit Moestrup - Læhegnet 7, 3450 Allerød tlf.nr. 48 17 36 93 mobil nr. 22 75 30 93

Allerød Kommune  
Teknik- og planudvalget  
v/formand Jesper Hammer

17.09.2014

Først tak for orienteringen.

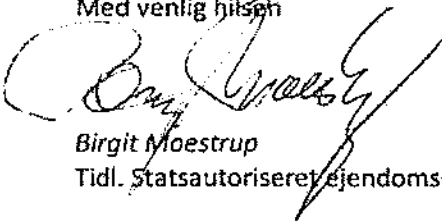
Den megen diskussion om lysregulering ved Bløvsstrød Byvej/ Østre Teglværksvej gav mig den idé, at både lysregulering/rundkørsel o.lign. antagelig må kunne undlades, hvis begge vejudmundinger i Kongevejen alene gives tilfældelse til højre sving ind og ud, og forudsat der laves en vel fungerende tunnel til fodgængere, cykler o. lign., og denne placeres som foreslået på mødet altså tæt ved skolen og derved den gamle bydel.

Dette vil for nuværende Bløvsstrød betyde, at venstresving på Kongevejen må ske via Sjæisø Allé og Sandholmgårdsvej, hvilket jeg i øvrigt lyttede mig til, at mange allerede foretrækker p.t.

En sådan løsning vil vel også virke meget mere imødekommende for den gennemkørende trafik på Kongevejen. Tilmød må en opbremsning/igangsætning på det sted (bakke med hang til islag) på Kongevejen give anledning til mange gener og uheld i glatføre (ret udsat sted p.g.a. lavningen ved mosen).

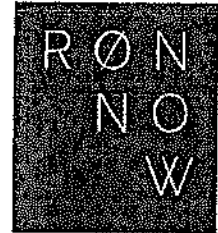
Jeg håber, at Teknik- og Planudvalget lytter til os, der bor her og har gjort i mange år.

Med venlig hilsen



Birgit Moestrup  
Tidl. Statsautoriseret ejendomsmægler med speciale bl.a. i nye bebyggelser

Dette brev sendes pr. postforsendelse samt pr. email



Helsingør Stiftsøvrighed  
Vor Frue Kloster  
Hestemøllestræde 3A  
3000 Helsingør

Holbæk, den 10. oktober 2014

**Vedr. Allerød kommunes Forslag til rammelokalplan 1-134 for Ny Bløvsstrød samt skitseforslag til trafiksanering ved Kongevejen.**

Med anmodning om en udtalelse har Stiftet hertil fremsendt forslag til rammelokalplan 1-134, Allerød kommune.

Planens formål er at muliggøre etablering af et boligområde, samt regulering af trafikken langs Kongevejen.

Lokalplanområdet er beliggende på den anden side af Kongevejen i forhold til Bløvsstrød Kirke.

Vi har senere modtaget kopi af en skrivelse fra Bløvsstrød Menighedsråd.

Vi kan til fulde tilslutte os Menighedsrådets indstilling, at vejtilslutningen til området ikke placeres udfør Bløvsstrød Byvej, med de åbenlyse gener det vil være for Kirken og de kirkelige funktioner.

Samtidigt må det fastholdes, at bestemmelsen om at bebyggelsens højde ikke kan være højere end 8,5 meter respekteres.

Med venlig hilsen

for

Camilla Løntoft Nybye

Arkitekt m.a.a./MSc., Kgl. Bygningsinspektør

Gunilla M. Rønnow

**Referat fra ekstraordinært menighedsrådsmøde  
i Blovstrød sognegård 7. oktober 2014 klokken 17:00**

**Deltagere:** Lars Lund (fmd.), Leif Nygaard, Lisbeth Skovgaard, Jonna Rasmussen, Gerda Jørgensen, John G. Andersen, Susanne Nielsen og Kristine Ravn.  
Kirkeværge Jørgen Jessen.

**Fraværende** Elsebeth Hougaard Jensen efter aftale.

**Ordstyrer:** Lars Lund.

**Dagsorden**

<b>1. Godkendelse af dagsorden.</b>	Godkendt.
<b>2. Godkendelse af salg af matr. 1.n.</b>	Enstemmigt vedtaget.
<b>3. Høringssvar til Allerød kommune.</b>	Enstemmigt vedtaget.

Lars Lund

Formand.

**Menighedsrådsmøder 2014**

30. oktober og 27. november. Intet møde i december.

Formanden ferie:

9. – 17. januar 2015

Godkendelse af referat:

Lars Lund (fmd.) \_\_\_\_\_

Lisbeth Skovgaard \_\_\_\_\_

Gerda Jørgensen \_\_\_\_\_

Leif Nygaard \_\_\_\_\_

Jonna Rasmussen \_\_\_\_\_

Gerda Jørgensen \_\_\_\_\_

John G. Andersen \_\_\_\_\_

Susanne Nielsen \_\_\_\_\_

Kristine Ravn \_\_\_\_\_

Elsebeth Hovgaard Jensen Stemmer ja til pkt. 2 og for pkt. 3. (brevstemme)

Til: Allerød Kommune  
Bjarkesvej 2  
Att.: teknik- og planudvalget  
3450 Allerød

Emne: **Høringssvar, Rammelokalplan 1-134 for ny Blovstrød, samt skitseforslag til trafiksanering af Kongevejen.**

Senest på borgermøde i Blovstrød, torsdag den 11. september 2014, fremførte Blovstrød Menighedsråd sine holdninger og indsigelser.

Kirken er naturligvis påvirket af tidernes udvikling, således har Kongevejen også gennem tiden udviklet sig, nu til en ubehagelig støjende nabo til kirken og de af Blovstrøds borgere, der bor langs og nær ved Kongevejen.

Kongevejen er meget tæt på kirkens område, så tæt, at et lysreguleret kryds ved Blovstrød Byvej vil:

1. Skæmme kirken og genere de beboere, der bor i krydsets nærhed visuelt.
2. Betyde start- og stopmanøvrer, der vil medføre mere end en fordobling af støjgener og luftforurening, da langt flere biler end hidtil vil skulle henholdsvis stoppe og starte.
3. Have voldsom indflydelse på miljøet (støj og forurening) ved kirkelige handlinger på kirkens forplads (bisættelser, bryllupper m.m.), samt for præsteboligen.
4. Ved den planlagte flytning af buslommerne vil præsteboligen påføres yderligere støj og forurening.
  - a. Kirken foretrækker en indkørsel til den nye bydel et andet sted end fra Kongevejen.
  - b. Såfremt dette ikke kan imødekommes, foretrækker kirken at ind- og udkørsel fra den nye del af Blovstrød placeres i den sydlige kant af Statoils grund *uden* lysregulering, så trafikstøj fra start og stop, samt uro fra lysmaster undgås. En sådan løsning vil give en smuk indkørsel med kik op på den nye bebyggelse.
  - c. Fastholder kommunen, at krydset skal placeres ud for Blovstrød Byvej ønsker menighedsrådet at krydset etableres som en rundkørsel.

Tage V. Andersen, som menighedsrådet har konsulteret, er miljøstyrelsens specialist på trafikstøjområdet. Tage V. Andersen påpeger, at en løsning med rundkørsel er langt mindre støjende end et lysreguleret kryds.

Menighedsrådet kræver, at kirkebyggelinjen på 300 meter overholdes, hvilket betyder en maksimal byggehøjde på 8,5 meter og foreslår at den øvrige bebyggelse etableres i denne højde.

Det er ikke muligt for menighedsrådet at etablere støjdemper (støjhegn) langs Kongevejen på den eksisterende støjvold for derved at dæmpe støjen i præstegårdshaven grundet den lyste fredningsdeklaration.

Vi opfordrer derfor kommunen til at lytte til os og på ansvarlig vis undgå at skade Blovstrøds mere end 800 år gamle, uvurderlige kirkemiljø og bevare det unikke område. Både af hensyn til nuværende beboere såvel som nye tilflyttere.

På Blovstrød menighedsråds vegne

Lars Lund  
Formand

cc. Den kongelige bygningsinspektør, Helsingør Stift og Hillerød Provsti.

Allerød 4.9.2014

Kære Byråd

I forbindelse med Rammelokalplan 1-134 for Ny Blovstrød indsender vi hermed høringssvar fra Rådet for Bæredygtig Udvikling.

Med Allerøds ambition om at nærme sig at være CO2 neutral i 2030 og have CO2 neutral el- og varmforsyning i 2025 er "Lavenergiklasse 2020" ikke ambitiøst nok.

Det vi bygger i dag skal jo stå i 100 år.

Vi anbefaler, at Allerød Kommune stiller krav om **CO2 neutral el- og varme forsyning**.

Vi anbefaler, at Allerød Kommune eksplicit skriver at varmforsyningen ikke må baseres på fossile brændsler

Desuden anbefaler rådet, at ny Blovstrød **certificeres som bydel hos Green Building Council Denmark**, hvorved vi sikrer at vi får den økologiske bydel byrådet ønskede. Jf. projektplanen til European-konkurrencen.

Venlig hilsen

Rådet for Bæredygtig Udvikling i Allerød

**Bilag: 10.5. Supplerende bilag - Notat om indsigelser til ændringsforslag.pdf**

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

**Mødedato:** 03. februar 2015 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 8620/15



# NOTAT

Dato: 30. januar 2015

## Kommentarer og bemærkninger til ændringsforslag for lokalplan 1-134 for Ny Blovstrød

I forbindelse med høringen af ændringsforslag til lokalplan 1-134 for Ny Blovstrød er der indkommet kommentarer og bemærkninger omkring følgende:

- Krydsningsmulighed for bløde trafikanter over Kongevejen
- Vejbetjening i det nye Blovstrød
- Vejføring mod Høvelte

Det forslås at kirkestien ikke føres helt frem til Kongevejen, men afsluttes ved den tværgående sti, så den bløde trafik fra det nye Blovstrød, føres ad den forslåede skolesti op til krydset ved Kongevejen/Sortemosevej.

Fastholdes løsningen med kirkestien ført frem til Kongevejen, forslås det at der etableres en løsning hvor fodgængerne føres igennem rækværk på midterhellen.

Der stilles forslag om at der etableres en sikker krydsningsmulighed for enden af Øster Teglværksvej ved Rema1000, for de borgere der ikke benytter sig at skolestien.

Der udtrykkes ønske om at den forslåede tunnellsøsnung ved Blovstrødhallen til Blovstrød skole etableres, da denne løsning anses for at være en god og sikker krydsningsmulighed.

I forbindelse med den interne trafikbetjening af det nye Blovstrød, stilles der forslag om at delområde B.1 ligeledes betjenes fra Blovstrød Teglværksvej fremfor Kongevejen. I det viste forslag, føres vejen til B.1 via delområde B.3 og over grøningen.

Borgerne i Høvelte udtrykker bekymring omkring muligheden for at der kan føres en vej ned til området omkring Høvelte trinbræt.

I indsigelserne kommer der også med forslag til alternative trafikale løsninger i det gamle Blovstrød.

På baggrund af ovennævnte indsigelser forslår Forvaltningen at:

### Forslag 1:

Ændringsforslaget indarbejdes i lokalplanen, herunder at der skabes en sikker krydsning af Kongevejen ved kirkestien, og at muligheden for at forlænge vejen til Høvelte trinbræt fastholdes.

Forvaltningen anbefaler forslag 1.



**Bilag: 10.6. Supplerende bilag - Samlede indsigelser til ændringsforslag.pdf**

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

**Mødedato:** 03. februar 2015 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 8618/15

**Indsigelser vedr. ændringsforslag af rammelokalplan 1-134 for ny Blovstrød - acadre sag 14/7640**

	<b>navn 1</b>	<b>navn 2</b>	<b>adresse</b>	<b>by</b>	<b>mail</b>	<b>dato</b>
1	Lars Lund	Blovstrød Menighedsråd			<a href="mailto:lund-lars@jubii.dk">lund-lars@jubii.dk</a>	25-jan
2	Olav B. Christensen		Byagervej 15	3450 Allerød	<a href="mailto:olav.b.christensen@lantmannen.c">olav.b.christensen@lantmannen.c</a>	26-jan
3	Flemming Nyberg				<a href="mailto:nyberg.flemming@gmail.com">nyberg.flemming@gmail.com</a>	27-jan
4	Poul Møller Hansen		Byagervej 17 B	3450 Allerød	<a href="mailto:poul@blovstroed.dk">poul@blovstroed.dk</a>	27-jan
5	G/F Bakketoppen 8-30	v/Susanne Thyssing Nielsen	Bakketoppen 28	3450 Allerød	<a href="mailto:sutyni52@gmail.com">sutyni52@gmail.com</a>	27-jan
6	Niels Kirkegaard	12 underskrifter	Hesselgårdsvej 41	3460 Birkerød	<a href="mailto:nkirkegaard@zinet.dk">nkirkegaard@zinet.dk</a>	28-jan
7	Tage V. Hansen		Kildebakken 2	3450 Allerød	<a href="mailto:tage.v.andersen@mail.dk">tage.v.andersen@mail.dk</a>	28-jan
8	Bo og Eva Karina Jessen		Hesselgårdsvej 43	3460 Birkerød	<a href="mailto:jessen133@hotmail.com">jessen133@hotmail.com</a>	28-jan
9	Høvelte Vandværk	v/Bendt Rasmussen			<a href="mailto:mail@hovelte-vandverk.dk">mail@hovelte-vandverk.dk</a>	28-jan
	<i>Kvitteringer sendt til alle 29.01.15 via email</i>					

Blovstrød menighedsråd  
Kærvej 20, Blovstrød  
3450 Allerød

## **Hørings svar vedrørende stiforbindelser i det nye Blovstrød.**

**Ref.: Allerød Kommune skr. Plan og byg af 13. januar 2015.**

Blovstrød kirkes menighedsråd har med glæde set den nu besluttede løsning på adgangsveje til det nye Blovstrød. Den løser de ellers alvorlige støj- og miljøproblemer for miljøet omkring Blovstrød kirke.

Vi har dog en kommentar til den foreslåede stiforbindelse fra kirkestien over Kongevejen og de deraf følgende konsekvenser.

Tanken om at retablere stien er nærliggende, men skæringen med Kongevejen på det planlagte sted, findes med vort lokalkendskab betænkelig.

Vi ønsker overgangen etableret:

- Uden gule konstant blinkende lamper, gerne belyst af strategisk placeret gadebelysning.
- Med en helle midt på vejen, udformet som overgangene ud for gymnasiet på Carlbergvej i Hillerød, hvor fodgængerne af et rækværk tvinges til at ændre retning mod trafikken inden 2. Halvdel af vejbanen passeres.

Som tidligere nævnt vil trafik ad Kærvej være utryk på grund af den manglende adskillelse af biler og bløde trafikanter. Menighedsrådet vurderer, at de færreste vil følge Blovstrød Byvej og krydse Grønningen af den etablerede sti på deres vej til skole eller svømmehal.

Vi henstiller derfor, at der på Kærvej skiltes med fodgængere på kørebanen og den allerede skilte hastighedsbegrænsning (30 KM) tydeliggøres.

Blovstrød Menighedsråd  
Ved

Lars Lund  
Menighedsrådsformand

## Maria Holstein-Rathlou

---

**Fra:** O Kommunen  
**Sendt:** 26. januar 2015 13:14  
**Til:** O Sekretariat; O Plan og Byg  
**Emne:** VS: Høringssvar til Plan og Bygs "forslag til Rammelokalplan nr. 1-134 for det ny Blovstrød" af den 13. januar 2015

**Kategorier:** Rød kategori

---

**Fra:** Olav B Christensen [<mailto:olav.b.christensen@lantmannen.com>]

**Sendt:** 26. januar 2015 13:04

**Til:** O Kommunen

**Cc:** Lone Hansen; Birgitte A. Rasmussen; John Køhler

**Emne:** Høringssvar til Plan og Bygs "forslag til Rammelokalplan nr. 1-134 for det ny Blovstrød" af den 13. januar 2015

**Til Allerød Kommune.**

Undertegnede fremsender hermed et høringssvar til Plan og Bygs "forslag til Rammelokalplan nr. 1-134 for det ny Blovstrød" af den 13. januar 2015

Generelt er der sket en stor forbedring i det reviderede forslag. Det udtrykker et rigtigt godt kompromis. Imidlertid har jeg en enkelt bekymring på grund af forslaget formulering nederst side 1, som vises her:

**Kirkestien føres fortsat frem til Kongevejen, og der skal i forbindelse med trafiksaneringen af Kongevejen etableres sikker krydsning over til Blovstrød**

**Kommentarer :**

1. Kirkestien skal IKKE føres frem til Kongevejen for at gående kan krydse Kongevejen fra den nye del af Blovstrød ved Blovstrød Byvej.  
Ved et borgermøde i Blovstrød har jeg bemærket kommentarer om vigtigheden af at beboere i den eksisterende del af Blovstrød, som bruger Statoil som nærbutik, skal have opretholdt deres mulighed for at kunne krydse Kongevejen gående. Dette hensyn er vigtigt. Men når det er sagt, så synes det forkert, at lægge op til øget omfang af "blød trafik" ved at give kommende beboere i den nye del af Blovstrød mulighed for at krydse i modsat retning.
2. Bløde trafikanter, som ikke følger en kommende "skolesti" hen til krydset Sortemosevej/Kongevejen, bør kunne passere Kongevejen på et beskyttet sted ved Østre Teglværksvej/Kongevejen (ud for Rema1000). Det står mig ikke klart, hvordan busstoppested og fodgængerfelt i planen for renovering af Kongevejen er placeret i forhold til Rema1000.

**Opsummering:** Muligheden for at gående kan krydse Kongevejen for at komme til Statoil opretholdes. Men Kirkestien føres ikke frem til Kongevejen, som en farbar sti med krydsning af Kongevejen. I forbindelse med renoveringen af Kongevejen tages der hensyn til sådanne trafikanter ved at indtænke deres behov i en anden sikker overgang af Kongevejen.

Venlig hilsen

Olav B. Christensen

Byagervej 15, 3450 Allerød

Mobil 4043 9766

## Maria Holstein-Rathlou

---

**Fra:** O Kommunen  
**Sendt:** 27. januar 2015 07:16  
**Til:** O Plan og Byg  
**Emne:** VS: Bemærkninger til ændringsforslag til lokalplanforslag vedr. det nye Blovstrød  
**Vedhæftede filer:** BILAG 1.jpg; XX-BILAG 2.jpg; BILAG 3.jpg; BILAG 4.jpg  
**Kategorier:** Rød kategori

**Fra:** nyberg.flemming@gmail.com [mailto:nyberg.flemming@gmail.com] **På vegne af** Nyberg

**Sendt:** 27. januar 2015 02:01

**Til:** O Kommunen

**Emne:** Bemærkninger til ændringsforslag til lokalplanforslag vedr. det nye Blovstrød

Til Teknik- og Planudvalget.

Jeg har med tak modtaget ændringsforslag af 13.01.2015 (med kortbilag) til udtalelse vedr. rammelokalplan nr. 1-134 for det nye Blovstrød.

Jeg har følgende bemærkninger:

1) Det er en god og radikal løsning, at man har fjernet det foreslåede lysregulerede kryds ud for Blovstrød Byvej. Men det er dog kun en halv løsning, når man nu deler de nye borgere op i to lejre - de der hører til Kongevejen og de der hører til Blovstrød Teglværksvej.

2) Det er som sagt meget ulogisk, at man til det nye Blovstrød nu vil lede 1/4-del af biltrafikken ind fra Kongevejen og resten - 3/4-del - ind fra Blovstrød Teglværksvej. Det er en uforståelig og meget uklar løsning at 'dele' beboerne op på denne måde, og der findes flere forskellige enkle planløsninger, hvor man fra Blovstrød Teglværksvej - med en kort stikvej - kan nå frem til byggeafsnit B1 og derved undgå indkørslen fra Kongevejen - jf. eksempel **bilag 1**.

Forskellige indkørsler til forskellige dele af et forholdsvis beskedent byggeareal vil skabe store problemer for folk at finde ind (eksempelvis gæster, ambulancer, fragt m.v.). Det kan jo ikke være meningen, at man skal have en GPS med for at finde den rette indkørsel til området."

3) Der har været argumenter fremme, om at Blovstrød Teglværksvej ikke kunne klare al trafikken fra bebyggelsen, men set i lyset af, at boligområderne ved Vestervang, Sjælsøparken og områderne bagved disse veje har én udkørsel til Sjælsø Allé og videre til Kongevejen kan man ikke se, at dette skulle være noget problem.

4) Det må være en stor fordel, hvis Kongevejen ikke bliver belastet med trafik fra det nye Blovstrød, og der derved skabes flere blokeringer på Kongevejen. Kongevejen er rigelig belastet i dag med i alt 15 T-kryds og overkørsler regnet fra Sandholmgårdsvej/Nymøllevej og syd på til Drabækken.

5) Jeg kan forstå på kommunen, at ved at etablere en indkørsel (stikvej) fra Kongevejen for byggeafsnit B1, kan man hurtigt komme i gang med byggeriet på dette første byggeafsnit, uden at byggemodne hele arealet og etablere store vejanlæg.

Man kan således hurtigt iværksætte de arkæologiske undersøgelser på dette mindre jordareal og komme i gang med en begrænset byggemodning og derefter starte selve byggeriet på B1-arealet.

Konsekvensen med denne 'hurtige løsning' vil så beklageligvis 'hænge' på fremtidens planlægning for hele det nye Blovstrød, hvor beboerne bliver delt i to lejre. Det mener jeg ikke er rimeligt.

Man kan - som nævnt - i stedet ganske enkelt udføre en kort stikvej fra Østre Teglværksvej og så iøvrigt opnå helt de samme fordele som beskrevet ovenfor.

6) Det er en rigtig tanke, at man etablerer en visuel forbindelse til det nuværende Blovstrød ved at erhverve flere af ejendommene langs Kongevejen.

7) For skolebørn, som bor tættest på Østre Teglværksvej vil skolevejen kunne være den i projektet viste sti bag parkeringsarealet bag REMA 1000 og Blovstrød Kro og videre øst om Blovstrødhallen og op til T-krydset ved Sortemodevej. Jf. rød markering på **bilag 4**.

Den på rammelokalplanen viste skrå overgang - skråt over Kongevejen - til skolen er forkert. Jeg har talt med skoleleder, Kirsten Andersen, som åbner mulighed for, at man kan komme ind i skolebygningen fra sydsiden af bygningerne - hvilket giver en væsentlig kortere adgang til skolekomplekset end antydnet på rammelokalplanen. Jf. **bilag 3**. Det skal dog bemærkes, at udgifterne til en evt. etablering af denne nye adgang forudsættes fuldt ud at blive afholdt af kommunens sti-projekt og ikke belaster skolens økonomi.

8) Rammelokalplanen viser, at Kirkestien føres over Kongevejen, og der beskrives, at der etableres en sikker krydsning af Kongevejen over til Blovstrød Byvej. Der er ikke taget stilling til, hvad der videre skal ske fra dette punkt, men det er helt givet, at speciel skolebørnene fra B1 og B2, vil benytte denne overgang og fortsætte videre ad Kongevejens gang- og cykelsti frem til skolen og gå ind til skolen ud for Sortemosevej-T-krydset. Jf. grøn markering på **bilag 4**. Dette er den korteste vej for disse skoleelever.

Alternativt kan børnene fra B1 og B2 benytte den roligere vej ad Blovstrød Byvej/Kærvej til/fra skolen. Jf. hvid markering på **bilag 4**. Det kræver dog, at der etableres en sikker skolevej ved f.eks. at udføre en dobbeltrettet cykel- og gangsti via Kærvej. Den er 6,8 meter bred på det smalleste sted og kan teknisk indeholde (ud over den ensrettede kørebane) en dobbeltrettet cykelsti og en gangsti - jf. vedlagte forslag - **bilag 2**. For at gøre denne skolevej mere sikker bør overgangen ved Kongevejen placeres nord for Blovstrød Byvej - vist på bilag 4 med gul markering.

9) Hvad blev der af den foreslåede lysregulerede overgang på Kongevejen ud for Øster Teglværksvej? Og hvordan kommer man f.eks. fra REMA 1000 over Kongevejen til buslommen på østsiden af vejen?

10) På kortbilaget er stikvejen frem til B3 og B4 vist parallel med og op langs Østre Teglværksvej - det virker som en dobbeltkonfekt. Kan man ikke benytte Østre Teglværksvej som stikvej ved en evt. opgradering af denne vej.

11) I teksten står anført, at stien langs Blovstrød Teglværksvej skal føres øst for vejen - Det må vel være vest for vejen, som også vist på kortet.

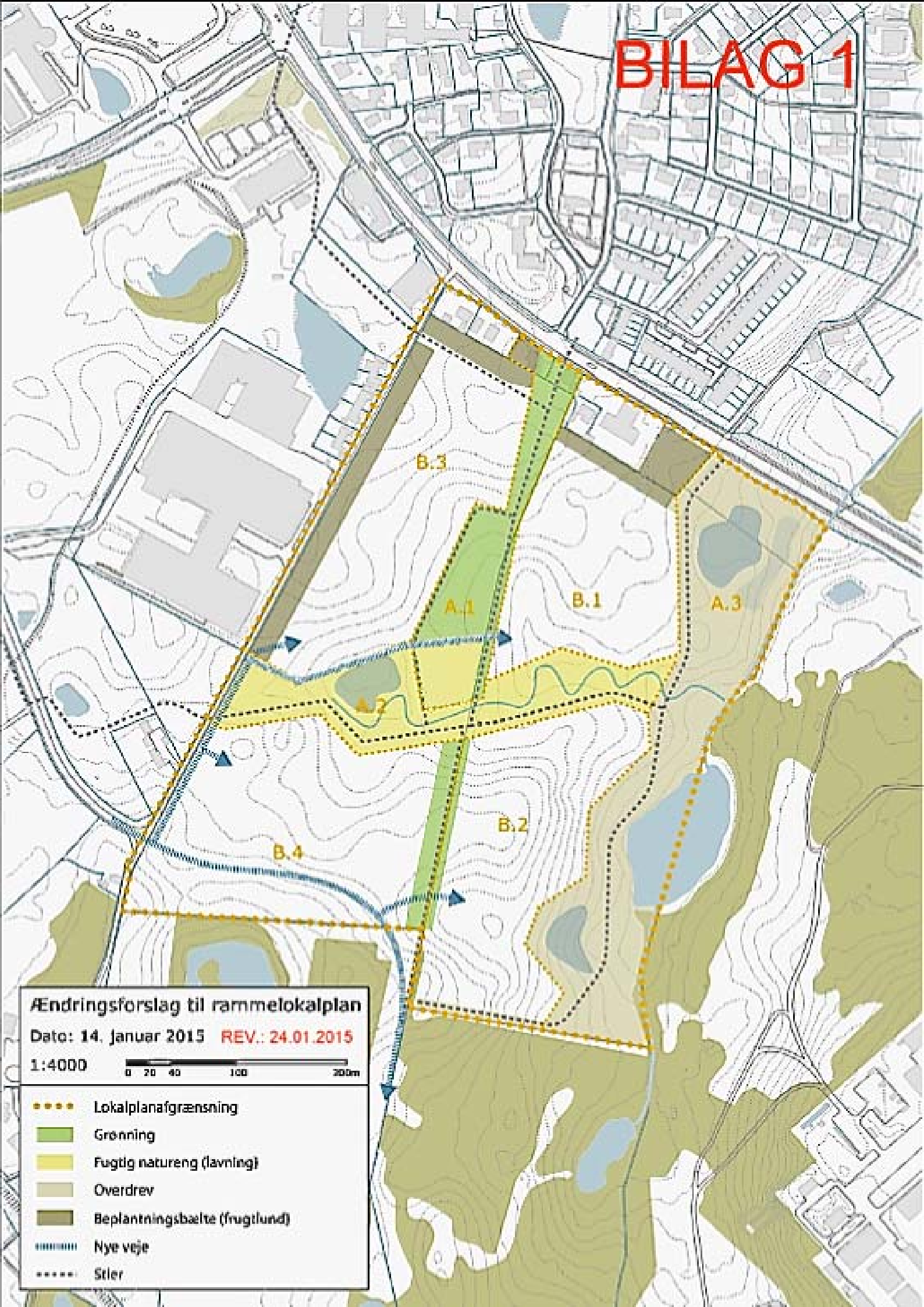
12) Man bør opsætte "Al gennemkørsel forbudt" ved indkørslen til Blovstrød Byvej. Kun ærendekørsel skal være tilladt. I dag er der kun forbud for lastbiler."

13) Ved udkørslen til Kongevejen fra Blovstrød Byvej, bør man overveje, at venstresving mod syd skal være forbudt (som det også har været tidligere), hvilket vil reducere trafikken på Kærvej væsentligt, og det vil samtidig sikre en roligere overgang for fodgængerne (skolebørnene) over Kongevejen ud for kirkestiens forlængelse, idet de ikke skal tage sig i agt for, at der også kan komme hurtig udsvingende biler fra Blovstrød Byvej.

Med venlig hilsen  
Flemming Nyberg

Vedhæftet bilag: 1, 2, 3 og 4.

# BILAG 1



## Ændringsforslag til rammelokalplan

Date: 14. januar 2015 REV.: 24.01.2015

1:4000 

- ..... Lokalplanafgrensning
- Grønning
- Fugtig natureng (lavning)
- Overdrev
- Beplantningsbælte (frugtland)
- ▬ Nye veje
- ..... Stier



# BILAG 2

24.01.2015



Fra overgangen ved Kongevejen føres stien frem til bumpet ved på Bløvstrød Byvej.



Fra overgangen ved bumpet på Bløvstrød Byvej føres stien bag om kirkens parkeringsplads og op til Kærvej, hvor der er plads til både en ensrettet kørebane (3,8 m) og en gangsti- og en dobbeltrettet cykelsti (3 m). Kærvej er 6,8 m bred.



# BILAG 3

24.01.2015



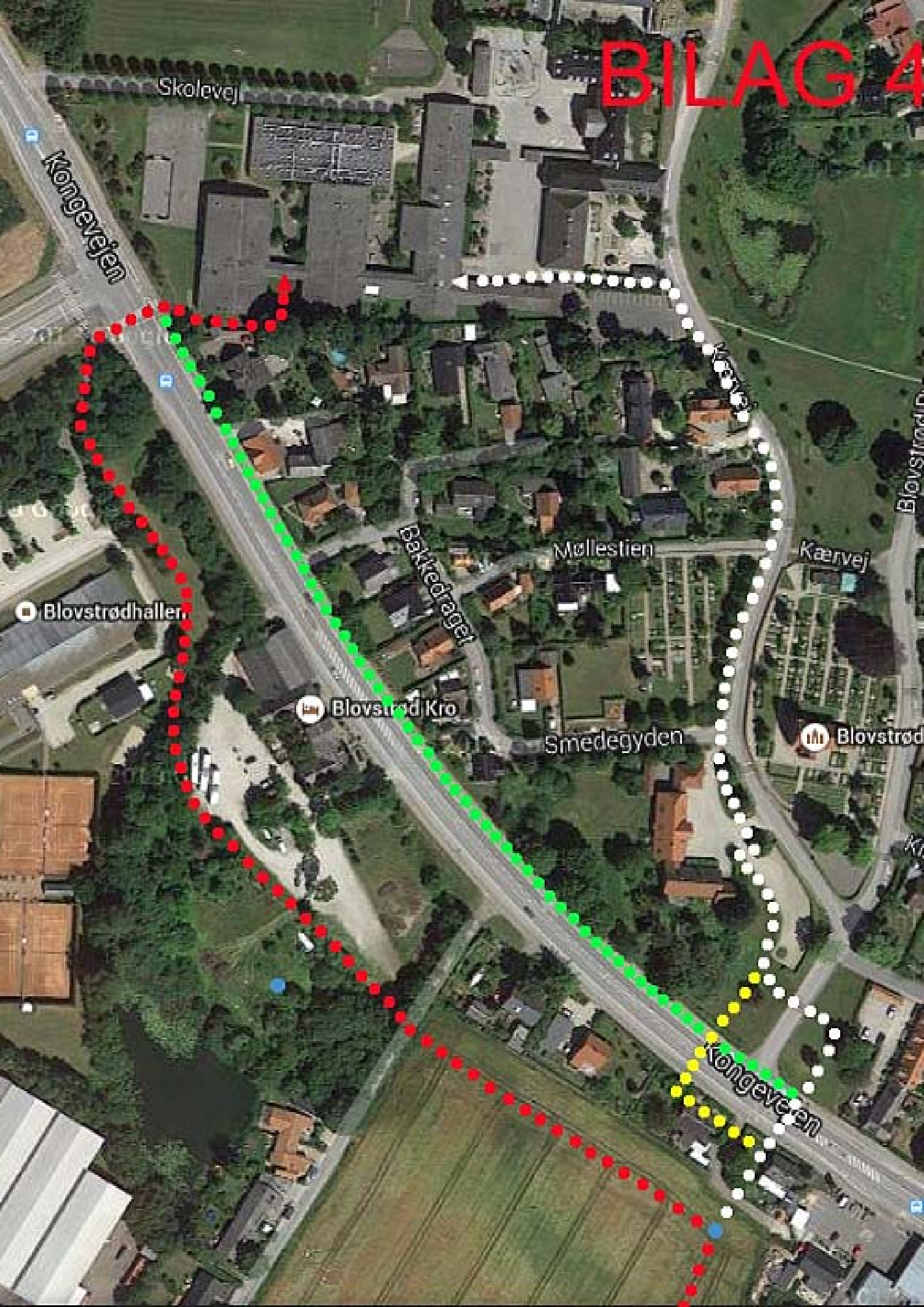
Fra den lysregulerede fodgængerovergang ved Kongevejen etableres en flisebelagt sti syd om skolebygningen og frem til første 'lomme'.



Her er der mulighed for at etablere en ny adgang til skolekomplekset. Det kræver dog, at der bliver indrettet et vindfang for at undgå træk i skolens midtergang. Der bliver god plads til cykelparkering på begge sider af flisegangen.



# BILAG 4



Skolevej

Kongevejen

Bløvsrødhallen

Bløvsrød Kro

Bakkedraget

Møllestien

Smedegyden

Kærvej

Bløvsrød

Kongevejen



Blovstrød Idrætsforening

Hjemmeside: [www.blovstroed-if.dk](http://www.blovstroed-if.dk)

v/Poul Møller Hansen, Byagervej 17B, Blovstrød, 3450 Allerød.

Tlf. 30178860 E-mail: [poul@blovstroed.dk](mailto:poul@blovstroed.dk)

**Blovstrød, den 27. januar 2015**

## **Allerød Kommune**

Høringssvar til rammelokalplan 1-134

Blovstrød Idrætsforening får med etablering af fodboldbaner og udbygning af Blovstrødhallen samlet hovedparten af foreningens aktiviteter i og omkring Blovstrødhallen.

Samling af hovedparten af Blovstrød Idrætsforenings aktiviteter vest for Kongevejen giver behov for, at foreningens medlemmer, her tænkes især på børn og unge, kan krydse Kongevejen på en sikker måde, og dette sker efter vore mening bedst ved etablering af en tunnel under Kongevejen.

Tunnel under Kongevejen vil også være en god løsning når børn fra Blovstrød vest for Kongevejen skal til og fra skolen, samt når skolens elever skal krydse Kongevejen til og fra idrætstimer i Blovstrødhallen.

Fra Blovstrød Idrætsforening skal vi opfordre til, at der i forbindelse med udbygningen af Blovstrød med mange nye boliger, sker en reservation af arealer til idrætsformål, således at der sikres plads til de flere idrætsudøvere, der vil være en følge af udbygningen af Blovstrød.

Med venlig hilsen

For Blovstrød Idrætsforening

Poul Møller Hansen

Bemærkninger til ændringsforslaget af rammelokalplan nr. 1-134 for ny Blovstrød

På vegne af Grundejerforeningen Bakketoppen 8-30, sender jeg hermed vores bemærkninger til ændringsforslaget til rammelokalplan nr. 1-134 for ny Blovstrød.

Vi vil stadig gerne have en tunnel under Kongevejen

Udmunding af kirkestien i Kongevejen er en dårlig ide, det skabe ikke en sikker skolevej at krydse Kongevejen. Trafikken til skolen bør ledes op til Sortemosevejs krydset, og i en tunnel under Kongevejen.

Lad stien gå som vist på kortet, med undtagelse af det sidste stykke mod Kongevejen, forbind eventuelt Kirkestien bag om Statoil med den sydlige sti, eller udkørslen fra B1, til glæde for dem der skal syd på

Vi har svært ved at forstå kommunens argument "at en tunnel er for dyr" - i forhold til hvad? Der skal vel ikke slås et barn ihjel inden man ser det fornuftige i en tunnel ?????

Der vil blive tale om en massiv trafik af skolebørn fra den nye bydel. Det var vel det der var meningen med hele udbygningen.

Spar den store renovering af Kongevejen. Kongevejen er allerede ensporet gennem hele Blovstrød fra ca. 200M syd for Sandholmsgårdsvej og til syd for Statoil, der er ingen plads til at lave flere helleanlæg . Den eneste måde at lave heller med fliser og træer på, er at gøre cykelsti og fortog smallere, og det er da dissideret dårligt for trafiksikkerheden og den bløde trafik. Lad Kongevejen blive ved med at være en hovedtrafikåre som den er nu, og gør det sikkert at krydse Kongevejen i en tunnel ved Sortemosevej. Dette vil komme alle til gode, og give sikkerhed både i myldertiden og resten af dagen når skolen skal bruge hallen.

Fremsendt af næstformanden for Grundejerforeningen Bakketoppen 8-30, da formanden er på ferie.

Med venlig hilsen

Susanne Thyssing Nielsen

Bakketoppen 28

Til:

**Allerød Kommune**

Plan og Byg

Bjarkesvej 2

3450 Allerød

[kommunen@alleroed.dk](mailto:kommunen@alleroed.dk)

## **Indsigelse vedr. Forslag til Rammelokalplan nr. 1-134 for det nye Blovstrød**

En gruppe på 12 beboere i Høvelte og omegn holdt borgermøde søndag 25. februar for at tage stilling til det nye "Forslag til Rammelokalplan nr. 1-134 for det nye Blovstrød" af 13. januar 2015. Beboerne repræsenterer ejendomme på Hesselgårdsvej, Lindholmgårdsvej og Sandersvej. Blandt de fremmødte var der fuld enighed i følgende indsigelse:

*Principalt* ønsker vi som beboere i Høvelte-området, at følgende afsnit helt slettes af Forslag til Rammeplan nr. 1-134 for det nye Blovstrød: "På sigt kan forlængelsen af Blovstrød Teglværksvej føres videre mod syd i retning af Høvelte trinbræt".

*Subsidiært* kan teksten ændres til: "På sigt kan forlængelsen af Blovstrød Teglværksvej føres videre til kommende boligområder umiddelbart syd for Blovstrød Teglværk, øst for jernbanen".

Begrundelsen for vores indsigelse er,

- at vi modsætter os en ny gennemfartsvej for motoriseret trafik mellem Allerød og industrikvartret i Birkerød, eller modsat vej mellem Birkerød og de mange arbejdspladser i Allerød;
- at vi ønsker at tage hensyn til beboerne langs Sandersvej, at bevare Høvelte som en egentlig landsby i landzone samt mest muligt at sikre den særegne natur, der er beskyttet af en hvilende totalfredning (FS 46/99, Fredning af Høvelte-Sandholm-Sjælsmark Øvelsesplads);
- at forslaget til Rammelokalplan 1-134 strider mod intentionerne i det oprindelige forslag, hvor de enkelte boligområder skulle være bilfri, og hvor forbindelsesveje til delområderne var *blinde* uden at tillade gennemkørende trafik.

Fremsendt på vegne af beboere i Høvelte

Bendt Rasmussen  
Sandersvej 2, Høvelte  
3460 Birkerød  
Mob. 2033 3139  
[razz2@post.tele.dk](mailto:razz2@post.tele.dk)

og

Niels Kirkegaard  
Hesselgårdsvej 41, Høvelte  
3460 Birkerød  
Mob. 4045 2864  
[niels@kirkegd.dk](mailto:niels@kirkegd.dk)

Beboere, som er medunderskrivere på denne indsigelse, fremgår af næste side:

Følgende beboere var repræsenteret ved mødet den 25. januar 2015 i Høvelte og er således medunderskrivere på nærværende indsigelse vedr. Forslag til Rammelokalplan nr. 1-134 for det nye Blovstrød:

Inga Marie og Bjarne K. Andersen	Hesselgårdsvej 29, 3460 Birkerød	<a href="mailto:hoevelte@kfums-soldaterhjem.dk">hoevelte@kfums-soldaterhjem.dk</a> ;
Ole Kofod	Hesselgårdsvej 33, 3460 Birkerød	<a href="mailto:okofod@aol.com">okofod@aol.com</a> ;
Ulla Lundberg og Johnny Nielsen	Hesselgårdsvej 37, 3460 Birkerød	<a href="mailto:ulla-johnny@pc.dk">ulla-johnny@pc.dk</a> ;
Niels Kirkegaard	Hesselgårdsvej 41, 3460 Birkerød	<a href="mailto:niels@kirkegd.dk">niels@kirkegd.dk</a> ;
Vivi og Tom Wagener	Hesselgårdsvej 45, 3460 Birkerød	<a href="mailto:vivi.wagener@gmail.com">vivi.wagener@gmail.com</a> ;
Jannie Jesse og Henning Blem	Hesselgårdsvej 47, 3460 Birkerød	<a href="mailto:blemjesse@mail.dk">blemjesse@mail.dk</a> ;
Anita og Bendt Rasmussen	Sandersvej 2, 3460 Birkerød	<a href="mailto:bendt.razz@gmail.com">bendt.razz@gmail.com</a> ;
Susanne Vitrup og Jens Petersen	Sandersvej 7, 3460 Birkerød	<a href="mailto:sussvp@mail.dk">sussvp@mail.dk</a> ;
Lene og Kim Graham	Sandersvej 9, 3460 Birkerød	<a href="mailto:leneogkim.graham@mail.dk">leneogkim.graham@mail.dk</a> ;
Ralf Vigold	Sandersvej 11, 3460 Birkerød	<a href="mailto:ralf.vigold@gmail.com">ralf.vigold@gmail.com</a> ;

## Bilag til

### Hørings svar til ændret forslag til Rammelokalplan for det nye Bløvstrød og for Kongevejens sanering

Indledningsvis vil jeg sige tak for at Teknik- og Planudvalget har taget hensyn til så mange af de indkomne forslag ved borgermødet og den første høringsrunde, og at man nu giver mulighed for indsendelse af kommentarer til ændringsforslaget ved endnu en høringsrunde.

Som jeg har opfattet ændringerne omfatter det bl.a. følgende forhold som jeg betragter som fordele:

- Vejadgang til det nye Bløvstrød primært via Bløvstrød Teglværksvej
  - Bedst mulig trafikafvikling på Kongevejen
  - Intet støjende lyskryds ved Bløvstrød Byvej
  - De forældre der absolut vil køre deres børn til skole eller børneinstitution i bil bliver tvunget til at køre ad bilvejen (Sortemosevej-Kongevejen-Byagervej) frem for ad Bløvstrød Byvej/Kærvej hvor de andre forældres børn fra det øvrige Bløvstrød går til skole
- Reduceret hastighed
  - Færre trafikulykker
  - Mindre støj
- Flere Midter-heller.
  - Gør det nemmere at komme over vejen i to omgange
  - Husk "forsænket ventefelt" f.eks. som ved Ejnars Sti
- Støjdæmpende asfalt
  - Mindre støj
- "Byporte" omfatter hele Bløvstrød
- Skolestinet med forbindelse til det eksisterende lyskryds ved Sortemosevej
  - Sikker passage af Kongevejen for bløde trafikanter
  - Sikker forbindelse til Bløvstrødhallen og boldbaner

Mine supplerende kommentarer vedrøre især skolestisystemet.

For at vurdere de forskellige skolesti-løsningers kvalitet i forhold til hinanden, må man vurdere dem såvel afstandsmæssigt som trafikikkerhedsmæssigt.

De forslag der har været bragt på bane har så vidt jeg har kunnet se været følgende:

- A. Fra et startpunkt i det nye Bløvstrød<sup>1</sup>, bag om de nuværende huse langs vestsiden af Kongevejen, bag om Rema-1000 og Bløvstrød Kro, forbi Bløvstrødhallen, op til det eksisterende lyskryds ved Sortemosevej, over Kongevejen, syd om skolens gymnastiksalsbygning og hen til en ny indgangsdør i forbindelsesgangen til den næste bygning.

---

<sup>1</sup> Som startpunkt er valgt det naturlige midtpunkt, hvor områderne B1, B2, B3 og B4 støder sammen.



- B. Fra startpunktet, over Kongevejen ved udmundingen af Bløvstrød Byvej, langs Bløvstrød Byvej til Lundegårdsvej, over grønningen, over Kærvej til indgangen til skolegården.
- C. Fra startpunktet, over Kongevejen ved udmundingen af Bløvstrød Byvej, langs Kærvej ad en nyanlagt dobbeltrettet cykelsti, til indgangen til skolegården.
- D. Fra startpunktet, over Kongevejen ved udmundingen af Bløvstrød Byvej, ad fortovet langs Kongevejen til lyskrydset ved Sortemosevej, syd om skolens gymnastiksalsbygning og hen til en ny indgangsdør i forbindelsesgangen til den næste bygning

Afstandsmæssigt har jeg opmålt de 4 alternativer til følgende afstande:

- A. 690 meter
- B. 675 meter
- C. 645 meter
- D. 680 meter

Det vil sige, at der afstandsmæssigt er meget lille forskel på de forskellige løsninger.

Trafiksikkerhedsmæssigt kan man sammenligne løsningerne således:

	Konflikt punkt ved kryds med			Ekstra nyanlæg Økonomi
	Stor risiko	Mellem risiko	Lille risiko	
<b>A</b>			Interne veje i det ny Bløvstrød	Kun små anlæg ved krydsning af skel <sup>2</sup> Ny indgangsdør ved skolen
<b>B</b>	Kongevejen	Bakketoppen Lundegårdsvej Bløvstrød Byvej Kærvej	Kildebakken 2-8 Kildebakken 10-20	Udbygget midter-helle på Kongevejen Gult blinksignal ved tryk
<b>C</b>	Kongevejen		Smedegyden	Udbygget midter-helle på Kongevejen Gult blinksignal ved tryk Anlæg af dobbeltrettet cykelsti på Kærvej
<b>D</b>	Kongevejen		Bakke draget	Udbygget midter-helle på Kongevejen Gult blinksignal ved tryk Ny indgangsdør ved skolen

Ud fra dette må løsning A siges at være den sikreste og den billigste.

Løsning A og delvis D har også den "fordel", at de naturligt passerer de steder hvor der er mulighed for at snolede på vejen: Rema-1000 og Bageren.

Løsning B og delvis C passerer til gengæld Bløvstrøds kulturelle perler: Kirken og Grønningen.

<sup>2</sup> forudsat at a. Bløvstrød Kro og Rema-1000 accepterer skolebørns færdsel på deres P-arealer, og b. at de interne veje og stier i det nye Bløvstrød skal laves alligevel.

## Skal der bygges en tunnel?

I notatet fra Niras, side 13 nederst, er det anført, at

”Erfaringsmæssigt er den realiserede brug af en sådan tunnel stærkt begrænset, da fodgængere og cyklister vil foretrække at blive på ”overfladen” og i stedet krydse vejen. Krydsning via signalregulerede kryds er trafiksikkerhedsmæssigt den bedste løsning”.

Det er jeg meget enig i. Derfor synes jeg også at det vigtigste er at etablere en sikker stiforbindelse op til det eksisterende lyskryds ved Sortemosevej som en forbindelseslinje for de bløde trafikanter til de centrale samlingspunkter: børneinstitutioner, skole, idrætsfaciliteter og butikker.

Ud fra det synspunkt mener jeg også, at hvis man absolut vil etablere en tunnel under Kongevejen, så bør løsningen ved Sortemosevej-krydset have første prioritet.

Det kommer formentlig af sig selv, eftersom **den sydlige tunnelløsning ved Blovstrød Byvej ikke kan gennemføres i den foreslåede form** som nærmere beskrevet i det vedhæftede bilag, da man ikke har taget hensyn til at beboerne der bor på Bakketoppen også skal kunne komme ud fra deres boligområde uden at skulle svæve hen over tunnelrampen.

Med venlig hilsen

Tage V. Andersen

Kildebakken 2, Blovstrød

3450 Allerød

## **Bilag: Uddybende kommentar om den foreslåede sydlige tunnel ved Blovstrød Byvej**

Denne tunnel kan ikke gennemføres som beskrevet på side 11-13 i notatet fra Niras fordi der ikke er taget hensyn til de højdemæssige forhold. Det får betydning på to punkter:

1. Der er ikke taget hensyn til at vejen Bakketoppen går hen over den nordgående rampe op fra tunnelen
2. Der er ikke taget hensyn til at terrænet omkring tunnelen ikke er vandret, men nord for Bakketoppen hæver sig op i bakken omkring kirken (tilstrækkeligt til at biler med sommerdæk ikke kan komme op ad Blovstrød Byvej i snevejr).

I de vedhæftede snit-tegninger er der i Figur A vist hvordan man i Niras-notatets figur 4 har forestillet sig, at terrænet er fladt som en pandekage, og at Bakketoppen uden problemer kan passere hen over den nedgravede rampe fra tunnelen. Den går under Kongevejen i 4 m dybde med 2,5 m frihøjde og hæver sig derfra op mod overfladen med højst 4 cm pr. meter; ellers bliver det for stejlt for kørestolsbrugere. Først efter 100 meter kommer rampen op til overfladen.

Hvor den halvvejs passerer Bakketoppen ved dens udmunding i Blovstrød Byvej, er tunnelrampen kommet op i en højde af 2 m under overfladen. Men for at bilerne kan passere hen over den nedgravede rampe må der bygges en bro.

Dette er vist i tegningens figur B. Broen er her regnet at være ½ m tyk. Så ville der kun være 1½ m tilbage til cyklister og fodgængere til at komme under.

Da også de høje cyklister skal kunne komme under, må man grave rampen længere ned her, så der bliver 2½ m under broen ved Bakketoppen som vist i figur B.

Efter Bakketoppen kan rampen igen stige med 4 cm per meter (max. kørestolshældning); men nu kommer der yderligere et problem: at det naturlige terræn hæver sig op over bakken omkring kirken, så det varer længere før rampen kommer op til overfladen. Da rampen ikke er kommet op til overfladen før den passerer den første Kildebakken (2-8), må der også her laves en bro hen over rampen, og også her skal der være 2½ m frihøjde, og det samme ved den næste Kildebakken (10-20), o.s.v. indtil rampen endelig når op til det naturlige terræn omtrent henne ved Blovstrød Byvej 10 B-F ud for det store kastanietræ på grøningen.

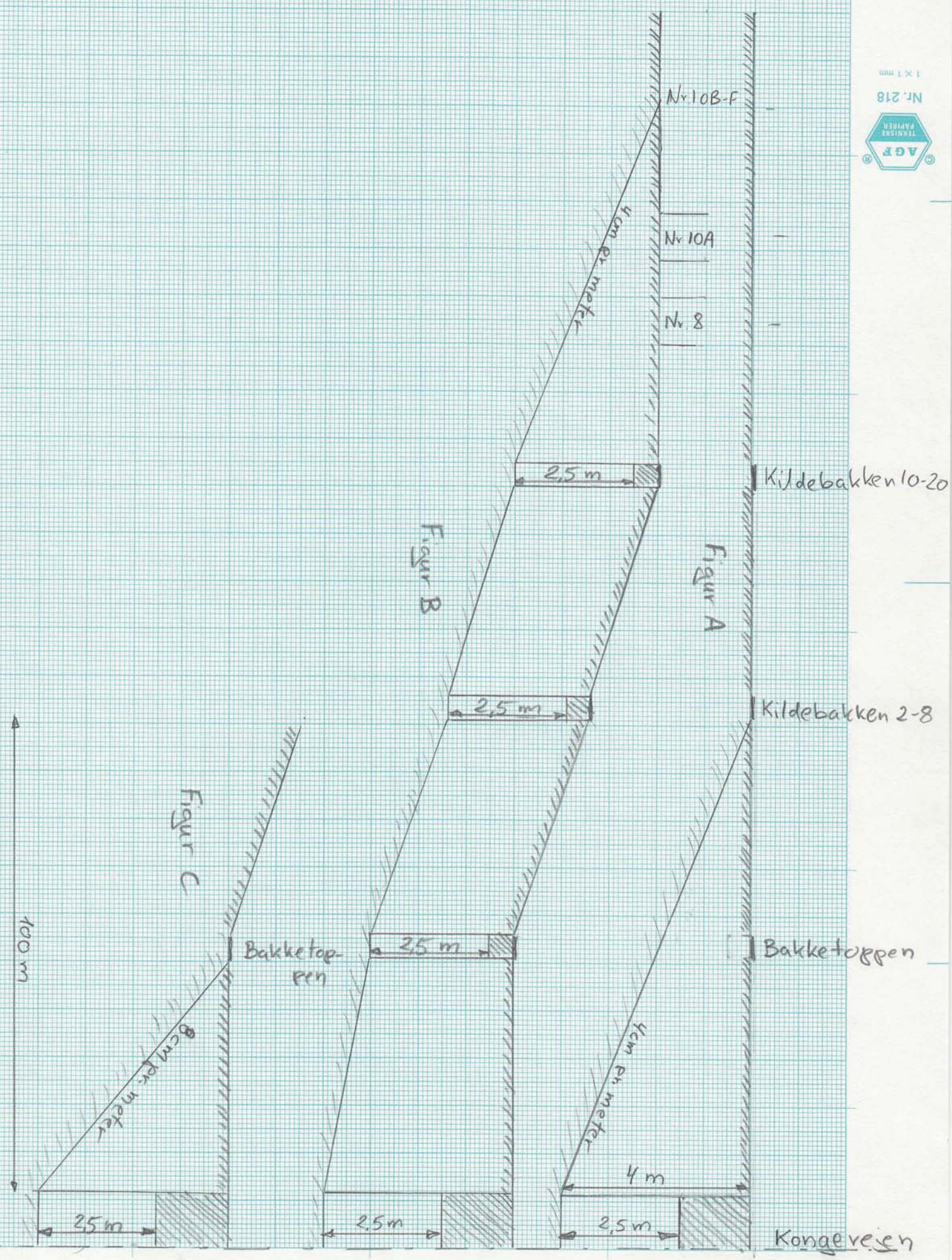
Undervejs har man så måttet ekspropriere en betragtelig del af ejendommene Kildebakken 2 og 10, måttet nedrive husene på Blovstrød Byvej 8 og 10A. De er ellers i bevaringsplanen for det gamle Blovstrød er udpeget som forstærkende for miljøet.

Alt sammen noget det formentlig vil fordyre tunnelprojektet med yderligere 18 mill. Kr.

Den væsentligste grund til at det bliver så omfattende er, ønsket om at respektere at rampen ikke bliver for stejl for kørestolsbrugere (max. 4 cm stigning per meter).

Ellers ville en løsning være, at man lod den nordlige rampe være ca. dobbelt så stejl, 8 cm stigning per meter – en stigning som de fleste cyklister godt kan klare over en strækning på 50 meter.

Herved ville rampen kunne nå op til terrænet inden/ved Bakketoppens udmunding i Blovstrød Byvej. Den ville kunne få en bedre udnyttelse, fordi den ikke ender langt fra Kongevejen, som jo er den vej folk skal over/under. Og man vil spare ca. 20 mill. Kr. og undgå ødelæggelse af beplantninger langs Blovstrød Byvej der på denne strækning i bevaringslokalplanen for den ældre del af Blovstrød er udpeget som en værdifuld gadestrækning med værdifulde hække.



100 m

Nr 10B-F  
Nr 10A  
Nr 8

Kildebakken 10-20

Kildebakken 2-8

Bakketoppen

Kongereven

Figur C

Figur B

Figur A

4 cm pr meter

4 cm pr meter

4 cm pr meter

25 m

25 m

25 m

2,5 m

2,5 m

2,5 m

4 m

Allerød Kommune

Att.: Plan og Byg

Bjarkesvej 2

3450 Allerød

Indsigelse til Rammelokalplan nr. 1-134 for det såkaldte Nye Blovstrød.

Vi er, i lighed med vores naboer i Høvelte, meget bekymrede generelt over Rammelokalplanens indflydelse på det berørte område - landsbypræget samt den naturfølsomhed, der også ligger i Totalfredningen (FS 46/99). I særdeleshed er vi bekymret over muligheden for forlængelse af Blovstrød Teglværksvej mod Høvelte Trinbræt.

Opsummeret er vores indsigelser og bekymringer:

1. Landsbyområdet kan ikke opsuge den potentielt tunge trafik og en forlængelse af Blovstrød Teglværksvej, og vi ønsker dette væk fra Lokalrammeplanen.
2. Vi ønsker, at Lokalrammeplanen tilgodeser intentionen i og fuldt respekterer den totalfredning, som ligger i FS 46/99.
3. Denne nye vejføring vil efter vores overbevisning stride mod intentionen i fredningen og Allerød Kommunes egen plan om at være en grøn kommune (f.eks. også kommunens særlige ansvarsart, Stor Kærguldsmed i Kattehaleområdet, som ligger i umiddelbar nærhed af den potentielle forlængelse af vejen.)
4. På de seneste tegninger fra Banedanmark er Høvelte Trinbræt ikke længere listet som en mulig station, hvilket efter vores mening yderligere begrundes, at vejstrækningen ikke skal forlænges.

Med venlig hilsen

Bo og Eva Karina Jessen

Hesselgårdvej 43

3460 Birkerød

**Emne:** VS: Indsigelse vedr. Forslag til Rammelokalplan nr. 1-134 for det nye Blovstrød

**Fra:** Bendt Rasmussen [<mailto:mail@hovelte-vandverk.dk>]

**Sendt:** 28. januar 2015 08:43

**Til:** O Kommunen

**Cc:** Claus Backalarz; Fleming Grøfte; Lene og Kim Graham; Tommy Dal

**Emne:** Indsigelse vedr. Forslag til Rammelokalplan nr. 1-134 for det nye Blovstrød

Til:

**Allerød Kommune**

Plan og Byg

Bjarkesvej 2

3450 Allerød

## **Indsigelse vedr. Forslag til Rammelokalplan nr. 1-134 for det nye Blovstrød**

På vegne af Høvelte Vandværk skal jeg udtrykke min største bekymring ved udsigten til en udbygning af Høvelte Trinbrædt og ved etablering af en vejforbindelse mellem Ny Blovstrød og den eventuelle udbygning af Høvelte Trinbrædt.

Der har i projektet tidligere været tale om en mulig sti-forbindelse mellem den eventuelle udbygning af Høvelte Trinbrædt og Ny Blovstrød udbygningen. Der henvises i øvrigt til vandværkets tidligere indsigelse mod kommuneplanen, for så vidt angår udvidelsen af Høvelte Trinbrædt.

En kommende vejforbindelse og udbygning af stationen vil foregå direkte ovenpå indvindingsområdet for Høvelte vandværk og vil medføre større risici for forurening af vores grundvand. Herunder skal vandværket placering, tæt på det nuværende trinbrædt, tages i betragtning.

Jeg skal på den baggrund gøre indsigelse mod det nye "Forslag til Rammelokalplan nr. 1-134 for det nye Blovstrød" af 13. januar 2015.

Det er vores holdning, at teksten "på sigt kan forlængelsen af Blovstrød Teglværksvej føres videre mod syd i retning af Høvelte trinbræt" bør slettes fra rammelokalplanen.

Jeg skal bede kommunen oplyse, hvorledes man vil sikre, at der ikke sker forurening af grundvandet ved en eventuel kommende udbygning af Høvelte Trinbrædt og ved en eventuel vejføring tværs gennem indvindingsområdet fra Ny Blovstrød til Høvelte Trinbrædt.

Med venlig hilsen

Høvelte Vandværk  
Bendt Rasmussen  
Formand

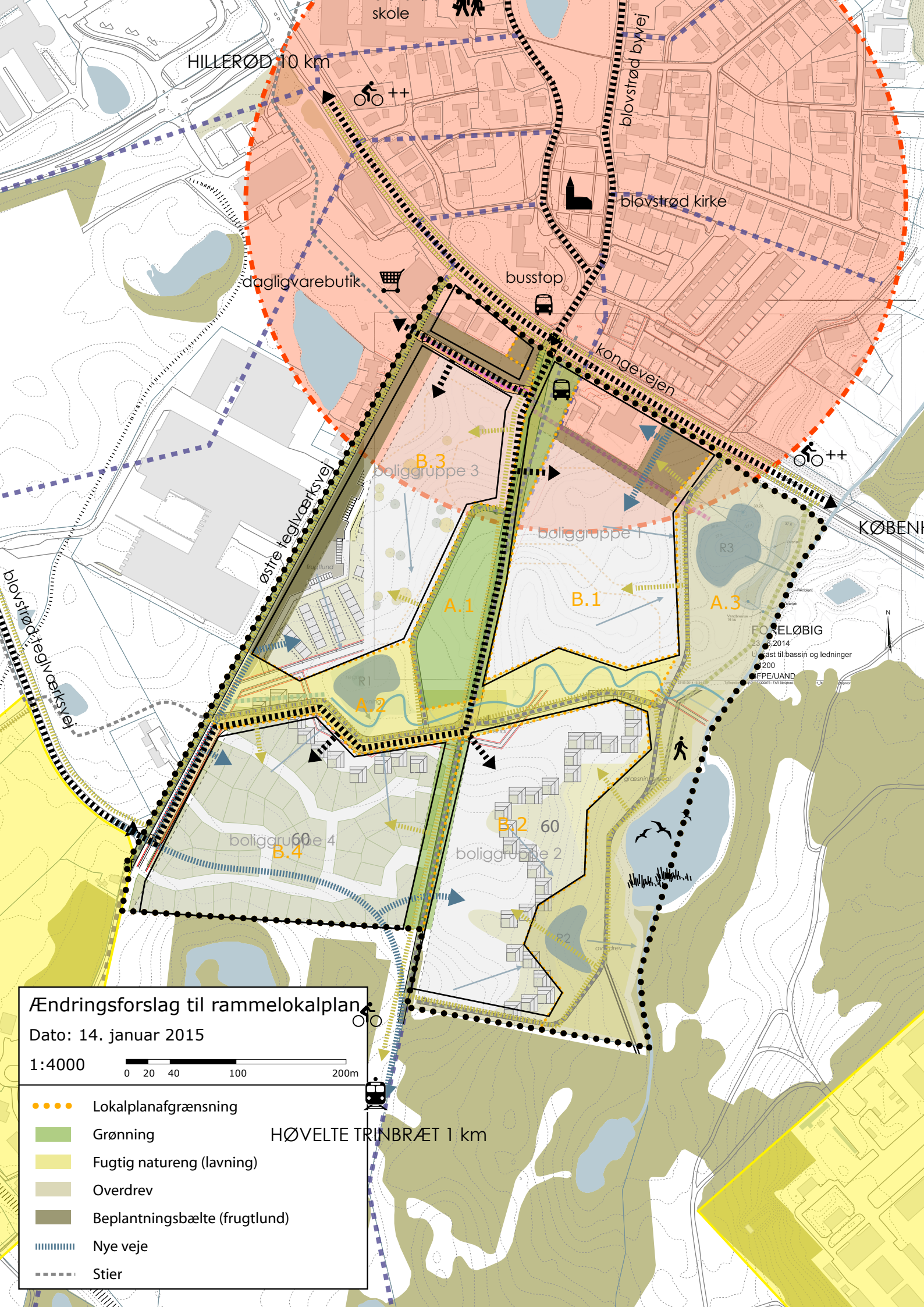
**Bilag: 10.7. Supplerende bilag - Kortbilag til ændringsforslag.pdf**

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

**Mødedato:** 03. februar 2015 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 8617/15



HILLERØD 10 km

skole



bløvstrød byvej

bløvstrød kirke

dagligvarebutik



busstop



kongevejen



KØBENH

B.3 boliggruppe 3

B.1 boliggruppe 1

R3

A.1

B.1

A.3

FORELØBIG  
23. august 2014  
Ukast til bassin og ledninger  
1:200  
EFPE/UAND



bløvstrød teglværksvej

østre teglværksvej

R1

A.2

boliggruppe 4

B.4

boliggruppe 2

B.2 60

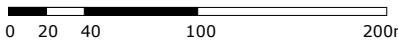
R2

overdrev

Ændringsforslag til rammelokalplan

Dato: 14. januar 2015

1:4000



- Lokalplanafgrænsning
- Grønning
- Fugtig natureng (lavning)
- Overdrev
- Beplantningsbælte (frugtlund)
- ▬ Nye veje
- ⋯ Stier

HØVELTE TRINBRÆT 1 km



**Bilag: 11.1. Bilag 1 - statistik 2014.pdf**

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

**Mødedato:** 03. februar 2015 - Kl. 7:30

**Adgang:** Åben

**Bilagsnr:** 3461/15

# Bilag 1

## Statistik for byggesager 2014

### Indledning:

Statistikken indeholder sager der er modtaget og afgjorte i 2014. Sager der indkom før 2014 og er blevet afgjort i 2014 fremgår ikke af statistikken. Sager der indkom i 2014, men ikke var afgjort ved årsskiftet til 2015 fremgår ikke af statistikken.

### Sagsantal:

Der blev afgjort 371 sager i 2014. Til sammenligning kan det oplyses, at der i 2013 blev afgjort 450 sager.

Der blev modtaget 575 sager i 2014. Til sammenligning kan det oplyses, at der i 2013 blev modtaget 653 sager.

I tabellen er det vist, hvordan sagerne fordeler sig på sagstyperne.

	Antal modtaget sager i 2014	Antal afgjorte sager i 2014
Enfamiliehuse Kat. 1.3.1	108	88
Simple konstruktioner, herunder rækkehuse Kat. 1.3.2	17	16
Erhverv, institutioner, etagebyggeri m.m. Kat. 1.3.3	47	33
Anmeldelser småhuse	52	38
Anmeldelser Øvrige	5	1
Nedrivning	13	8
Diverse sager	333	187
<b>Antal sager i alt</b>	<b>575</b>	<b>371</b>

Forskellen i antal afgjorte sager og modtaget sager er bl.a. at nogle sager annulleres inden afgørelse, f.eks. hvis ansøger trækker ansøgningen tilbage. Desuden er der henover årsskifterne sager som er under sagsbehandling (internt/ekstern). Derudover er der sager, hvor kommunen afventer materiale fra ansøger.

### **Dispensationer / tilladelse til at overskride byggeretten:**

Der er i 2014 meddelt 105 dispensationer /tilladelser til at overskride byggeretten. Til sammenligning kan det oplyses, at der i 2013 blev meddelt 85 dispensationer /tilladelser til at overskride byggeretten

Der er i 2014 meddelt 7 afslag på dispensationsansøgninger/ afslag til at overskride byggeretten.

I tabellen er det vist, hvordan sagerne fordeler sig.

	dispensationer	Overskridelse af byggeretten
Antal	53	52

### **Høringer:**

Der er i forbindelse med årets byggesager foretaget 68 naboorienteringer, partshøringer og høringer af eksterne parter (f.eks. skovejer). Til sammenligning kan det oplyses, at der i 2013 blev foretaget 75.

### **Landzonetilladelser:**

Der er i 2014 meddelt 9 landzonetilladelser i forbindelse med byggesagsbehandlingen. Det kan oplyses, at der i 2013 blev meddelt 13 landzonetilladelser.

### **Udvalgsbehandling:**

I 2014 er 12 sager forelagt Teknik- og Planudvalget.

### **Sagsbehandlingstider:**

Alle sagsbehandlingstider er opgjort i kalenderdage på tabellen på næste side. Dvs. der er ikke fratrukket weekender, helligdage og rådhusets lukkedage. Tiderne er beregnet for sager, der er modtaget og afgjort i 2014.

Sagsbehandlingstiden i kolonne 1 i tabellen er opgjort som den gennemsnitlige forskel mellem datoen for byggesagens afgørelse (tilladelse eller afslag) og datoen for modtagelse fyldestgørende materiale. Vi regner således den egentlige sagsbehandlingstid fra den dag vi modtager det sidste, nødvendige materiale for byggetilladelsens færdiggørelse.

Sagen vil typisk have været "i gang" i længere tid, se kolonne 2 i tabellen. Især ved større sager vil der være en del korrespondance og telefonsamtaler undervejs i sagsforløbet, og sagsbehandlingen foregår således løbende. Der udarbejdes mangelskrivelser, og "bolden" ligger i perioder hos ansøger, som skal fremsende supplerende materiale jf. mangelskrivelse(r). Tiden i kolonne 1, afspejler således den tid sagsbehandleren har brugt efter at alt nødvendigt materiale foreligger. Tiden i kolonne 2 viser hele tidsforløbet og vil være det, som borgeren/ansøgeren oplever.

I sagsbehandlingstiderne indgår den tid der er medgået til diverse høringer, udvalgsbehandling og lignende i sager, hvor dette er relevant. Undtaget herfra, er sager hvor det sidste nødvendige materiale først fremsendes når høringer eller lign. er afsluttet. Det er et typisk billede, at sagerne med de længste sagsbehandlingstider ofte indeholder udvalgsbehandling, landzonetilladelser eller dispensation.

Til nedennævnte sagsbehandlingstider skal også bemærkes, at sagernes omfang er meget varierende. Et byggeri af eksempelvis en større erhvervsjendom er naturligvis meget mere tidskrævende end en mindre indvendig ombygning, som tæller lige så meget i statistikken.

		<b>Kolonne 1: Nettotid</b>	<b>Kolonne 2: Bruttotid</b>
		Gennemsnitlig sagsbehandlingstid fra fyldestgørende materiale er modtaget til afgørelse.	Gennemsnitlig sagsbehandlingstid fra ansøgningen er modtaget til afgørelse inkl. mangelskrivelser, høringer, udvalgsbehandling m.v.
		<b>Opgjort i kalenderdage</b>	<b>Opgjort i kalenderdage</b>
Enfamiliehuse Kat. 1.3.1	Nybyggeri	<b>32</b>	53
	Til- og ombygning	<b>43</b>	74
Simple konstruktioner, herunder rækkehuse Kat. 1.3.2	nybyggeri	<b>19</b>	91
	Til- og ombygning	<b>79</b>	103
Erhverv, institutioner, Kat. 1.3.3	Nybyggeri	<b>51</b>	63
	Til- og ombygning	<b>30</b>	47
Etagebyggeri Kat. 1.3.3	Nybyggeri	<b>12</b>	20
	Til- og ombygning	<b>62</b>	76
Anmeldelser småhuse	nybyggeri	<b>7</b>	21
	Til- og ombygning	<b>20</b>	66
Anmeldelser Øvrige	nybyggeri	<b>6</b>	16
	Til- og ombygning	<b>ingen</b>	ingen
Nedrivning		<b>7</b>	49
Diverse sager		<b>15</b>	25

I ca. 18 % af byggesagerne har kommunen fremsendt en mangelskrivelse. Procenten er beregnet ud fra hvor mange mangelskrivelser, der er fremsendt i forhold til modtagne sager i 2014. Dette forlænger sagsbehandlingstiden i kolonne 2.