



Teknik- og Miljøudvalget

Protokol

09-09-2014 kl. 15:30
Udvalgsværelse 1

Medlemmer

Mette Schmidt Olsen
Bodil Kornbek
Henriette Breum
Henrik Bang
Jens Timmermann
Søren P. Rasmussen
Simon Pihl Sørensen

deltog
deltog
deltog
deltog
deltog

var fraværende
var fraværende

Derudover deltog

Direktør Ulla Agerskov
Centerchef Christian Rønn Østeraas
Afdelingsleder Mads Henrik Lindberg Christiansen
Afdelingsleder Vibeke Barkentin
Miljømedarbejder Thomas Hansen
Udvalgskoordinator Louise Angelo

Indholdsfortegnelse

1. [Vandområdeplan - forslag til indsats](#)
2. [Genåbning af Fæstningskanalen - klimatilpasning i Lyngby](#)
3. [Omlægning af busrute 182/183](#)
4. [Attraktive grønne områder - udmøntning af budgetaftalen for 2014-17](#)
5. [Trafikforhold Sorgenfrigaard - henvendelse fra grundejerforening](#)
6. [Ansøgning om vejnavn til Lyngby Gymnasium og Handelsgymnasium](#)
7. [Ansøgning om økonomisk tilskud til Høstfest i Virum](#)
8. [Anmodning om optagelse af sag om trafikafvikling i forbindelse med arrangementer i byen](#)
9. [Meddelelser til udvalgets medlemmer - september 2014](#)

1. Vandområdeplan - forslag til indsats

Sagsfremstilling

Naturstyrelsen er ved at udarbejde vandområdeplaner for 2015-2021. Planernes formål er at opnå renere vand i Danmarks søer, fjorde og åer.

I vandområdeplanerne er Lyngby-Taarbæk Kommune omfattet af det, der hedder "Vandopland 2.3 Øresund" sammen med 16 andre kommuner. For Vandopland 2.3 Øresund har Naturstyrelsen har fastlagt de vandløb, hvor der er risiko for, at vandkvalitetsmålene ikke nås i 2021. Teknik- og Miljøudvalget er blev orienteret om vandområdeplanerne og samarbejdet med vandråd i marts 2014.

Kommunerne i Vandopland 2.3 Øresund har fået en økonomisk ramme på 7,8 mio. kr. til indsatser i de udpegede vandløb. Den økonomiske ramme er blevet fordelt til de enkelte kommuner efter en fordelingsnøgle; Lyngby-Taarbæk Kommune har fået tildelt 650.000 kr. Det er kommunerne selv, der har fastlagt fordelingsnøglen.

Kommunerne skal sende et fælles forslag til indsatser på vandløbsområdet til naturstyrelsen senest den 7. oktober 2014. Naturstyrelsen skal herefter beslutte, hvilke indsatser, der kommer med i de endelige vandområdeplaner.

I Lyngby-Taarbæk Kommune er et stykke af Mølleåen mellem Lyngby Sø og Øresund udpeget som værende i risiko ikke at opfylde målene for 2021. Kommunen har foreslået, at de 650.000 kr. anvendes til en strækning af Mølleåen mellem Fuglevad Mølle og Brede jf. forslag til indsats (bilag). Indsatsen kunne f.eks. være at udlægge grusmaterialer for at forbedre dyrelivet i vandløbet. Begrundelsen for forslaget er dels, at planen kræver, at de fysiske forhold i vandløbet skal forbedres, og dels at forvaltningen vurderer, at forbedring af bundforholdene vil give mest miljø for pengene. Før arbejdet udføres, skal der udføres forundersøgelser for at vurdere, om indsatsen får den ønskede effekt, eller om indsatsen skal justeres.

Naturstyrelsen skal offentliggøre forslag til bekendtgørelser og vandområdeplaner senest den 22. december 2014. Herefter er den i seks måneders høring. De endelige planer skal offentliggøres senest den 22. december 2015, og kommunerne skal iværksætte indsatserne senest den 22. december 2018. Økonomiske konsekvenser
Opgaven løses inden for de økonomiske rammer. Selve indsatsen finansieres af statsmidler, der er tildelt via den økonomisk ramme for vandområdeplaner.

Beslutningskompetence
Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forslag til indsats for Lyngby-Taarbæk Kommune godkendes og sendes til Naturstyrelsen.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. september 2014
Godkendt.

Søren P. Rasmussen (V) og Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. VPI-Rapport-Kommune

2. Genåbning af Fæstningskanalen - klimatilpasning i Lyngby

Sagsfremstilling

Spildevandsselskabet i Lyngby-Taarbæk Forsyning-koncernen (herefter Forsyningen) skal ligesom i landets øvrige kommuner tilpasse kommunens afløbssystem til fremtidens forventede større og kraftigere regnskyl og heraf følgende skærpede krav til udledning til bl.a. Mølleåen.

Det centrale Lyngby er udpeget i kommunens klimatilpasningsplan jf. Kommuneplantillæg 1 til Kommuneplan 2013 som et område, hvor der skal ske en klimatilpasning.

Forsyningen og Forvaltningen har igennem de seneste år samarbejdet om ideudvikling om bl.a. benyttelse af Fæstningskanalen til dette formål. Den overordnede ide er at separere en del af regnvandet fra kloakken og lede det til en genåbnet Fæstningskanal.

Nærværende sag beskriver status for projektet med henblik på igangsættelse af den egentlige udvikling af projektet, herunder at udarbejde grundlag for en senere beslutning om, hvorvidt projektet skal gennemføres.

Kommunalbestyrelsen blev den 26. juni 2014 præsenteret for forslag til organisation af projektet. Kommunalbestyrelsen tog organisationen til efterretning og besluttede samtidigt at lade sig repræsentere med formændene for hhv Teknik- og Miljøudvalget, Byplanudvalget og Kultur- og Fritidsudvalget. Der er den 12. august 2014 holdt det første møde i styregruppen, hvor projektet blev forelagt. Der forventes 2-3 møder om året, samt efter behov. Kommissorium for gruppen blev godkendt på mødet. Styregruppen tager således løbende beslutninger i projektet og vurderer hver gang, om endelig beslutning skal tages af Kommunalbestyrelsen og Forsyningens bestyrelse. Organisationsplanen samt tilhørende notat er vedlagt sagen (bilag 1 og 2).

En vandfyldt Fæstningskanal indgår i strategidokumentet "Grønt Lys" og i Kommuneplan 2013 som en attraktiv, rekreativ løsning for byrummet, der samtidigt kan bruges til at sætte fokus på Fæstningskanalens historie og del i Københavns befæstning f.eks. i samspil med det renoverede og åbnede Garderhøjfort.

Regnvandet fra huse, veje og befæstede arealer i Fæstningskanalens spildevandsopland separeres fra husspildevandet og bortledes til Mølleåen via Fæstningskanalen. Den lokale afledning af regnvand (LAR) skal løse et relevant spildevandsteknisk problem på en måde, der er billigere for Forsyningen end en traditionel løsning, f.eks. ved at udbygge kloakkerne til at kunne håndtere fremtidens større regnmængder.

Teknik- og Miljøudvalget blev den 15. januar 2013 orienteret om projektet med Fæstningskanalen. Udvalget blev forelagt den til sagen vedlagte forretningsmodelbeskrivelse (bilag 3), som gennemgår projektet og skitserer prisen for tre mulige løsninger for afhjælpning af risikoen for oversvømmelse i det centrale Lyngby. Det fremgår, at en sædvanlig udbygning af kloakken (scenarie 1) vil koste 449 mio kr i anlæg og dertil ca. 6 mio kr/år i drift i 30 år. Et anlæg til afledning af regnvandet til en genåbnet Fæstningskanal vil koste 278 mio. kr og ca 2 mio/år i drift. Den samlede reduktion i udgiften kan således være 250 mio. kr over 30 år for den

billigste løsning (scenarie 2). Beløbet dækker separering af regnvand i oplandet samt etablering af selve kanalen, hvilket udgør ca. 60 mio kr af den samlede anlægsudgift.

Forsyningen har i maj 2013 fået rådgivningsfirmaet Rambøll til at gennemføre en "second opinion" på projektet og dets økonomiske overslag, jf. det til sagen vedlagte materiale herom (bilag 4). Rambøll bekræfter de økonomiske beregninger med mindre justeringer og anbefaler at arbejde videre med scenarie 2, der indbefatter en reetablering af Fæstningskanalen med udledning til Mølleåen.

Forsyningen har efterfølgende haft opgaven i udbud og har engageret Rambøll som rådgiver på projektet.

I den skitserede proces- og tidsplan er (bilag 5) planlagt følgende centrale opgaver:

Projektering af opgaven

-) Beslutning om udformning og konkretisering af ønsket projekt
-) Fremmelse af en løsning for Haveforeningen Ermelunden, som er placeret på Fæstningskalens tracé (bilag 6)
-) Udarbejdelse af kommunikationsplan for projektet, herunder afklaring af, hvordan Fæstningskanalen under og efter etablering kan indgå i kommunens formidling af kulturarv, byliv, events mv.
-) Licitation af anlægsprojektet
-) Gennemførelse af anlægsprojektet

Planlov

-) Udarbejdelse af kommuneplantillæg og lokalplan med tilhørende miljøvurderinger
-) "VVM-screening" og muligvis gennemførelse af VVM-redegørelse (Vurdering af Virkning på Miljøet) - se separat forelæggelse

Økonomi

-) Aftale med kommunen vedr. anvendelse af kommunens arealer, herunder afklaring af evt. kommunal finansiering af tilgrænsende rekreative anlæg samt fremtidig drift af anlægget
-) Afklaring af evt. mulighed for ekstern støtte til f.eks. formidling af kulturarv, anlæg i forbindelse med kulturarv eller lignende
-) Afklaring af økonomiske forhold ifm anvendelse af jord med Københavnerklausul
-) Afklaring af økonomisk forhold vedr. vejafvandingsbidrag

Natur- og miljøsager mv.

-) Indhentning af dispensation fra Ermelundsfredningen hos Fredningsnævnet
-) Indhentning af dispensation fra Kulturstyrelsen til at ændre i det beskyttede fortidsminde
-) Afklaring af om kirkens arealer bliver påvirket, og evt. nødvendige tilladelser i den sammenhæng
-) Udfærdigelse af et antal miljøtilladelser i kanalens forløb og i oplandet, herunder byggetilladelser, udledningstilladelse, dispensationer indenfor beskyttelseslinjer mv.
-) Tilsyn og tilladelse til bortskaffelse af forurenede jord

Tidsplanen indikerer, at anlægsarbejdet med udgravning af kanalen kan indledes medio 2017, når byggeri på Kanalvejsgrunden er afsluttet.

Forvaltningen peger på snarest sammen med Forsyningen at gå i dialog med øvrige interessenter for at afklare og skabe det nærmere grundlag for arbejdet og udarbejdelsen af konkrete projekteringsforslag m.v., og herunder vil Forsyningen i samarbejde med Forvaltningen udarbejde en kommunikationsplan for projektet.

Sagen forelægges i Teknik- og Miljøudvalget og Byplanudvalget til orientering, inden den oversendes til Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Økonomiske konsekvenser

I supplement til ovenstående forretningsmodel er der til sagen vedlagt et notat om projektets økonomi (bilag 7). Finansiering af projektet sker primært af Forsyningen gennem spildevandstakster. Der forventes generelt en stigning af spildevandstaksten i kommunen de kommende år for at overholde Forsyningens servicemål for spildevandsafledningen, herunder klimatilpasning af spildevandssystemet. For så vidt angår kommunens evt. udgifter i forbindelse med dette projekt, afklares de, når det konkrete projekt er nærmere belyst, således at det kan vurderes, om der er udgifter, der skal dækkes med anden finansiering end spildevandstakster. Der skal herunder skabes et overblik over eventuelle eksterne finansieringsmuligheder. Det skal afklares, hvorvidt kommunen som grundejer vil have en udgift, og om der skal frikøbes Københavnerjord i Ermelundskilen og Kanalvejsparken. Det skal desuden afklares, om dette og andre LAR projekter skal have indflydelse på fastsættelse af vejafvandingsbidragets størrelse. Der forventes en principiel afgørelse fra Forsyningssekretariatet om dette.

Beslutningskompetence
Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der arbejdes videre med projekteringen ud fra den skitserede tids- og procesplan.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. september 2014
Anbefalet.

Søren P. Rasmussen (V) og Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Bilag1_Projektorganisation-m
2. Bilag2_NOTAT om projektorganisation, rev. 2
3. Bilag3_Business Case, Pixi-udgave_25012013
4. Bilag4_Second Opinion, Rambøll 4juni2013
5. Bilag5_Milepælsplan_08053014
6. Bilag6_NOTAT om Haveforeningen Ermelund, rev. 2
7. Bilag7_NOTAT om økonomi og finansiering

3. Omlægning af busrute 182/183

Sagsfremstilling

Sagen genfremsættes med ny titel

I forbindelse med byggeriet på Kanalvej har Teknik- og Miljøudvalget den 10. juni 2014 besluttet en midlertidig lukning af Kanalvej i perioden 1. november 2014 til ultimo 2016.

Buslinje 182 og 183 kører begge af Kanalvej, hvorfor en midlertidig lukning af vejen vil betyde en omlægning af busserne i den berørte periode. Forvaltningen har derfor drøftet alternative ruter for 182 og 183 med trafikskabet Movia.

Movia ser følgende 2 muligheder:



Alternativ A: Linjerne omlægges til Klampenborgvej og Sorgenfrigårdsvej.

- | Omlægningen betyder, at 182/183 i perioden ikke vil have direkte forbindelse til Lokalbanen ved Lyngby Lokalstation. Skiftemulighederne mellem busser og lokalbane vil derfor forringes. Movia finder dog, at antallet af direkte skift mellem lokalbanen og 182/183 i dag er forholdsvis begrænsede.
- | Enkelte stoppesteder på henholdsvis Kanalvej, Toftebæksvej og Carlshøjvej må midlertidigt nedlægges. Antallet af på- og afstigere ved disse stoppesteder er ifølge Movia ligeledes begrænsede.
- | Omlægningen vil betyde forringede kollektive trafiktilbud for Bondebyens borgere, idet der ikke er andre buslinjer, der betjener området.
- | Omlægning kan klares indenfor den nuværende tidsplan, og forventes derfor at være udgiftsneutral.
- | Omlægningen vil kunne implementeres forholdsvis kort tid efter afgivelse af besked om ændringer til Movia.

Alternativ B: Linjerne omlægges til Klampenborgvej og Lyngbygårdsvej.

- ┆ Denne omlægning vil opretholde busbetjening på de fleste af de eksisterende stoppesteder, og der vil fortsat være korrespondancemulighed mellem bus og lokalbane.
- ┆ For at denne løsning kan realiseres kræver Movia, at den hævede flade på Lyngbygårdsvej ud for Lindegårdsskolen midlertidigt fjernes. Den hævede flade er etableret for at skabe sikker skolevej. Af trafiksikkerhedsmæssige årsager er forvaltningen betænkelig ved fjernelse af den hævede flade.
- ┆ Ruten via Lyngbygårdsvej er noget længere end nuværende linjeføring, hvorfor busserne skal bruges ekstra tid. Denne omlægning vil derfor kun kunne realiseres, hvis der indsættes en ekstra bus på linjerne 182/183 til en samlet skønsmæssig merudgift på ca. 1 mio. kr. pr. år. Mere eksakt vurdering af økonomi og tidsplaner kræver mere detaljerede beregninger.
- ┆ En omlægning via Lyngbygårdsvej kræver, at Movia og operatøren på buslinjen varsles i min. 3 måneder før omlægningen skal finde sted.

I maj 2014 indførte Lyngby-Taarbæk Kommune flexstur. Med flexstur kan man køre med Movia fra én selvvalgt adresse til en anden. I forbindelse med den foreslåede lukning af Kanalvej vil flexstur i flere tilfælde kunne afhjælpe de midlertidigt forringede busforhold.

Forvaltningen anbefaler, at alternativ A vælges, hvormed buslinje 182/183 omlægges til Klampenborgvej og Sorgenfrigårdsvej i byggeperioden.

Økonomiske konsekvenser

Alternativ A - Ingen ændringer i udgiftsniveauet.

Alternativ B - Op til 1 mio kr. i merudgift.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Økonomiudvalget, såfremt Teknik- og Miljøudvalget peger på alternativ B.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at buslinje 182/183 omlægges til Klampenborgvej og Sorgenfrigårdsvej (alternativ A) i forbindelse med en midlertidig lukning af Kanalvej.

Teknik- og Miljøudvalget den 19. august 2014

Udsat.

Bodil Kornbek (A), Søren P. Rasmussen (V) og Henrik Bang (Ø) var fraværende. Jakob Engel-Schmidt (V) deltog i stedet for Søren P. Rasmussen. Henrik Brade Johansen (R) deltog i stedet for Henrik Bang.

På Teknik- og Miljøudvalgsmødet den 19. august 2014 valgte udvalget at udsætte sagen om omlægning af busrute 182/183

Udvalget besluttede tidligere på året - den 10. juni - at lukke Kanalvej midlertidigt i perioden 1. november 2014 til ultimo 2016.

Da bygherre er blevet meddelt lukning af Kanalvej, genfremstættes hermed sagen om ændring af busrute 182/183.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. september 2014

Godkendt.

Søren P. Rasmussen (V) og Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

4. Attraktive grønne områder - udmøntning af budgetaftalen for 2014-17

Sagsfremstilling

I forbindelse med budgetaftalen for 2014-17 indgår som en såkaldt hensigtserklæring at afdække, "hvordan de grønne områder kan gøres mere attraktive og invitere til ophold og bevægelse." Teknik- og Miljøudvalget anmodede i februar 2014 om et oplæg vedrørende en naturlegeplads samt herunder vurdering af behovet for renovering af eksisterende legepladser.

Forvaltningen har til udvalgsbehandling i Teknik- og Miljøudvalget, Social- og Sundhedsudvalget, Kultur- og Fritidsudvalget samt Økonomiudvalget i juni 2014 udarbejdet en oversigt over kortlagte grønne områder i kommunen, herunder offentlige legepladser og motionsstier. Forvaltningen indstillede, at en kortere udgave af en fysisk afmærkning af orange rute 6 langs Mølleåen udførtes, da projektet var en ikke udført del af en tidligere udvalgsbeslutning. Projektet har fra start kun eksisteret på ideplan og er kompliceret at udføre, blandt andet fordi ruten løber gennem private arealer, på vejarealer og gennem et fredet område. Fagudvalgene udsatte alle sagen med henblik på forvaltningens forslag til prioritering af de forskellige områder (Teknik- og Miljøudvalget) samt med henblik på nyt forslag til anvendelse af de 134.000 kr., som afmærkning af orange rute 6 ville have kostet, jf. protokoller af punktets behandling (bilag).

Forvaltningen genfremlægger sagen med et nyt notat (se bilag 1-4), hvori de forskellige muligheder og forslag til prioritering beskrives. Bilag 4 viser prioriteringsforslagene (her indsat). Vælges et af projekterne til udførsel går forvaltningen videre i arbejdet med det konkrete projekt og foretager herunder dialog og evt. høring af naboer og andre berørte parter. Alle projekterne vil kræve en nærmere bearbejdning og afklaring, inden de vil kunne udføres.

Forslag til prioritering

Prioritet	Legeplads	Anslået renoveringsudgift excl. moms, kr.
1	Sophienholm Park Træskulpturlegeplads, total renovering af træfigurene	110.000
2	Troldehøj - Motionssti	132.000-341.100 (2009-priser varierede fra 120.000-310.000 kr. excl. moms- tillagt 10%)
3	Spurveskjul - Motionssti	132.000-341.100 (2009-priser varierede fra 120.000-310.000 kr. excl. moms tillagt 10%)
4	Fysisk afmærkning af orange rute 6 langs mølleåen til en NaturBørneSti	Anslået til max 134.000
Ikke prioriteret	Lindevangen, nytænkning af legepladsen	Ideprojekt
Ikke prioriteret	Motionssti- og legeplads ved Fortunen/Jægersborg Dyrehave	Ideprojekt
Ikke prioriteret	Motionssti og motionslegeplads ved Troldehøj	Ideprojekt

Renovering af træskulpturlegepladsen i Sophienholm Park er prioriteret som nr. 1 fordi legepladsen allerede eksisterer, og en renovering er stærkt tiltrængt. Dertil har legepladsen en stor værdi for stedet og en total renovering kan udføres inden for den økonomiske ramme på 134.000 kr. incl. buffer til uforudsete udgifter. Projekterne med prioritet 2 og 3 kan ikke indeholde en total renovering inden for den økonomiske ramme. De tre sidstnævnte forslag kan

ikke pt prissættes og er derfor ikke prioriteret. Forvaltningen estimerer udgiften til prioritet 1 til 110.000 kr., men det anbefales at der afsættes de 134.000 kr., så der udover renovering af selve træfigurerne også er mulighed for genopretning af faldunderlag og kantafgrænsning.

Med baggrund i den opstillede prioritering og ud fra den økonomiske ramme foreslår forvaltningen derfor, at der arbejdes videre med prioritet 1, Sophienholm Park.

Økonomiske konsekvenser

Af den i 2010 afsatte ramme til etablering af sundhedsstier- og pladser resterer 134.000 kr. Der er ikke afsat yderligere midler til de nævnte tiltag.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. prioritet 1, renovering af træskulpturlegepladsen i Sophienholm Park, udføres.
2. udgiften hertil afholdes af det resterende beløb på 134.000 kr. fra Sundhedsstier og Sundhedspladser.

Social- og Sundhedsudvalget den 20. august 2014

Ad 1. Anbefalet.

Ad 2. Anbefalet.

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende.

Kultur- og Fritidsudvalget den 21. august 2014

Ad 1. Anbefalet.

Ad 2. Anbefalet.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. september 2014

Ad 1. Godkendt. V stemmer imod, idet V hellere vil anvende pengene til legeredskaber frem for udskæring i træ.

Ad 2. Godkendt. V stemmer imod.

Søren P. Rasmussen (V) og Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Oplæg vedrørende grønne områder
2. Oversigt over og vurdering af eksisterende legepladser
3. Udfordringer i forbindelse med naturbeskyttelse
4. Forslag til prioritering

5. Trafikforhold Sorgenfrigaard - henvendelse fra grundejerforening

Sagsfremstilling

Den 11. april 2014 blev der holdt møde med Sorgenfrigaards grundejerforening på baggrund af en række problemstillinger, som grundejerforeningen havde observeret på vejnettet i området, jf. grundejerforeningens præsentation, som blev vist på mødet (bilag)

Forvaltningen foreslog på den baggrund følgende to tiltag, jf. forvaltningens svar på præsentationen (bilag):

1. Et anlægsprojekt til ca. 450.000 kr. for krydset Fuglevadsvej/Skovbrynet til forbedring af trafiksikkerheden. Projektet er del af Skolevejsredegørelse 2010 - 2013 (1. prioritet). Projektet skal koordineres med et kommende LAR-projekt (lokal afledning af regnvand).
2. Igangsætning af nye hastighedsmålinger på Skovbrynet, der alt efter resultatet, vil blive sendt til Politiet med anmodning om at inddrage vejen i Politiets Automatiske Trafikkontrol.

Udvalget godkendte de pågældende forslag, og anlægsprojektet har fået tildelt midler, jf. protokol af beslutningen (bilag). Der er således ingen frie anlægsmidler. Såfremt der skal prioriteres andre anlægsopgaver, vil den godkendte anlægsplan skulle ændres.

Den 12. august 2014 har grundejerforeningen imidlertid henvendt sig igen (bilag). Forvaltningen har svaret grundejerforeningen på spørgsmål omkring anlægsprojektet, "Automatisk Trafikkontrol" samt muligheden for at begrænse tung trafik. Herudover har forvaltningen meddelt, at grundejerforeningens henvendelse vil blive forelagt udvalget til drøftelse (bilag).

Økonomiske konsekvenser

Ingen udover det af udvalget godkendte.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der meldes afslag på yderligere tiltag til grundejerforeningen.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. september 2014
Godkendt.

Søren P. Rasmussen (V) og Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. SGG Trafik -møde april 2014
2. Trafikale forhold Sorgenfrigaard Grundejerforening
3. Protokol 11juni 2014
4. Henvendelse Sorgenfrigaard Grundejerforening 12 august 2014

5. E-post_ Trafikforhold Sorgenfrigaard - svar på henvendelse

6. Ansøgning om vejnavn til Lyngby Gymnasium og Handelsgymnasium

Sagsfremstilling

Lyngby Gymnasium & Lyngby Handelsgymnasium har ansøgt om vejnavnet Hjortehøjsvej til den private stikvej, som er en sidevej til Hjortekærsvej.

Stikvejen har i dag ikke noget vejnavn.

Gymnasiet har adressen Trongårdsvej 40, og har på nuværende tidspunkt hovedindgang fra Trongårdsvej. I forbindelse med igangværende udbygning af gymnasiet flyttes hovedindgangen til den nordlige side af bygningen med indkørsel via stikvejen. Det vil derfor også være hensigtsmæssigt, at gymnasiet får adresse til denne stikvej frem for Trongårdsvej.

Vejnavnenævnet har godkendt og reserveret vejnavnet Hjortehøjsvej.

Da det er en privat vej, vurderer forvaltningen, at der ikke er andre parter, der skal høres i sagen. Udvalget kan derfor godkende vejnavnet uden forudgående høring.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Beslutningskompetence

Teknik og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udvalget godkender vejnavnet Hjortehøjsvej.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. september 2014

Godkendt.

Søren P. Rasmussen (V) og Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

7. Ansøgning om økonomisk tilskud til Høstfest i Virum

Sagsfremstilling

Virum Handelsforening har i brev af 1. august 2014 ansøgt om tilskud på 20.000 kr. fra Lyngby-Taarbæk Kommune til afholdelse af Virum Høstfest lørdag den 30. august 2014 (bilag).

Det samlede budget for arrangementet er 51.000 kr. og dækker blandt andet udgifter til leje af scene, hoppeborg samt annoncering.

Virum Handelsforening har igennem flere år modtaget tilskud fra Lyngby-Taarbæk Kommune til dette arrangement og senest i 2013, hvor Teknik- og Miljøudvalget den 20. august 2013 besluttede at støtte arrangementet med 20.000 kr. Arrangementet blev finansieret af Arealdrifts konto under posten "Diverse kulturelle arrangementer".

Forvaltningen vurderer, at det aktuelle arrangement kan imødekommes, men at der fremover bør søges udarbejdet retningslinier, der beskriver muligheder og rammer, samt tidsfrister for ansøgninger til arrangementer, der søges helt eller delvist finansieret. Oplægget forelægges til politisk behandling. I fald oplægget godkendes, kommunikeres det via kommunens hjemmeside.

Økonomiske konsekvenser

Der ansøges om tilskud på 20.000 kr.

Tilskuddet kan finansieres inden for rammen af kontoen "Diverse kulturelle arrangementer".

Tidligere bevillinger om støtte til Virum Høstfest er ligeledes finansieret af denne konto.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. udvalget imødekommer ansøgningen
2. udgiften dækkes af Arealdrifts konto "Diverse kulturelle arrangementer"
3. forvaltningen udarbejder et oplæg til rammer for ansøgning om finansiering af arrangementer.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. september 2014

Ad 1. - 3. Godkendt.

Søren P. Rasmussen (V) og Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Ansøgning om tilskud fra Virum Handelsforening til Høstfest 2014

8. Anmodning om optagelse af sag om trafikafvikling i forbindelse med arrangementer i byen

Mette Schmidt Olsen (C) har via email, modtaget den 2. september 2014, anmodet om optagelse af sag på dagsordenen med følgende ordlyd:

"C ønsker en drøftelse i udvalget af hvordan vi fremover sikrer en hensigtsmæssig trafikafvikling samt ordentlig kommunikation til borgerne vedr. trafikale ændringer i forbindelse med arrangementer der kræver hel eller delvis afspærring af veje."

Teknik- og Miljøudvalget den 9. september 2014

Forvaltningen forelægger en oversigt over antallet af lignende arrangementer i 2013 og 2014.

Søren P. Rasmussen (V) og Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

9. Meddelelser til udvalgets medlemmer - september 2014

1. Gensidig orientering om evt. afholdte møder
Udvalget har mulighed for at orientere hinanden.

Teknik- og Miljøudvalget den 9. september 2014
Taget til efterretning.

Søren P. Rasmussen (V) og Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

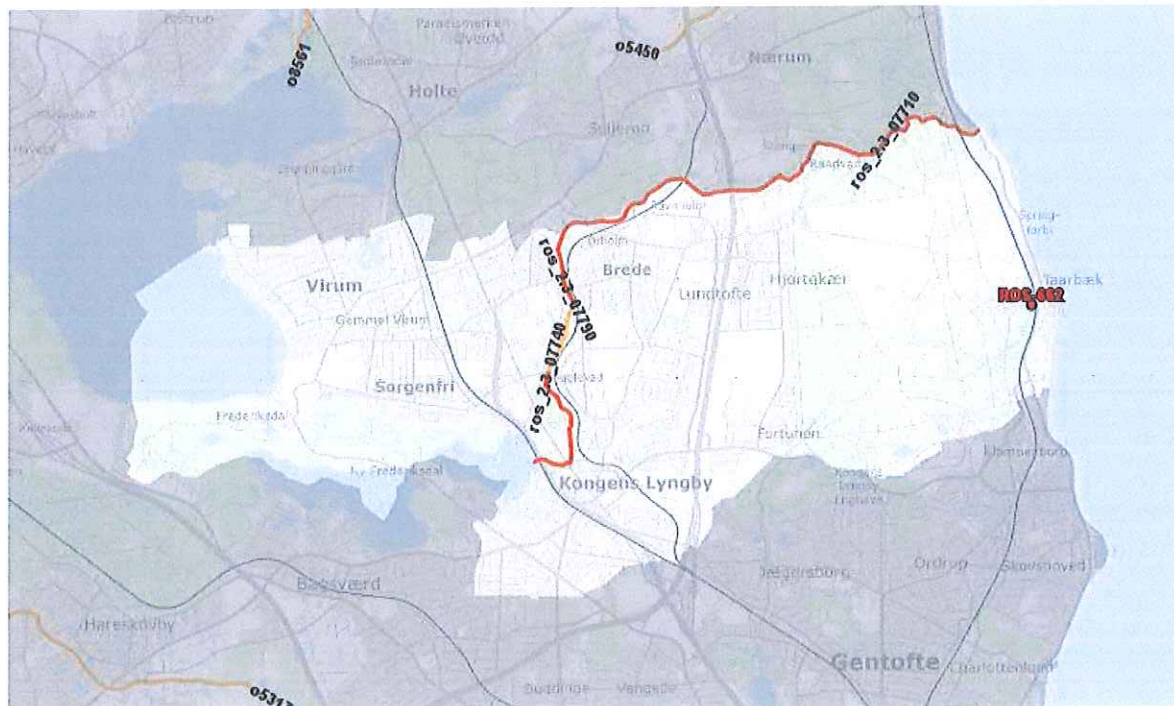
Forslag til indsatsprogram 2015-2021

Kommunerapport for: Lyngby-Taarbæk Kommune

- uanset tilhørsforhold til hovedvandoplande.



14-08-2014



Økonomisk opgørelse for valgte virkemidler (vandområde eller spæringsnr.):

Virkemiddel	km/stk	Enhedspris	Kroner
2.6 Udlægning af groft materiale (ros_2.3_07770)	0,672	630.000	423.360
2.6 Udlægning af groft materiale (ros_2.3_07750)	0,362	630.000	228.060
	Sum		651.420

Samlet økonomisk opgørelse af valgte virkemidler:

Virkemiddel	km/stk	Enhedspris	Kroner
2.6 Udlægning af groft materiale	1,034	630.000	651.420
	Sum		651.420

Indberetninger for Lyngby-Taarbæk Kommune, som indgår i rammeregnskab(erne):

	Kommunens
--	-----------

	indberetning
Økonomi (kroner)	651.420
Økkerenseanlæg (stk)	0
Længde (km)	1,034
Spærringer (stk)	0

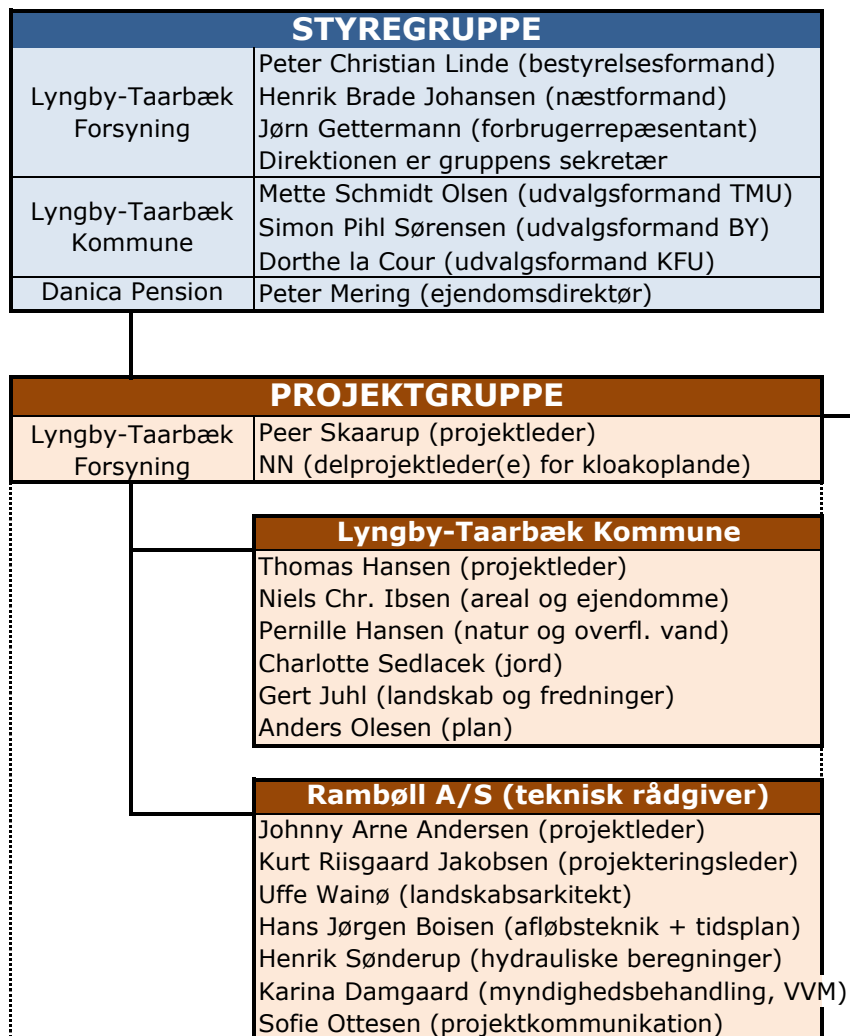
Bemærkninger til NST:

Forslag til indsatsprogram 2015-2021

FÆSTNINGSKANALEN

PROJEKTORGANISATION

Vedttaget af LTF's bestyrelse 7. april/17. juni 2014 og KMB 26. juni 2014

Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S
Lyngby-Taarbæk Kommune

FÆSTNINGSKANALEN

NOTAT om projektorganisation, rev. 2

Dato: 12. august 2014

Ref.: pes

Projektorganisationen generelt

Modellen til organisationen er en projektorganiserings- og borgerinddragelsesmodel, der tegner projektets "kort over verden" for de involverede parter. Den anskueliggør samarbejdet mellem bygherren, kommunen, andre offentlige myndigheder, direkte berørte interessenter, NGO'er og borgere.

Styregruppen - godkender planer og indstillinger

Grundlaget for gruppens arbejde er et vedtaget kommissorium, der beskriver parternes indbyrdes forpligtelser - økonomisk og mandskabsmæssigt.

UDKAST til kommissorium for styregruppe:

Styregruppen er projektorganisationens besluttende myndighed og dens medlemmer er politikere for LTF og LTK, der bidrager med økonomi og ressourcer (medarbejdere) til projektets gennemførelse.

LTF er projektejer og hovedsponsor, hvis bestyrelsesformand er styregruppens formand og hvis direktør er gruppens sekretær. LTK er grundejer og projektets væsentligste myndighedspartner. Øvrige medlemmer med særligt sammenfaldende interesser kan optages, dersom gruppen finder det hensigtsmæssigt.

Det er styregruppens opgave at sikre, at projektet tilføres de aftalte økonomiske midler og nødvendige ressourcer.

Styregruppen tager beslutning om projektets kvalitet, overordnede tidsplan og ressourcer. Gruppen godkender budget, bidragsfordeling, dispositionsforslag, projektforslag, forprojekt osv. Idet der ikke er tale om en egentlig delegering af ansvar fra LTF's bestyrelse og Kommunalbestyrelsen, skal det derfor ved enhver beslutning vurderes, om beslutningen efterfølgende skal forelægges disse bestyrelser for at sikre dens gennemførelse.

Gruppens medlemmer skal være ambassadører for projektet i egen organisation.

Gruppen angiver retningslinier for håndtering af presse- og informationsaktiviteter.

Møder afholdes efter behov. Ethvert medlem kan anmode om, at der indkaldes til møde i gruppen.

LTF's projektleder rapporterer til styregruppen om projektets fremdrift.

Projektgruppen - udfører arbejdet og indstiller til styregruppen

Projektgruppens medlemmer er embedsmænd fra de myndigheder der er repræsenteret i styregruppen (LTF og LTK) samt disses rådgivere.

Lyngby-Taarbæk Forsynings projektleder er den daglige leder af projektet. Han varetager rapportering til styregruppen og ekstern kommunikation med følgegruppen og dens medlemmer samt borgerne.

Lyngby-Taarbæk Kommunes projektleder varetager koordination af kommunens opgaver, herunder myndighedsbehandling og politisk indstilling.

Følgegruppen - kommenterer projektgruppens arbejde

Følgegruppens medlemmer er repræsentanter for de interessenter og organisationer, der er berørt af eller har en særlig interesse i projektet. Som medlem optages ikke enkeltpersoner.

Følgegruppen indkaldes til jævnlige informationsmøder.

Følgegruppen er en "uenighedsgruppe", der diskuterer de projekterede løsningsforslag med henblik på at flest mulige synspunkter og hensyn bringes til projektgruppens kendskab og håndteres i projektet.

Grundlaget for gruppens arbejde er et gensidigt forpligtende kommissorium.

UDKAST til kommissorium for følgegruppe:

Følgegruppen har til opgave at sikre, at flest mulige synspunkter fra projektets interessenter kommer til projektgruppens kendskab, og derved så vidt muligt tilgodeses i projektet. Følgegruppen refererer til projektlederen og er sparringspartner for projektgruppen, der koordinerer arbejdet i projektet.

Det er følgegruppens ansvar at spørgsmål, kommentarer og ønsker fra interessenterne formidles til projektgruppen.

Ønsker og kommentarer medtages i projektet i det omfang det vurderes som forsvarligt ud fra tekniske, økonomiske og miljømæssige forhold.

Følgegruppens medlemmer skal følge projektets fremdrift, og om ønskeligt foreslå korrigerende handlinger.

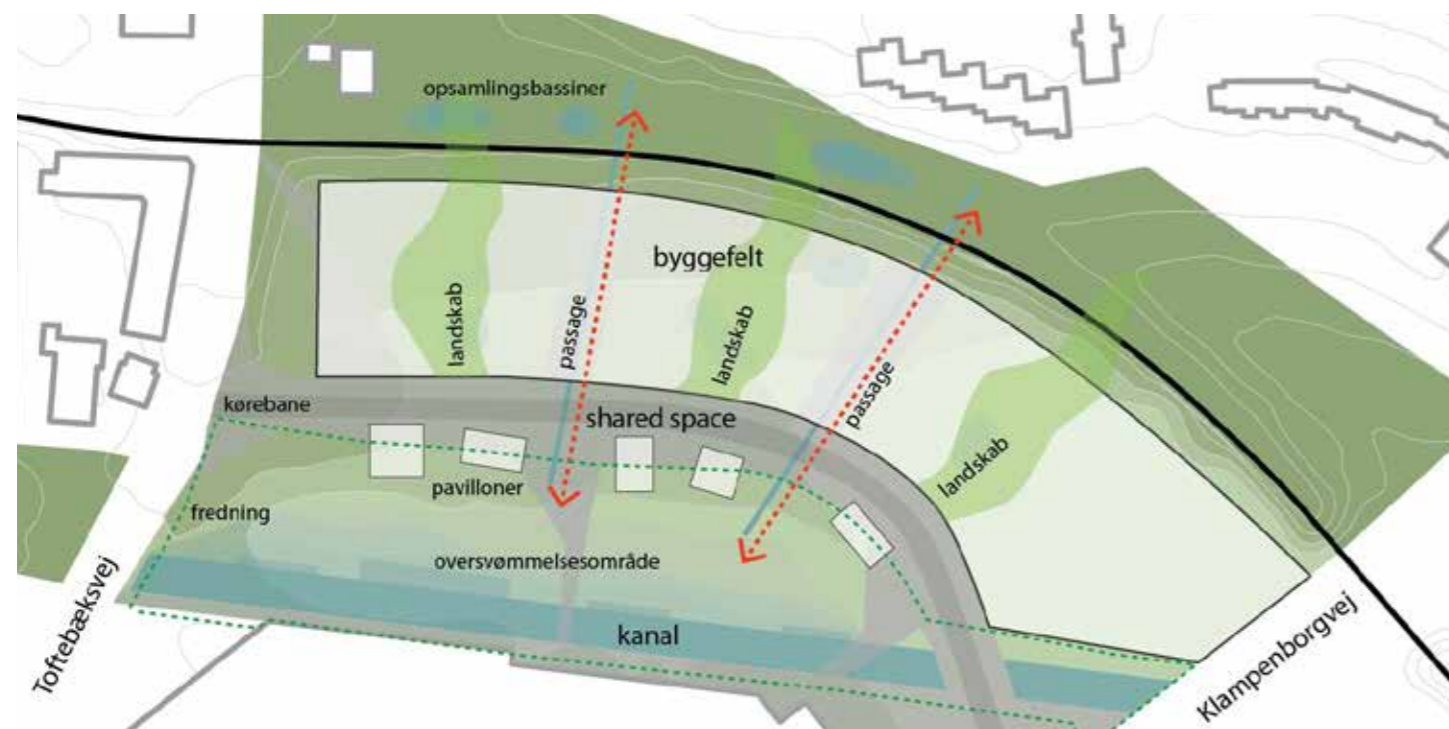
Følgegruppens medlemmer har ansvaret for at informere deres respektive bagland.

Referencegruppe - eventuelt

Det kan overvejes at udvide projektorganisationen med en referencegruppe af personer med ekspertviden på forskellige områder (f.eks. klimatilpasning, LAR-anlæg, historie eller andet).

REETABLERING AF FÆSTNINGSKANALEN

– SOM EN DEL AF KLIMATILPASNINGEN I LYNGBY



Kortet viser helhedsplanen for Kanalvejsområdet nord for Lyngby Storcenter. Den reetablerede Fæstningskanal skal indpasses funktionelt og arkitektonisk i forhold til Kanalvejsprojektet.

Ligesom landets øvrige forsyningselskaber står Lyngby-Taarbæk Forsyning over for at skulle tilpasse kommunens kloaksystem til større og kraftigere regnskyl samt skærpede krav til udledning til recipienter som følge af Statens vandplaner. Lyngby-Taarbæk Kommune og Lyngby-Taarbæk Forsyning har en forpligtelse til at løse disse udfordringer inden for en rimelig årrække.

En reetablering af Fæstningskanalen vil være et tiltag, der kan medvirke til at løse afledningsbehovene for regnvand omkring Lyngby Storcenter og de byområder, der grænser op til kanalen.

Lyngby-Taarbæk Forsyning har i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Kommune udført en række forundersøgelser med hovedvægt på miljø, hydraulik og økonomi. Der foreligger på nuværende tidspunkt forundersøgelser i form af et **idéoplæg**, en **Business Case** med vurdering af projektets realiserbarhed samt en **Køreplan** for projektet. Dette hæfte er en kort sammenfatning af forundersøgelserne.



Regnvandet fra byen ledes via den reetablerede Fæstningskanal fra Ermelundskilen i øst til Lyngby Hovedgade i vest, før det i sidste ende udledes i Mølleåen.

SÅDAN VIDEREUDVIKLES VANDETS HISTORIE I LYNGBY

Fæstningskanalen blev anlagt som en del af Københavns Befæstning i slutningen af det 19. århundrede. Senere blev kanalen delvist opfyldt og kan i dag anes som en grøn kile gennem Lyngby. Fæstningskanalen blev fredet i 1986 med håb om, at den vil blive genskabt som kanal i landskabskilen.

En reetablering af Fæstningskanalen kan bidrage med mange kvaliteter i byen. Fæstningskanalen er i sig selv et stykke kulturhistorie, der nu videreudvikles til at skabe øgede rekreative muligheder i byen. Vand er en kilde til stor glæde for borgere ved arkitektonisk indpasning i bybilledet. Den grønne kile gennem byen vil blive endnu mere attraktiv, når der tilføjes det blå element: vandet. Fra byen vil vandet blive ledt i et system af blå og grønne vådområder og bassiner undervejs mod den åbne kanal før det i sidste ende vil blive ledt gennem den reetablerede Fæstningskanal mod Mølleåen.



Mellem 1886-88 blev Fæstningskanalen udgravet som militært anlæg. Fotoet viser udgravningen gennem Ermelundskilen. Kilde: Statens Forsvarshistoriske Museum.



I dag er kanalen delvist opfyldt. Sporene fra Fæstningskanalen kan ses som en grøn kile gennem byen. Fotoet viser den grønne kile bag Lyngby Storcenter.

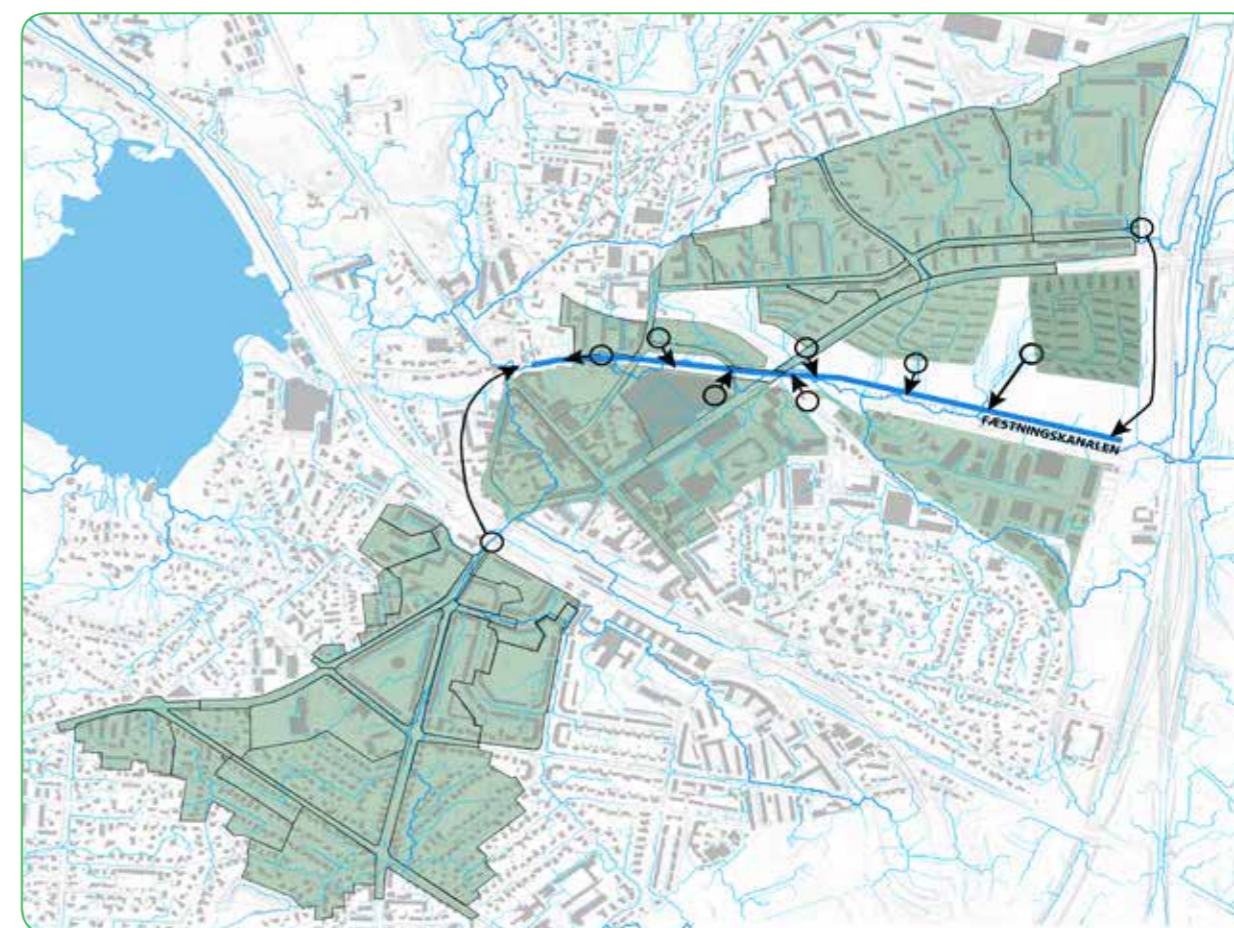
Projektet består af en åbning af Fæstningskanalen samt en klimatilpasning af afløbssystemet gennem lokal afledning af regnvand i området omkring Fæstningskanalen.

Forsyningen vil separere en del af regnvandet fra kloakken, og i stedet lede vandet fra primært veje, befæstede arealer og eventuelt tagflader i et styret forløb til Fæstningskanalen. En analyse af terrænet viser, at Fæstningskanalen i sin tid blev placeret i en lavning i landskabet, hvor vandet naturligt løber til. En reetableret Fæstningskanal med vandtilførsel ført på terræn vil derfor medvirke til at genskabe det naturlige vandkredsløb i området.

Det er ikke nødvendigt at separere hele kloaksystemet. Derfor lægger projektet op til, at Lyngby-Taarbæk Forsyning starter med at separere, hvor det er nemmest og billigst, nemlig fra befæstede arealer og tagflader, som vender ud mod vejene.

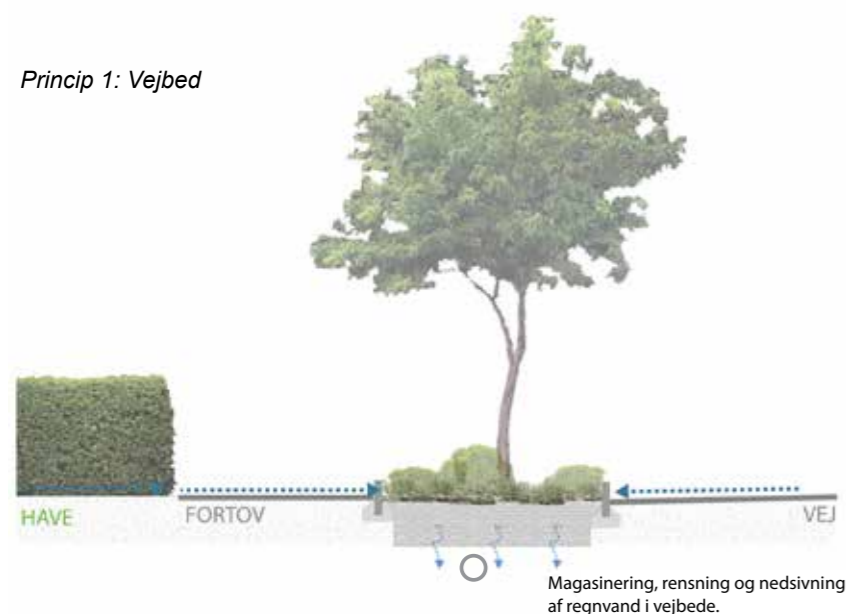
Etableringen af lokal afledning af regnvand i oplandet til Fæstningskanalen vil kræve inddragelse af borgerne og andre interessenter. Det er borgerne og kommunen, der beslutter hvilke afvandsprincipper, der skal anvendes i netop deres område.

Der er arbejdet med tre principper for lokal afledning af regnvand, som er vist nederst på siden:



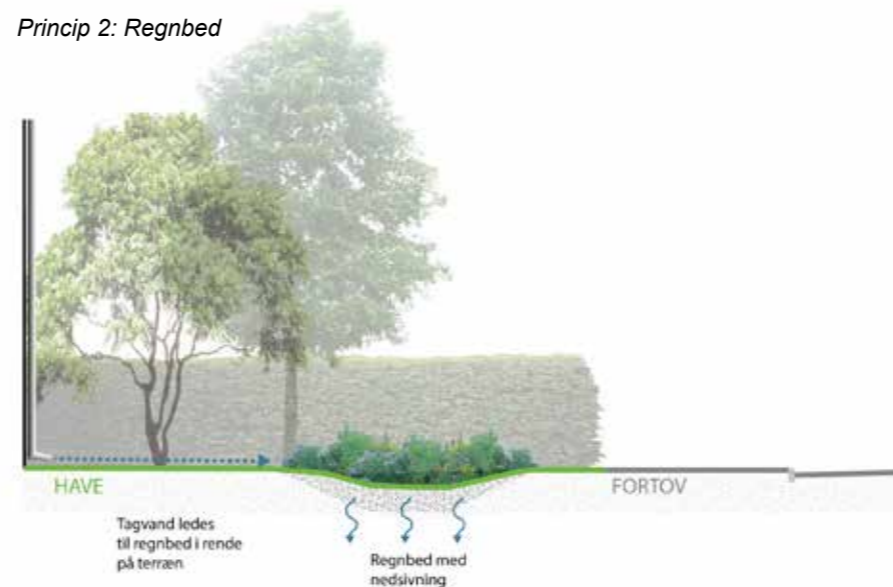
Forsyningen har udarbejdet en baggrundsundersøgelse, som sandsynliggør, at projektet rent teknisk kan realiseres. Tegningen viser oplande og udledningspunkter, som vil forsyne Fæstningskanalen med tilstrækkeligt regnvand fra oplandet via de naturlige strømningsveje på terræn. Ved ekstremregn kan regnvandet forsinkes i oplandet, så vandet ikke belaster Fæstningskanalen ud over dens kapacitet.

Princip 1: Vejbede



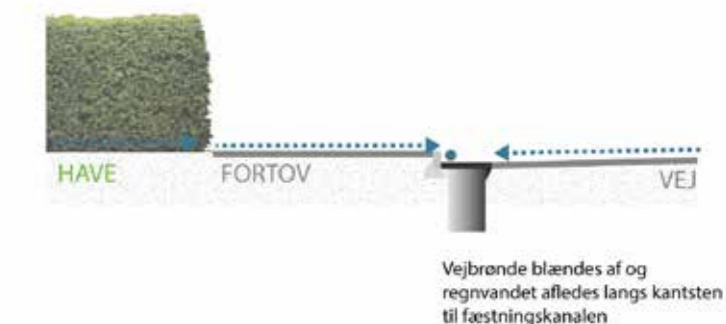
Regnvand fra primært veje, befæstede arealer og eventuelt tagflader kan ledes til vejbede. Der vil typisk være plads til vejbede i villakvarterer, industriområder og ved institutioner.

Princip 2: Regnbed



Tagvand fra bebyggelser håndteres lokalt på de enkelte matrikler. På grunden indpases grønne nedsvivningsbede, hvor tagvandet kan opstuve og nedsvive. Dette princip er oplagt i villakvarterer, rækkehusbyggeri og i karrébebyggelser.

Princip 3: Render langs vejene



I tæt befæstede områder som ved Lyngby bymidte, samt på småveje i villakvarterer, kan vejbrønde blændes af og regnvandet ledes langs kantstenen i vejprofilen eller i en rende til Fæstningskanalen.

Selv om det koster mange penge at reetablere Fæstningskanalen, vil gennemførelse af projektet betyde en væsentlig besparelse for borgerne. Forsyningen har forpligtelse til at forny kloaksystemet i forhold til fremtidens større regnskyl og de skærpede krav til udledning til recipienterne. Dette skal finansieres ved opkrævning af vandafledningsbidrag hos borgerne. Forsyningens forundersøgelser indikerer, at en gennemsnitlig husstand i Lyngby-Taarbæk Kommune sparer cirka 1200 kroner pr. år i forhold til referencescenariet, som er en udbygning af fællessystemet.

Forsyningen har undersøgt tre scenarier:

- Scenarie 1: Udbygning af fællessystemet
- Scenarie 2: Reetablering af Fæstningskanalen med udledning til Mølleåen
- Scenarie 3: Reetablering af Fæstningskanalen med afledning til renseanlæg Lundtofte

Der er en væsentlig besparelse ved reetablering af Fæstningskanalen frem for udbygning af det eksisterende fællessystem. Beregningerne viser, at udbygning af fællessystemet vil koste forsyningen op mod 600 mio. kr. over en 30-årig periode, mens der spares 200 - 250 mio. kr. ved reetablering af Fæstningskanalen, kombineret med lokal afledning af regnvandet i oplandet til Fæstningskanalen.

En analyse af beregningerne viser især tre årsager til denne forskel:

- Etablering af lukkede betonbassiner til aflastning af Mølleåen vil kræve betydelige anlægsinvesteringer, langt større end etablering af en åben regnvandskanal ved Fæstningskanalen.
- Udbygning af det eksisterende fællessystem ved udskiftning til større dimensioner vil være en dyrere løsning end delvis separering og etablering af lokal afledning af regnvand.
- Rensning af regnvandet på renseanlægget vil være en langt dyrere løsning i drift end lokal afledning af regnvand.

	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3	Forskel
Anlægsomkostninger, mio. kr.	449	278	278	171
Driftsomkostninger, mio. kr. pr. år.	6,2	2,2	5,5	4,0/0,7
Anlæg + kapitaliseret drift i 30 år, mio. kr.	571	321	386	250/185
Pris for gennemsnitlig husstand, kr.*	17.000	11.000	11.000	6.000

* Prisen for en gennemsnitlig husstand er beregnet som anlægsomkostningerne fordelt på det samlede vandforbrug i Lyngby-Taarbæk Kommune 2,8 mio. m³. Der er regnet med en husstand med gennemsnitlig vandforbrug på 109 m³ pr. år. Hvis forskellen på 6000 kroner fordeles over en udførselsperiode på 5 år, betyder det en besparelse på 1200 kroner pr. år for en gennemsnitlig husstand.

Anlægsoverslagene er behæftet med en vis usikkerhed, da de er baseret på en overordnet strategiplan for tilpasning af hele kloaksystemet i Lyngby-Taarbæk Kommune, hvor området omkring Fæstningskanalen kun udgør en mindre del. Alligevel vurderes de at være tilstrækkelig robuste til, at der kan træffes et politisk valg om reetablering af Fæstningskanalen.

DERFOR ER DET EN GOD IDÉ

Reetablering af Fæstningskanalen som rekreativt byrum har potentiale til at skabe betydelige samfundsmæssige gevinster, ikke bare for nærområdet, men for hele kommunen. Det er en klar fordel i forhold til udbygning af den eksisterende fælleskloak, som er væsentligt dyrere og slet ikke har samme positive sideeffekter.

Til gengæld kan det være en stor udfordring at realisere projektet. Som eksempel skal der opnås tilladelser efter Museumsloven, dispensation fra Vandhandleplanen og dispensation fra Kulturstyrelsen fra fredningen. Her er udbygning af fælleskloak en kendt teknik, som umiddelbart vil være lettere at realisere.

Nedenfor vises en opstilling af projektets fordele og ulemper i forhold til referencescenariet, som er udbygning af fællessystemet:

	Scenarie 1 Udbygning af fællessystemet	Scenarie 2 Reetablering af Fæstningskanalen med udledning til Mølleåen	Scenarie 3 Reetablering af Fæstningskanalen med afledning til renseanlæg Lundtofte
OPFYLDELSE AF MÅLSÆTNINGER			
Kravopfyldelse i Mølleåen	Ok. Overløb reduceres til kravopfyldelse.	Ok. Stort set ingen overløb.	
Tidsplan fra vandhandleplanen	Kan overholdes.	Nødvendigt med dispensation.	
Klimatilpasning af kloak	Ok. Låst kapacitet i rør.	Ok. Fleksibel kapacitet på overfladen.	
Tidsplan for klimatilpasning	Længere periode.	Kortere periode.	
Grundvand	Ingen ændring.	Øget grundvandsdannelse. Fokus på rensning af vejvand.	
ØKONOMI OG TIDSPLAN			
Anlæg og 30 års drift	571 mio. kr.	321 mio. kr.	386 mio. kr.
Finansiering	Forsyningen alene.	Nødvendigt med medfinansiering fra kommune mv. Finansieringen udfordrer forsyningssekretariatet.	
Kloakrenovering	Samtidig.	Supplerende.	
Skybrudsikring	Ikke forberedt.	Forberedt.	
Etapedeling	Skal udbygges "nedefra".	Kan udbygges løbende. Fæstningskanalen dog "nedefra".	
Proces	Kendt proces.	Kræver mere planlægnings- og myndighedsarbejde. Flere interessenter kræver mere koordinering.	
ANLÆG OG DRIFT			
Anlægstekniske forhold	Kendt teknik. Kendt proces.	Færre erfaringer med LAR-løsninger.	
Driftstekniske forhold	Kendt drift.	Kræver nye modeller for driftsansvar.	
REALISERING AF SCENARIET			
Fredningsmæssige forhold	Som sædvanligt.	Nødvendigt med dispensation fra fredning.	
Nedsivnings- og udledningstilladelser	Revideret udledningstilladelse.	Udlednings- og nedsivnings-tilladelser.	Nedsivningstilladelser.
Juridiske forhold	Forsyningen er bygherre.	Forskellige bygherrer, ejerforhold og driftsforpligtelser.	
Politiske herunder lokalpolitiske forhold	Som sædvanligt.	Nødvendigt med politisk opbakning. Afledning til Mølleåen kan være plus.	Nødvendigt med politisk opbakning.
Arealanvendelse	Som sædvanligt.	Nødvendigt med aftaler for kommunale og private arealer.	
Borgerinddragelse	Ingen.	Nødvendigt med opbakning og aktiv medvirken.	
Landskab og byrumskvalitet	Ingen.	Lokale blå-grønne løsninger og Fæstningskanalen.	
Indvirkning på handel og huspriser	Ingen.	Øgede huspriser på grund af lokale blå-grønne løsninger og Fæstningskanalen.	
Innovation og demonstration	Ingen.	Lokale løsninger, samlede koncepter og sammenhæng til vandplaner.	Lokale løsninger og samlede koncepter.

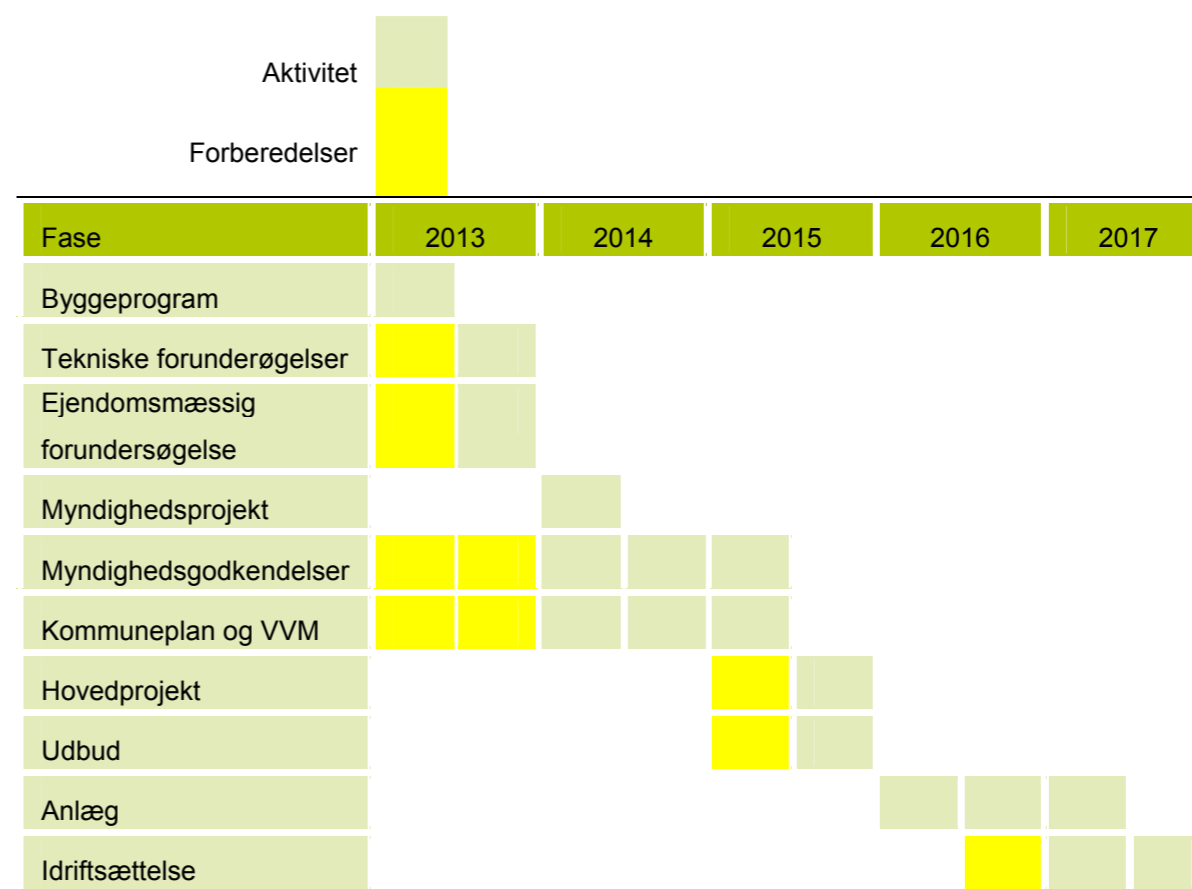
Forsyningen har udarbejdet forslag til en køreplan for det videre projekt. Køreplanen argumenterer for, at projektet kan gennemføres på 5 år forudsat, at der er politisk vilje og prioritering af sagen hos forsyningen, kommunen, statslige styrelser og andre samarbejdspartnere.

Der er en række forudsætninger, som er væsentlige for tidsplanen, som er vist til højre. Mange af dem kan ikke udredes til bunds på nuværende tidspunkt, men må afklares efterhånden som forundersøgelser og specifikke myndighedsbehandlinger går i gang.

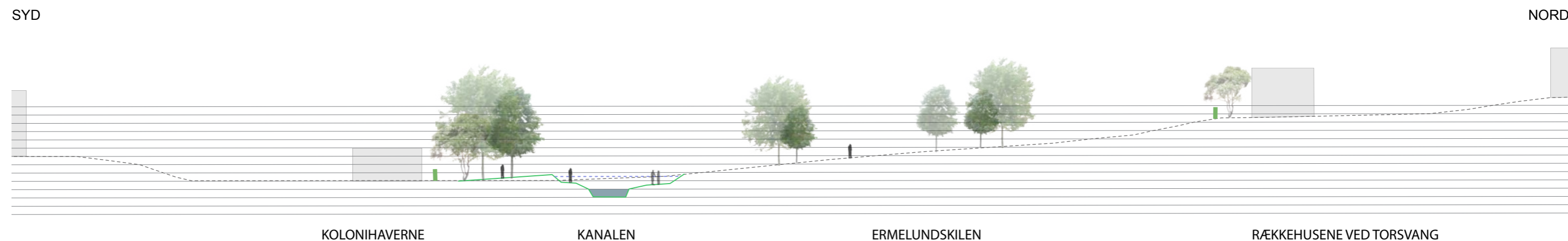
De væsentligste forudsætninger for tidsplanen er:

- Afklaring med Kulturstyrelsen, Kroppedal Museum og Fredningsnævnet om fortidsmindet Fæstningskanalen.
- Beslutning om Fæstningskanalens tracé ved kolonihaverne.
- Vedvarende tilslutning og samarbejde mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og Lyngby-Taarbæk Forsyning.
- Afklaring om finansiering.
- Udledningstilladelse til Mølleå.
- Kommunalpolitisk, landspolitisk og lokal opbakning.
- Koordinering med andre projekter og planer i området.

En af de vigtige forudsætninger er afklaring om kanalens placering ved kolonihaverne i Ermelundskilen. Baggrundsundersøgelsen foreslår, at det nye tracé placeres nord for kolonihaverne, men Kulturstyrelsen har efterfølgende givet til kende, at kanalen bør ligge i det gamle tracé, som går igennem kolonihaverne.



Forsyningens forslag til køreplan for projektet i perioden 2013-17:



Snittet viser forslag til placering af den reetablerede Fæstningskanal langs kolonihaverne.

SÅDAN KUNNE DET SE UD

Oplæg til linjeføring af den reetablerede Fæstningskanal ligger tættest muligt op af det oprindelige tracé. Formgivningen baserer sig på kanalens oprindelige retlinede form, men med indpasning i forhold til områdets funktion og udtryk. Hvor det er muligt er kanalen åben, men enkelte steder gør veje og bebyggede områder det nødvendigt at føre vandet under terræn i rør, der forbinder de åbne strækninger. Dette gør sig gældende ved overskæringerne ved Klampenborgvej og Toftebæksvej.

For at sikre et permanent vandspejl etableres bundprofilen med tæt bund. Den permanente vandstand ligger 1,5-2 meter under kanalens kant. Kanalen etableres med en maximal dybde på mellem 2,5 og 3 meter og et permanent vandspejl på cirka 1 meters dybde. Bredden af kanalen i terrænniveau er som udgangspunkt (uden indpasning og udjævning af siderne) cirka 14 meter. Kanalen vil dog kun fremstå 4-5 meter bred ved daglig vandstand.

Den endelige udformning af en reetableret Fæstningskanal skal formidle en videreudvikling af stedets historie, og forudsætningerne herfor skal defineres i et nærmere samarbejde mellem Lyngby-Taarbæk Kommune, Lyngby-Taarbæk Forsyning, Kulturstyrelsen og øvrige interessenter.



Referencebilleder fra Kanalvejsprojektets helhedsplan.



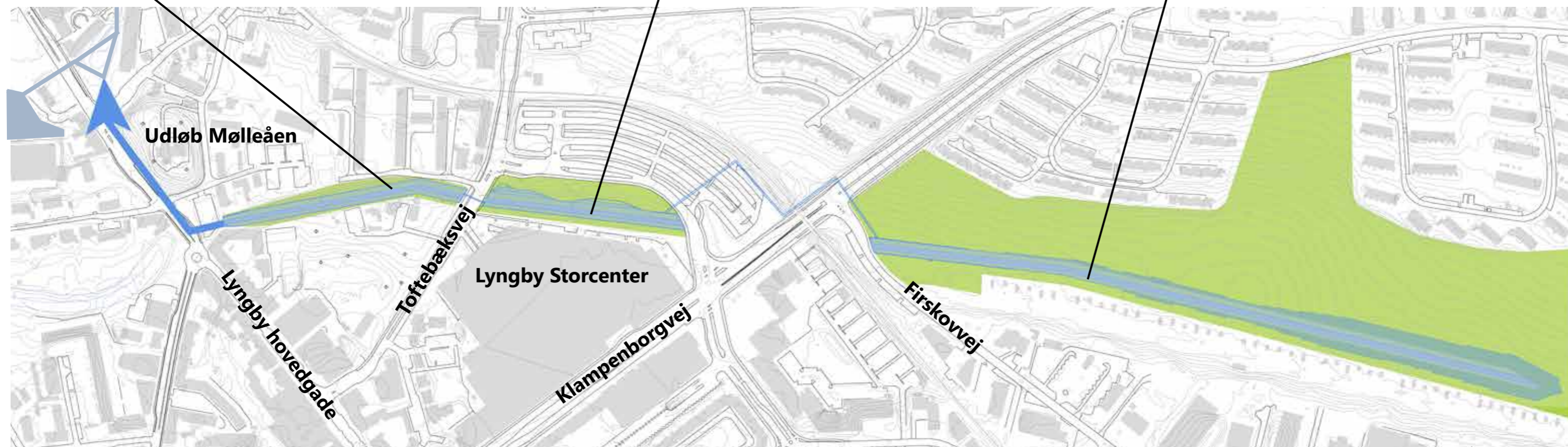
Visualisering ved Kanalstien.



Visualisering bag Lyngby Storcenter.



Visualisering ved Ermelundskilen.



Forslag til formgivningen baserer sig på kanalens oprindelige retlinede form, men med indpasning i forhold til områdets funktion og udtryk. Kortet viser maksimal vandstand.



Kanalstien med kig mod vest - daglig vandstand.



Kanalstien med kig mod vest - maksimal vandstand.



Den eksisterende grønne kile.



Lyngby Storcenter med kig mod øst - daglig vandstand.



Lyngby Storcenter med kig mod øst - maksimal vandstand.



Den eksisterende grønne kile.



Ermelundskilen med kig mod øst - daglig vandstand.



Ermelundskilen med kig mod øst - maksimal vandstand.



Den eksisterende grønne kile.

NOTAT

Projekt **Vurdering af Fæstningskanalen**
Kunde **Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S**
Notat nr. **1**
Dato **2013.05.27, rev. 20130604.**
Til **Kunden**
Fra **Thomas Siggaard/ Hans Jørgen Boisen.**
Kopi til

RETABLERING AF FÆSTNINGSKANALEN – SOM EN DEL AF KLIMATILPASNINGEN I LYNGBY

1. Introduktion af projektet.

Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S har i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Kommune har haft Orbicon til at udføre en række forundersøgelser med hovedvægt på miljø, hydraulik og økonomi omkring 3 forskellige modeller til håndtering af regnvandet med udgangspunkt i, at klimaforandringen har betydet større og mere intensive regnskyl.

Hertil kommer at der i kraft af Statens Vandplaner er kommet nye skærpede krav til udledning af regnvand til recipienterne, og begge parter har en forpligtigelse til at løse disse udfordringer inden for en kortere årrække.

Følgende 3 modeller foreligger i dag:

1.1 Scenarie 1.

- Udbygning af eks. fælles kloak i de berørte byområder
- Udbygning af forsinkelsesbassiner til det fælles kloaknet i oplandet til Stades krog.

1.2 Scenarie 2.

- Etablering af bæredygtigt regnvandssystem for tag- og vejvand i de berørte byområder.
- Retablering/åbning af Fæstningskanalen som sparebassin for overfladevand og med afløb til Mølleåen.

1.3 Scenarie 3.

- Etablering af bæredygtigt regnvandssystem for tag- og vejvand i de berørte byområder.
- Retablering/åbning af Fæstningskanalen som sparebassin for overfladevand og med afløb til eks. renseanlæg, kaldet Lundtofte.

2. Konklusion.

Rambøll vurderer, at det af Orbicon udførte udbudsmateriale har:

Dato 2013.05.27

Rambøll
Hannemanns Allé 53
DK-2300 København S

T +45 5161 1000
F +45 5161 1001
www.ramboll.dk

1. en ret så høj teknisk og økonomisk kvalitet, og
2. er meget fremsynet i scenarie 2 og 3,
3. er særdeles velgennemarbejdet og er let forståeligt, og
4. beskriver mange af de genvordigheder sådanne projekter har med bl.a. myndigheds-godkendelser m.m.
5. mangler dog en beskrivelse af hvorledes f.eks. "Hollandsrenden" evt. kan inkorporeres i scenarie 2 og 3.

Rambøll vurderer, at

6. de i udbudsmaterialet udarbejdede 3 scenarier for en fremtidig håndtering af regnvand i visse bydele i Lyngby-Taarbæk kommune alle er teknisk og økonomisk gennemførlige og
7. at de beregnede overslag med de af Rambøll anførte mindre reguleringer giver et sandt billede af økonomien i de 3 scenarier, således
8. at med dette materiale i hånden har beslutningstagerne er godt og velunderbygget udgangspunkt til at foretage en endelig beslutning.

Rambøll vurderer, at

9. Som det fremgår af tabellen **Tabel 3, rev. c** - "**Rambøll's** oplæg til overslag 3 – incl. inflation", som er Rambøll's bedste bud på en økonomioversigt, så er der fortsat store forskelle mellem scenariet 1 og så 2 henholdsvis 3, og den er så stor, at scenariet 2 eller 3 bør være de modeller, der arbejdes videre med, og her bør scenariet 2 have 1. prioritet totalt set.

Rambøll kan herefter anbefale at der arbejdes videre med scenariet 2 alt. scenariet 3 med udgangspunkt i det i Tabel 3, rev. C anførte overslag.

3. Vurdering af projektets hovedide.

Scenarie 1 er en traditionel løsning på regnvandsproblematikken, mens scenarierne 2 og 3 er meget fremsynet med bl.a. brug af nyeste teknik omkring LAR-løsninger kombineret med en bassinløsning i et historisk område.

Scenarie 1 giver erfaringsmæssigt nok de færreste problemer med hele myndighedsbehandlingen, mens scenarie 2 og 3 vil stille ret så store krav til en fleksibel, konstruktiv og fremsynet holdning hos de relevante centrale myndigheder.

I scenarie 2 og 3 er der lagt op til anvendelsen af LAR løsninger, og som udgangspunkt kan dette også være en brugbar model, men dette fordrer at jordbundsforholdene er velegnet til nedsivning.

4. Vurdering af projektets tekniske side.

Overordnet set så ser projektet rent teknisk ganske fornuftigt ud – dog efterlyser Rambøll en mere dybtgående analyse/vurdering af muligheden for at inddrage en større del af Fæstningskanalen f.eks. noget af den del, der ligger øst for Helsingør motorvejen evt. koblet sammen med en udformning af det grønne areal mellem Firskovsvej og Klampenborg, idet det alt andet lige vil være den bedste og billigste model med så meget regnvand, som det nu er muligt i Fæstningskanalen fremfor mange små LAR-løsninger i oplandet til håndtering af ca. 16.000 m³ regnvand årligt, og ved en dynamisk og mekanisk styring af afløbet fra

Fæstningskanalen kan indvirkningen enten på Mølleåen eller på renseanlægget i Lundtofte blive reduceret.

Hertil kommer, at der ikke foreligger detailkendskab til jordens "nedsivningsevne" de steder, hvor der evt. skulle placeres LAR-løsninger, hvorfor den tekniske løsning med LAR er særdeles følsom over for disse mere lokale jordbundsforhold, og hertil kommer så en løsning af evt. opsamling af olie fra vejarealerne, hvorfor man evt. bør fokusere på at få så meget tagvand og regnvand fra områder uden køretøjer koblet til et LAR anlæg, mens vejvand ledes i det eks. fællesnet eller i et separat regnvandsnet til behandling på det kommunale renseanlæg. En udbygning af en håndtering af vejvand kunne evt. også ske via en opsamling på udvalgte steder for en efterfølgende behandling i et sandfang og en olieudskiller for en efterfølgende afledning til et LAR system eller til Fæstningskanalen.

Myndighedskravene til en nedsivning af regnvand kan være af betydning for fastlæggelsen af en håndtering af regnvandet.

I forslag vedr. scenarie 2 og 3 er der lagt op til, at kanalens placering i Ermelundskilen skulle placeres på nordsiden af de eksisterende kolonihaver, men noget tyder på, at Kulturstyrelsen har tilkendegivet, at kanalen bør åbnes i det gamle tracé.

Kulturstyrelsens tilkendegivelse virker mere rigtigt, idet selve den gamle Fæstningskanal ligger direkte under kolonihaverne, og ved en genåbning kan området nord for evt. også inddrages i projektet, således at der kan etableres flere end de 17.000m³ netto m³ volumen her, og alt andet lige er det nogle "billige" m³ bassinvolumen.

Denne model vurderes til at kræve en eller anden form for dispensation til de nuværende beboer/bruger af kolonihaverne.

Hertil kommer at muligheden for at inddrage Fæstningskanalen øst for Helsingør motorvej ligeledes bør analyseres, idet der også her alt andet lige er det nogle "billige" m³ bassinvolumen, og så passer det ind i Kulturstyrelsens ønsker m.h.t. omfanget af en åbning af Fæstningskanalen.

5. Vurdering af projektets økonomi.

Med udgangspunkt i Bilag B – Økonomisk oversigt – kan følgende anføres omkring forudsætningerne for de kalkulerede økonomioversigter for hver af de 3 modeller:

5.1 Generelt.

I udbudsmaterialet er det oplyst, at de anvendte budgetpriser stammer dels fra:

1. den i 2012 reviderede "Strategiplan for Afløbssystemet", udarbejdet af firmaerne Krüger og Orbicon, og her måske også Strategiplanen fra 2009.
2. Enhedsomkostninger og Forureningsbegrænsning ved forskellige miljøforanstaltninger, Miljøstyrelsen – marts 2006.
3. Virkemiddelkatalog. Miljøstyrelsen, version 03. Januar 2012

Rambøll har ikke forudsætninger for at kunne kommentere på disse budgetpriser, hvorfor den nedenfor beskrevne økonomiske vurdering er baseret på, at de anvendte budgetpriser er de mest realistiske i nærværende projekt, og da disse er baseret på prisniveauet i 2012 kan man argumentere for, at der til alle 3 scenarier bør tillægges en inflationsregulering på f.eks. 2 %, således at budgetpriser nu afspejler prisniveauet ult. 2013.

Som ovenfor anført, så har Orbicon anvendt prisinformationer fra offentlige instanser, samt fra en tidligere udarbejdet strategiplan, og med den viden der ligger i opgavens baggrundsmateriale, så har vi ikke mulighed for at gå i dybden her, idet vi ville have brugt nøjagtigt de samme økonomital. Dog fik vi oplyst på statusmødet, at Orbicon havde brugt en pris på:

4. 1.800,-/m³ opgravet jord fra Fæstningskanalen, og det dækker dels
 - a. selve opgravningen til det gamle profil,
 - b. evt. jordprøver,
 - c. evt. transport med tilhørende deponering – skønsmæssigt inden for < 10 km.
 - d. tætning af kanalbunden med udgravet lermateriale, etc.
5. samt en pris på:
 - a. 5.000,-/m³ LAR, alt incl.

Rambøll har vurderet, at disse 2 enhedspriser har en realistisk størrelse, baseret på den beskædede viden, der er omkring projektet på nuværende stade.

5.2 Forudsætninger:

1. Eftersom projektet fordrer en stor medvirken fra Lyngby – Taarbæk kommune bør der for at give beslutningstagerne et optimalt overblik anføres budgetter for de aktiviteter nærværende projekt forudsætter en deltagelse fra kommunens side. Hvis en sådan budgettering ikke er muligt baseret på eksisterende materiale, bør det klart fremgå, hvilke overordnede aktiviteter kommunen skal stå for, og herudfra må kommunen så vælge næste skridt.
2. Selvom Lyngby – Taarbæk Forsyning A/S udbyder al rådgivning m.m. til private rådgivningsfirmaer, vil det være nødvendigt med min. 1 intern fuldtids projektleder til at følge projektet fra a til z, og for at sikre en intern koordinering og koordinering med Lyngby-Taarbæk Kommune.
Projektleders årsløn er budgetmæssigt sat til 550.000,- uden indeksregulering.
Denne ydelse er indbygget i de nedenstående Tabel 3.

Herudover er der ikke medregnet administrationsomkostninger hos Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S.
3. De steder, hvor der kan/skal etableres private LAR løsninger for regnvand f.eks. fra tagarealer og interne pladser med fast belægning, kan det overvejes, om sådanne private løsninger vil medføre en ikke indkalkuleret tilbagebetaling af tilslutningsbidraget til de private lodsejere, og dette bør afstemmes med Lyngby-Taarbæk kommune.
4. Det bør vurderes og beskrives mere detaljeret, hvorledes en håndtering af op mod årligt 300.000m³ regnvand kan håndteres på Lundtofte renseanlæg, idet denne håndtering vil kræve en tæt styring af afløbet fra Fæstningskanalen, således at sidstnævnte får en dynamisk funktion i et tæt samspil med driften på renseanlægget og baseret på de udsving, der naturligt vil være på belastningen på renseanlægget.
5. Ved at bruge Excels NV (Nutidsværdifunktion) funktion, samt 3 pct. i kalkulationsrente, får Rambøll samme resultat som Orbicon.

5.3 Beregning.

Tabel 3 (side 7/11)

ORBICON's Overslag.	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3
Anlægsomkostninger mio. kr.	449	278	278
Driftsomkostninger mio. kr. pr. år	6,2	2,2	5,5
Anlæg + NV af drift i 30 år, mio. kr.	571	321	386

1. Excels NV (Nutidsværdi) funktion starter dog i år 1, hvorfor alle betalingsstrømmene bliver antaget at være 1 år ældre, og dermed, mindre værd end reelt. Denne metode betyder f.eks., at den første driftsomkostning, for Scenarie 1, bliver tilbagediskonteret med 3 pct. til 6,02 mio. kr. og derved undervurderes de totale omkostninger.
2. Med mindre hele betalingsstrømmen bliver modeleret, og det vil sige at implementeringen og finansiering af anlægsomkostningerne medtages, vil første års driftsomkostning falde i driftens år 0. Derfor er en mere korrekt metode, at bruge følgende formel:
3. *Nutidsværdi af 30 års driftsomkostninger =*

$$\frac{\text{Årlige Driftsomkostninger}}{(1+\text{kalkulationsrente})^t} + \sum_{t+1}^{29 \text{ år}} \frac{\text{Årlige Driftsomkostninger}}{(1+\text{kalkulationsrente})^{t+1}}$$
4. På denne måde udregnes de første driftsomkostninger for år 0, som reelt vil være 6,2 mio. kr. for Scenarie 1. Dernæst udregnes kapitaliseringen af de resterende 29 års driftsomkostninger, som skal tilbagediskonteres med kalkulationsrenten.
5. Alle tre scenarier bliver naturligvis dyrere, og selvom at stigningen ikke er markant, kan det have store økonomiske konsekvenser ved ikke at følge den korrekte metode.
6. For at fuldbyrde det økonomiske beslutningsgrundlag, foreslås herudover en mere realistisk metode, hvor anlægsomkostninger og de dertilhørende finansieringsomkostninger samt driftsomkostningerne sammenholdes over tid og i forhold til implementeringen af projekterne. Sådan som det er fremstillet i Tabel 1, blandes en anlægsomkostning, som ikke bliver fordelt ud over tid, sammen med en driftsomkostning, som bliver fordelt ud over tid. Dette giver et ufuldbyrdet beslutningsgrundlag af de totale omkostninger

5.4 Rådgivningsydelser.

Baseret på udbudsmaterialets beskrivelse og opstilling af de myndighedsansøgninger, -forhandlinger etc. specielt scenarierne 2 og 3 skal igennem, bør der afsættes flere midler til disse rådgivningsydelserne udover de 12 % af entreprenøromkostningerne, og vores bud er 20 %, hvilket samlet med overslag på den interne projektleder medfører følgende rev. af

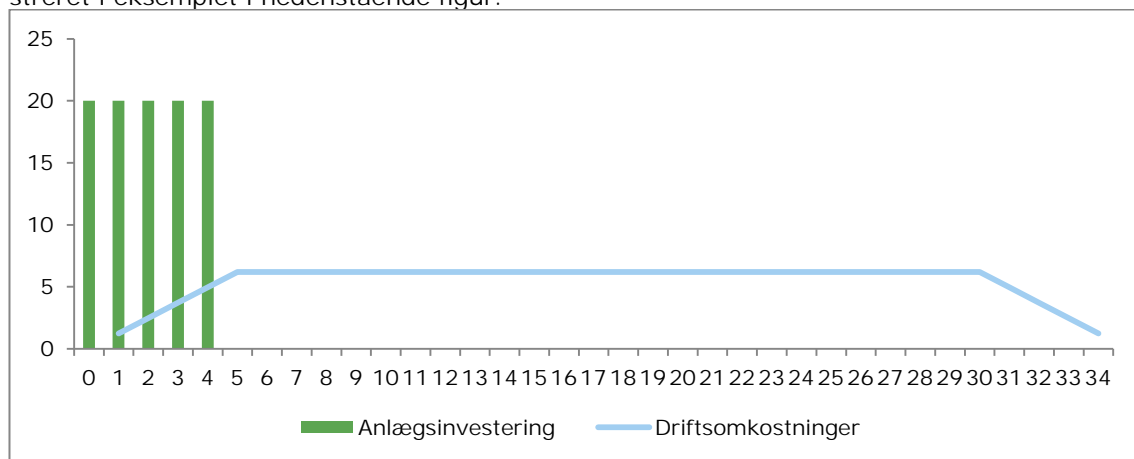
Tabel 3, rev. A:

Tabel 3 – rev. A.

RAMBØLL's oplæg til overslag 1.	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3
Anlægsomkostninger mio. kr.	449	278	278

Suppl. projektleder i Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S.	2,8	2,8	2,8
Suppl. rådgivningsydelser til myndighedsbehandlingen.	0	15,9	15,9
Driftsomkostninger mio. kr. pr. år	6,2	2,2	5,5
Anlæg + NV af drift i 30 år, mio. kr.	577	341	408
Stigning i forhold til Orbicon, mio. kr.	6	20	22

Til at beregne et realistisk bud på totalomkostningerne for anlæg- og driftsomkostningerne er implementeringsperioden estimeret til at være 5 år. Det vil sige at anlægsomkostningen fordeles ligeligt på 5 år. Ligeledes introduceres driftsomkostningerne stigende over 5 år. Driftsomkostningerne er 1 år forsinket i forhold til anlægsomkostningen, da der først er driftsomkostninger forbundet med anlægget efter at anlægget er færdiggjort. Dette er illustreret i eksemplet i nedenstående figur.



Det antages at finansieringen af anlægsomkostningerne foregår ved brug af et serielån med et fast årligt afdrag, og derved hurtigt faldende rentekomkostninger. Valg af låntype vil have store konsekvenser for de totale omkostninger, hvorfor det er væsentligt at undersøge finansieringsmulighederne yderligere.

Renten for serielånet er fastsat til 3 pct. Den faktisk opnåelige rente er influeret af en lang række virksomhedsspecifikke kredit oplysninger og markedsbestemte mekanismer som dette notat ikke kan tage højde for. Alle omkostninger holdes faste over projektets levetid. Yderligere bruges der en kalkulationsrente på 3 pct. til at beregne nutidsværdien af omkostningerne. Tabellen nedenfor opsummerer forudsætningerne for beregningerne.

Input	Enhed	Værdi
Kalkulationsrente	Pct.	3
Implementering	År	5
Løbetid serielån	År	30
Rente serielån	Pct.	3

Ved at sammenlægge de introducerede ekstra omkostninger for den supplerende projektleder og de supplerende rådgivningsydelser, til anlægsinvesteringerne, som finansieres, opnås nedenstående tabel. Tabellen viser hvordan anlægsomkostningerne stiger, hvorimod driftsomkostningerne holdes på deres tidligere niveau. Ved at fordele anlægsomkostningerne ud over 5 år og lånefinansiere dem, opnås en nutidsværdi på 426 mio. kr. for scenarie 1 og 280

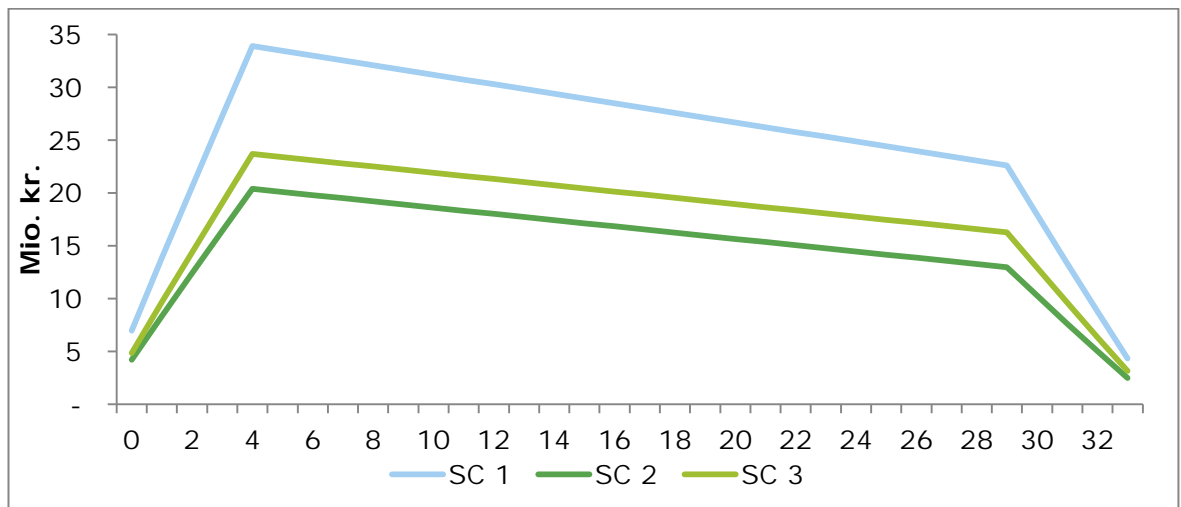
mio. kr. for scenarie 2 og 3. Af disse omkostninger er nutidsværdien af rentekomkostningen 157 mio. kr. i scenarie 1 og 103 mio. kr. i scenarie 2 og 3.

Tabel 3 – rev. B.

RAMBØLL's oplæg til overslag 2.	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3
Anlægsomkostninger inkl. projektleder og supplerende rådgivning mio. kr.	451,8	296,7	296,7
Driftsomkostninger mio. kr. pr. år	6,2	2,2	5,5
NV af Anlæg	426	280	280
NV af Drift	115	41	102
NV af anlæg og drift i 30 år, mio. kr.	541	321	382

Totalt set opnås der, med denne metode, en nutidsværdis besparelse på driftsomkostningerne, da de fordeles ud over en længere tidsperiode. Det sidste anlægs driftsomkostninger løber 5 år længere end den første anlægsinvestering.

De totale betalingsstrømme (anlægsfinansiering og driftsomkostninger) er vist i nedenstående graf. Bemærk hvordan udgifterne er støt stigende de første 5 år hvor anlægget implementeres og både finansierings- og driftsomkostninger stiger. Efter implementering falder den årlige udgift grundet lånetypen, og efter 30 år begynder de totale omkostninger at falde kraftigt, da både finansierings og driftsomkostninger begynder at ophøre.



I ovenstående beregning er alle omkostninger holdt i faste priser.

Ved at fremskrive med en inflationsrente på 2 pct. på både anlægs- og driftsomkostningerne opnås et mere realistisk billede af de faktiske omkostninger, hvor anlægsomkostningen efter 5 år er dyrere end anlægsomkostningen i år 0. Derudover stiger alle driftsomkostninger med inflationen over hele projektets levetid. Lånefinansieringen bliver derimod ikke dyrere, da bankerne indeholder en forventning til inflationen, hvorfor de 3 pct. i rente fastholdes.

Nedenstående tabel viser hvordan nutidsværdierne for både anlægsomkostningerne (inkl. finansiering) og driftsomkostningerne stiger kraftigt. Scenarie 1 bliver ca. 59 mio. kr. dyrere ved at inkludere inflationen. Scenarie 2 bliver ca. 26 mio. kr. dyrere, og scenarie 3 stiger med ca. 39 mio. kr.

Tabel 3 – rev. C.

RAMBØLL's oplæg til overslag 3 – incl. inflation	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3
Anlægsomkostninger inkl. projektleder og supplerende rådgivning mio. kr.	451,8	296,7	296,7
Driftsomkostninger mio. kr. pr. år	6,2	2,2	5,5
NV af Anlæg	443	291	291
NV af Drift	157	56	140
NV af anlæg og drift i 30 år, mio. kr.	600	347	431
Diff. mellem scenarierne 1 og 2 henholdsvis 3.		-253	-169
Diff. til udbudsmaterialet.	+29	+26	+45

6. Vurdering af projektets gennemførlighed.

Det vurderes, at projektets gennemførelse i meget høj grad afhænger af de forskellige myndigheders muligheder for at deltage i en åben og konstruktiv dialog, idet projektet fordrer ret så mange godkendelser og dispensationer.

I tidsplanen " Udvidet køreplan for Reetablering af Fæstningskanalen" er der afsat ca. 2 år til denne side af projektet, men baseret på erfaringer fra andre lignende projekter skønnes det, at det vil være mere realistisk med at sætte 2½ år af her. Denne forlængelse af rådgivningsydelser er indbygget i Tabel 3 – rev. A.

7. Vurdering af evt. fejl og mangler i projektet.

7.1 Skybrud.

Projektet tager ikke stilling til hvorledes skybrud – f.eks. en " 2. juli 2011 regn", som teoretisk svarer til en 250 års regn i Lyngby - skal håndteres. Der bør udarbejdes et notat, der beskriver hvorledes disse hændelser vil blive/kunne håndteres i de 3 scenarier, således at beslutningstagerne er fuld orienteret om, hvilke konsekvenserne det vil have, når/hvis den værste tænkelige regnvejrssituation optræder, som f.eks. en 100 års regn. Den endelige "gentagelsesperiode" er en politisk beslutning.

7.2 Overskudsjord/ forurenede jord.

Med udgangspunkt i beskrivelsen af, hvorledes Fæstningskanalen er etableret i 1860'erne og senere fyldt op med haveaffald m.m. vil det nok være teknisk korrekt at formode en vis forurening af fyldmaterialet, og dermed en forurening af den jord, der skal udgraves i Fæstningskanalen, transporteres og deponeres uden for området, hvorfor der rent teknisk bør være en beskrivelse af, hvordan disse temaer kan håndteres, idet vi taler om > 33.000 m³ overskudsjord.

Herind indgår vurderingen af en evt. deponering på området og her specielt i Ermelundskilen.

Der er ref. MST regnet med en pris på 1.800,-/m³ for udgravning, rensning og deponering af overskudsjord fra Fæstningskanalen og inc. rådgivning m.m., og hertil har Rambøll ingen kommentarer.

7.3 Håndtering af regnvand fra "Hollandsrenden".

Baseret på, at eks. afløbsprofil indikerer, at en stor del af området, kaldet "Hollandsrenden" har et naturligt afløb mod nord og nordvest ned mod eks. vejunderføring ved S-banen sammen med afløbet fra området kaldet "Buddingevej" bør der – trods evt. kotemæssige

problemer - foretages en analysering af mulighederne med tilhørende økonomi for en afledning ned til Fæstningskanalen f.eks. ved Stades Krog, idet en overordnet vurdering går på, at det vil være billigere at samle så meget regnvand, som det overhovedet er teknisk og økonomisk forsvarligt for en afledning til den reetablerede Fæstningskanal, frem for at etablere f.eks. lokale LAR-løsninger.

Det kan muligvis være nødvendigt her at etablere enkelte rørbassiner i området for en mere lokal forsinkelse af regnvandet.

Rambøll, Ørestad 2013.05.29/ 2013.06.04

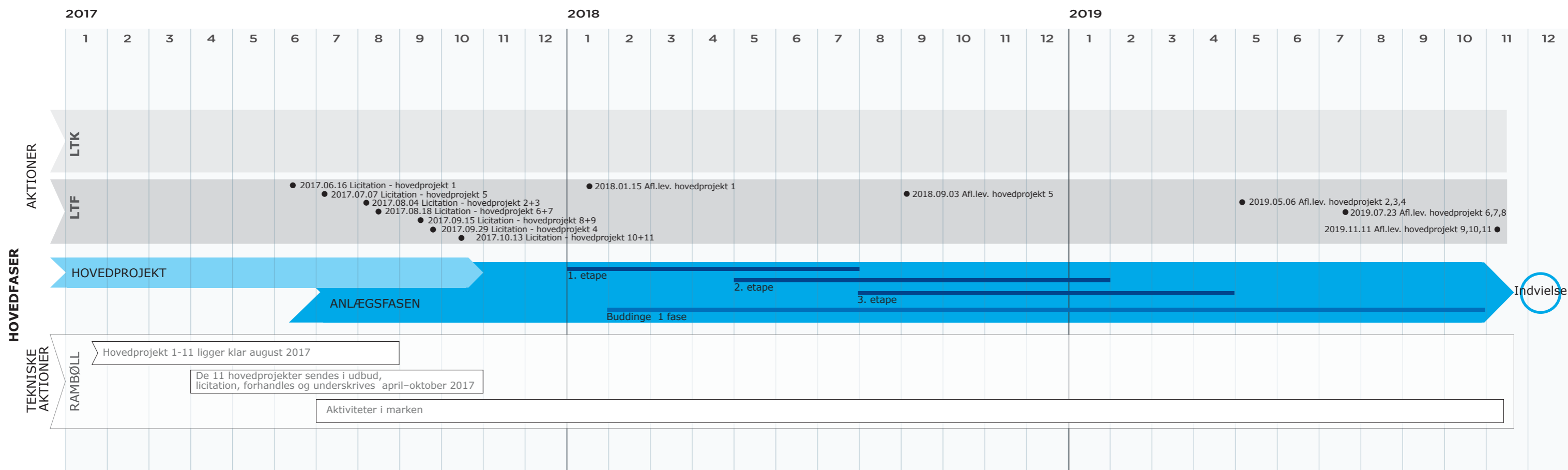
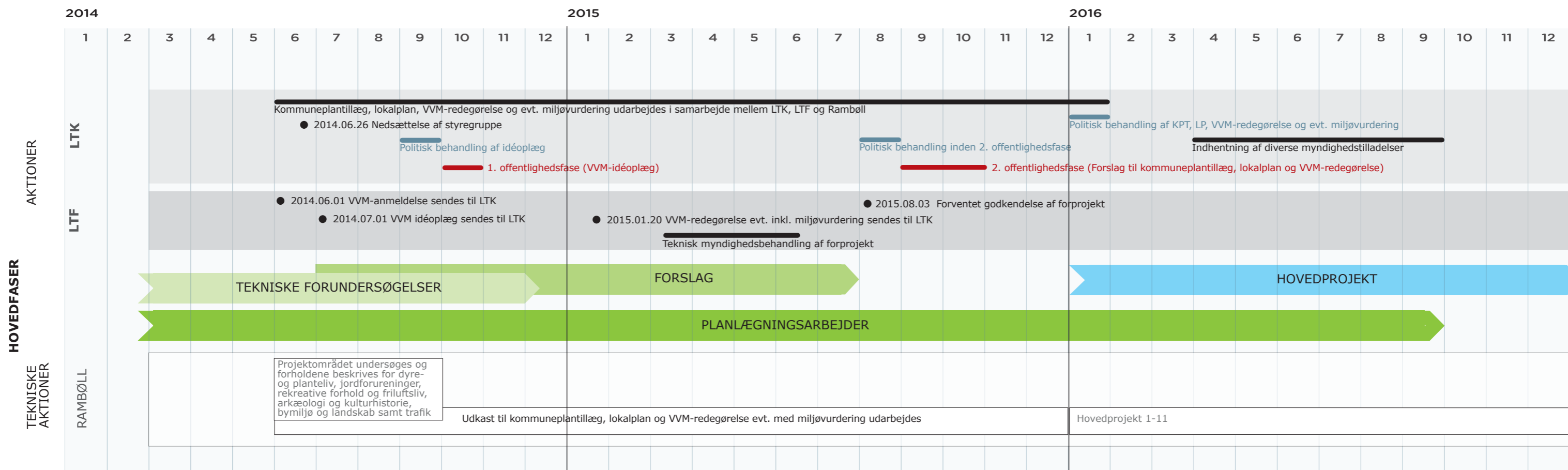
Thomas Siggaard/ Hans Jørgen Boisen

Bilag (uprioriteret):

- o Forslag ~Udvidet køreplan for reetablering af Fæstningskanalen, Lyngby-Taarbæk Kommune, dateret 2012.12.05.
- o Bygherrens supplerende ydelser, dateret 2013.04.11.
- o Reetablering af Fæstningskanalen – som en del af klimatilpasningen i Lyngby.
- o Business Case for Fæstningskanalen, dateret 29.11.2012.
- o Business Case - Bilag A - forslag til udformning, dateret 2012.11.29
- o Business Case - Bilag B – Økonomi
- o Business Case - Bilag C – Interessentanalyse
- o Business Case - Bilag D - Fordele og ulemper
- o Strategiplan 2012-foreløbig udgave, dateret 2012.11.27
- o Strategiplan for afløbssystemet ~ Bilagsrapport, dateret 2012.11.27.
- o strategiplan ~ Beregningsbilag, dateret 2012.11.27.



FÆSTNINGSKANALEN MILEPÆLE I RAMBØLLS ARBEJDSSTIDSPLAN FORELØBIG UDGAVE



NB: Vedrørende detaljer henvises til sidste udgave af projektets arbejdstidsplan

FÆSTNINGSKANALEN

NOTAT om Haveforeningen Ermelund, rev. 2

Dato: 12. august 2014

Ref.: Peer Skaarup

Haveforeningen

H/F Ermelund er beliggende i Ermelundskilen ved Firskovvej mellem Cirkuspladsen og Helsingørsmotorvejen. Foreningen er oprettet i 1971 og består af 44 ens kolonihavehuse og et fælleshus. Husene ligger på en lang række og er alle placeret direkte oven på det fredede fortidsminde Fæstningskanalen. Grunden ejes af Lyngby-Taarbæk Kommune og udlejes til Haveforeningen gennem Kolonihaveforbundet.

Problemstilling

I forbindelse med en *Reetablering af Fæstningskanalen* er Haveforeningen placeret uhensigtsmæssigt. Dels fordi husene ligger lavest i terrænet, og dels fordi de ligger præcis hvor den historiske kanal lå. Kulturstyrelsen forventes at kræve kanalen anlagt i det historiske tracé.

Overvejelser

Lyngby-Taarbæk Forsyning har derfor analyseret to områder i Haveforeningens nærhed for at afdekke mulige alternative placeringer. Begge muligheder ligger inden for Ermelundskilefredningen, og kræver derfor dispensation hos Fredningsnævnet for København.

- Området vest for Helsingørsmotorvejen (mellem Garderhøjfortet og Tordals Mose) er vurderet som svært anvendeligt pga. motorvejsstøj, meget kuperet terræn, skovbeskyttelseslinie fra Ermelunden, vanskelige tilkørselsforhold og nærhed til beskyttet natur.
- Området umiddelbart nord for haveforeningen er vurderet som muligt at anvende med sammenlignelige støjforhold, svagt skrånende terræn, ingen beskyttelseslinier eller beskyttet natur og uændrede tilkørselsforhold.

Kontakter

I forbindelse med overvejelserne har LTF haft sonderinger med Danmarks Naturfredningsforenings lokalkomite, Haveforeningens bestyrelse, Kolonihaveforbundet og Lyngby-Taarbæk Kommune. Mulighederne er forelagt medlemmerne på Haveforeningens generalforsamling i marts 2014. Her tilbød LTF foreningen i et samarbejde med LTF og LTK at mødes om at skitsere en mulig placering af havehusene i området umiddelbart nord for haveforeningen sammen med projektets landskabsarkitekt. Haveforeningens formand meddelte efter generalforsamlingen LTF at "haveforeningen ikke er afvisende over for det foreslåede samarbejde".

Aktion

Med den dagsorden at skitsere en mulig ny placering af haveforeningen, som forventes at kunne opnå en dispensation fra Ermelundskilefredningen i Fredningsnævnet, mødtes parterne i juli 2014 i Haveforeningens fælleshus. Gottlieb Paludan Architects præsenterede 3 skitseforslag til en ny placering, og man enedes om at arbejde videre med 2 af forslagene, som arkitekterne nu reviderer med de modtagne kommentarer fra mødet. Herefter mødes parterne igen.

FÆSTNINGSKANALEN

NOTAT om økonomi og finansiering

Dato: 6. maj 2014

Ref.: pes

Økonomi

Lyngby-Taarbæk Forsyning har i 2012 udarbejdet en Business Case som beslutningsgrundlag for hvordan EU's skærpede miljøkrav og klimatilpasningsproblemerne i det centrale Lyngby skal løses.

Der er undersøgt 3 scenarier, der vil kunne løse Forsyningens og kommunens udfordringer i området:

Scenarie 1	Traditionel udbygning af det eksisterende fællessystem (større kloakledninger) i det topografiske opland til Mølleåsystemet, som belaster Lyngby Bymidte	Anlægsudgift 449 mio. kr.
Scenarie 2	Separering af en del af regnvandet i et særskilt system og LAR-anlæg ^{*)} i det samme opland som scenarie 1 og reetablering af Fæstningskanalen som et regnvandsbassin med udløb til Mølleåen	Anlægsudgift 278 mio. kr.
Scenarie 3	Separering af en del af regnvandet i et særskilt system og LAR-anlæg ^{*)} i det samme opland som scenarie 1 og reetablering af Fæstningskanalen som et regnvandsbassin med afledning til og rensning på Mølleåværket	Anlægsudgift 278 mio. kr.

Forsyningen og kommunen har i 2013 besluttet at søge scenarie 2 gennemført. Som det fremgår af skemaet, vil alternativet være en traditionel udbygning af kloaksystemets fællesledninger, som er væsentligt dyrere at gennemføre.

Forsyningen har efter EU-udbud i 2014 indgået en totalrådgivningskontrakt med Rambøll om rådgivning i hele projektforslaget fra projektforslag og myndighedsprojekt til hovedprojektering og tilsyn.

Ved hver milepæl vil økonomien for hele projektet blive revurderet. I tilfælde af en uoverensstemmelse mellem det budgetterede og den revurderede anlægsudgift, vil det være Fæstningskanalprojektets styregruppe, der har til opgave at aftale fordeling og finansiering af en eventuel manko. Indstilling til styregruppen udarbejdes af projektgruppen.

Projektet koordineres naturligvis med processen for Kanalvejsbyggeriet i et direkte samarbejde mellem LTK og LTF.

Finansiering

Forsyningens indtægter til dækning af udgifter til anlæg og drift af anlægget kommer fra opkrævning af vandafledningsafgifter hos forbrugerne i hele Forsyningens (kommunens) område. Sædvanligvis finansieres Forsyningens anlægsprojekter ved lånoptagning i anlægsperioden, og efterfølgende tilbagebetaling over 30 år fra tidspunktet for ibrugtagning af anlægget.

Bidragfordeling og fundraising

Spildevandsforsyningselskaber kan alene afholde udgifter, som er nødvendige af hensyn til håndtering af tag- og overfladevand. Forsyningen skal derfor som udgangspunkt bære hele den anslåede anlægsudgift.

Det vurderes at Forsyningen også vil kunne dække udgifter til nødvendig omlægning af Ermelundstien og den regionale sti i Kanalvejsparken, de broforbindelser som anlæg af Fæstningskanalen nødvendiggør og en mulig flytning af Haveforeningen Ermelund.

Det kan dog ikke forventes at "nødvendige udgifter til håndtering af tag- og overfladevand" vil kunne dække alle udgifter ifm. udformning af et regnvandsbassin i bymidten, der vil kunne opfylde kommunens og borgernes forventning om et attraktivt byrum. "Nødvendige udgifter ..." vil således næppe kunne omfatte eksempelvis bænke, arkitektonisk udformet terrassering af kanalbrinken eller den af Danica/Henning Larsen Architects øvrige skitserede "aptering" af Kanalvejsparken.

Selve Fæstningskanalen planlægges gennemført i 3 etaper således at strækningen Lyngby Hovedgade-Toftebæksvej anlægges først, dernæst Toftebæksvej-Klampenborgvej og til sidst Klampenborgvej-Helsingørmotorvejen. Det er primært i forbindelse med etape 2 at behovet for "ekstern finansiering" bliver aktuelt.

Til dækning af den "eksterne finansiering" vil Forsyningen søge fondsstøtte i videst muligt omfang. Det vurderes at der er gode muligheder for at opnå fondsstøtte, idet den reetablerede Fæstningskanal bliver meget synlig i bybilledet og dermed forhåbentlig et attraktivt investeringsobjekt for fondene. Det er selvsagt ikke muligt allerede nu at vurdere udbyttet af fondsansøgningerne.

Det må derfor indtil videre stå åbent i hvilket omfang kommunen får udgifter til lokalprojekter i området eller i forbindelse med separering af regnvand i de kloakplande, der skal levere vand til Fæstningskanalen. Det vil være Fæstningskanalprojektets styregruppe's ansvar at tage stilling til fordeling disse udgifter.

^{*)} LAR-anlæg:

Lokal Afledning (eller Anvendelse) af Regnvand ved hjælp af vejbede, regnbede eller render langs vejene

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE
Center for Sundhed og Kultur

Journalnr. :
Dato: 18.06.2014
Skrevet af : TRB /3008

N O T A T

om

Oplæg vedrørende grønne områder, en naturlegeplads og herunder vurdering af behovet.

I forbindelse med budgetaftalen for 2014-17 indgår som en såkaldt hensigtserklæring at afdække, ”hvordan de grønne områder kan gøres mere attraktive og invitere til ophold og bevægelse”. Det skal bemærkes, at der i budgettet ikke er afsat økonomi til eventuelle arbejder i forbindelse med at gøre de grønne områder i Lyngby-Taarbæk Kommune mere attraktive.

Lyngby-Taarbæk Kommune rummer mange grønne og rekreative områder herunder Dyrehaven, Ravnholm skov, skovene ved Frederiksdal, Mølleåen, Lyngby Sø, Sorgenfri Slotspark, Sophienholm Parken, Rådvad, Åmosen, Borrabakken, Troldehøj, Folkeparken, Friluftsbadet ved Furesø, Ermelunden, Virum Parken og andre småparker og legepladser. Flere af disse områder invitere i dag naturligt til ophold, og bevægelse for alle aldersgrupper, dog vil det være muligt at gøre områder mere attraktive eller funktionsbestemte ved fx etablering af motionsredskaber i naturen eller afmærkning af en oplevelsessti for børn.

I forlængelse af ovenstående skal det nævnes, at forvaltningen de seneste år, efter politisk ønske, har undersøgt mulighederne for etablering af natur/motionsstier samt natur- og motionslegepladser i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Kultur- og Fritidsudvalget besluttede i februar 2010 at etablere en hjerteststi rundt om Lyngby Sø, motionspladser med 6 redskaber og etablere fysisk afmærkning af orange rute 6 langs Mølleåen. Hjertestien rundt om Lyngby Sø og motionspladsen er etableret. Ruten langs Mølleåen er ikke fysisk etableret, da realiseringen af afmærkning af ruten blandt andet er mere kompliceret at udføre end Hjertestien omkring Lyngby Sø på grund af at ruten går gennem private arealer og vejarealer. Årsagen er at den foreslåede sti ligger på vejareal og arealer, der ikke er ejet af Lyngby-Taarbæk Kommune. Dog er ruten afmærket på kort.

Kultur- og Fritidsudvalget drøftede i januar 2012 muligheden for sponsorerede legepladser, med henblik på at finde finansiering til anlæg af en motions- og legeplads i et af kommunens naturområder, hvor der kommer mange både motionister og børnefamilier. Hensigten var at etablere anlægget ved hjælp af fondsmidler, reklamefinansiering og sponsorater. Ifølge kommunens politik og retningslinjer for reklamefinansiering, ”kan kommunen i princippet modtage økonomisk støtte fra enhver, der ønsker at yde et bidrag til forbedring af den offentlige service”. Udgangspunktet for drøftelsen var, at anlægsomkostningerne bliver omkostningsneutrale for Lyngby-Taarbæk kommune, dog med mulighed for udgifter til den afledte årlige drift herunder og indkøb af nye redskaber ved nedbrud. Til inspiration blev Fredensborg Kommunes - Glenten Motions- og legerum samt Sundhedsspor Nordsjælland præsenteret.

Kultur- og Fritidsudvalget, Teknik og Miljøudvalget og Byplansudvalget behandlede i foråret 2013 en sag vedrørende motionssti- og legeplads ved Fortunen og Jægersborg Dyrehave. I den forbindelse afholdte formandskabet for Kultur- og Fritidsudvalget møde med Naturstyrelsens Skovridder i Jægersborg Dyrehave. Forslag til placering er på et areal ved Fortunen, som grænser op til Dyrehaven. Arealet er beliggende i fredskov – Naturstyrelsen har her kompetence til af dispensere til indretning af motionssti- og legeplads. Center for Miljø og Plan, vurderede på daværende tidspunkt umiddelbart at afhængig af selve placeringen i området er en motions- og legeplads ikke i modstrid med kommuneplanens rammer og retningslinjer for anvendelse. Det skal dog ved et konkret projekt vurderes om anvendelse er af en sådan karakter, at der skal gives landzonetilladelse. Yderligere mulige dispensationsbehov i forbindelse med etablering af anlæg i grønne områder er beskrevet i bilag 2. Der bliver også i denne sag hentet inspiration fra Glenten Motions- og legerum i Fredensborg Kommune, hvor målgruppen er børn, unge, voksne og familier.

Teknik- og miljøudvalget anmodede i februar 2014 forvaltningen om at udarbejde et oplæg vedrørende en naturlegeplads og herunder vurdering af behovet. Udvalget anmodede endvidere om et overblik over eksisterende legepladser i kommunen og eventuelt renoveringsbehov samt målgrupper. Der findes i dag 5 offentlige legepladser, en motionsplads og 3 motionsstier i Lyngby-Taarbæk Kommune. En overordnet vurdering af de fem legepladser viser, at 2 af de 5 legepladser er i en sådan stand, at der er eller inden for nærmeste fremtid vil være et behov for renoveringsarbejder/opgradering af legepladserne ud over normal vedligeholdelse. Den mest renoveringstiltrængte er naturlegepladsen på Sophienholm. 2 af de 3 motionsstier er i så dårlig stand at de skal genetableres for at gøre dem brugbare igen. En vurdering er hvert enkelt eksisterende anlæg samt eventuel forslag til renovering/muligheder er skematisk opsat i bilag 1.

Med udgangspunkt i ovenstående betragtninger eksisterer der et behov for at renovere og opgradere nuværende eksisterende legepladser og motionsstier i kommunen for dels at opretholde de nuværende tilbud på kommunens grønne og rekreative arealer og dels for at højne kvaliteten af de grønne arealer og brugernes oplevelser i forbindelse med brugen af anlæggene.

På baggrund heraf har en arbejdsgruppe fra Center for Areal og Ejendomme, Center for Miljø og Plan og Center for Sundhed og Kultur udarbejdet et katalog med forslag til, hvordan nuværende arealer kan renoveres og nytænkes samt potentielle arealer kan gøres mere attraktive og inviterer til øget ophold og bevægelse. Det skal bemærkes at priserne i kataloget er skønsmæssige priser.

Katalog – potentialer og ideer

Nuværende arealer.....	4
Forslag 1 - Legepladsen – Sophienholm Park.....	4
Forslag 2 - Nytænkning af Lindevangen legeplads.....	5
Forslag 3 – Spurveskjul motionssti	6
Forslag 4 – Troldehøj motionssti	7
Potentielle arealer.....	8
Forslag 5 - Fysisk afmærkning af orange rute 6 langs Mølleåen til en NaturBørneSti.....	8
Forslag 6 - Motionssti- og legeplads ved Fortunen og Jægersborg Dyrehave	9
Forslag 7 - Motionssti og motionslegeplads/naturlegeplads ved Troldehøj	10
Forslag 8 - Henvendelser fra borgere	11

Nuværende arealer

Forslag 1 - Legepladsen – Sophienholm Park

Sophienholms legeplads er en unik og anderledes legeplads som er tænkt sammen med de omkringliggende arealer på Sophienholm og dens historik, som giver oplevelsesmuligheder for både børn og deres familie. Legeredskabernes udformning skaber spot til guldalderen, hvor Sophienholm blomstrede og spiller godt sammen med resten af kunsten/skulpturerne i Sophienholms Park. I 2013 blev den nyrenoverede Påfugl opsat (rutsjebane).

Desværre er de udskårede træredskaber i så dårlig stand pga. råd, at de bør erstattes af nye. Der er ved at blive indhentet tilbud på nyerhvervelse. En renovering vil sikre, at børnefamilier også i fremtiden kan få en kulturel oplevelse i børnehøjde, når de besøger Sophienholms park.

Økonomi: 110.000 kr.

Afledt årlig drift: Legepladsen vedligeholdes i forvejen af Center for Areal og Ejendomme og denne udgift forventes ikke forøget efter en reetablering af legeredskaberne



Forslag 2 - Nytænkning af Lindevangen legeplads

Lindevangen er en stor traditionel legeplads med farverige legeredskaber opstillet i et stort sandareal. Legepladsen indeholder afskærmet asfaltbane til boldspil, asfalteret cykelbane omkring legepladsen til fx rulleskøjter og et større græsareal med fodboldmål. Det er en ældre legeplads, der trænger til renovering.

Legepladsens placering og omkringliggende areal vurderes at være ideel til nytænkning af, hvad arealet kan anvendes og udvikles til. Arealet vurderes oplagt til placering af en motions/naturlegeplads for både børn og voksne da de omkringliggende grønne arealer er oplagt til bevægelse og leg og den placering.

Økonomi: Afhænger af det konkrete projekt.

Afledt årlig drift: Normal vedligeholdelse af legeplads. Legepladsen vedligeholdes i forvejen af Center for Areal og Ejendomme



Forslag 3 – Spurveskjul motionssti

Spurveskjul motionssti ligger mellem Frederiksdal og Lyngby sø. Den er 2,6 km lang og går gennem privat skov. Oprindeligt havde ruten 20 redskaber udformet i træ fx balancebomme. Flere af disse er dog i dag enten væk eller ubrugelige, da de ikke er sikre at færdes på. Stiens afmærkninger og redskaber er ikke vedligehold, men kan genetableres. Forvaltningen fik i 2009 udarbejdet forslag på 3 forskellige renoveringsarbejder efter fysisk gennemgang, Prisen afhænger af omfanget af renoveringsarbejdet.

Forslag 1: Ruteafmærkning, rydning af eksisterende redskaber, rydning af trapper og etablering af nye trapper.

Forslag 2: Forslag 1 + opsætning af nye redskaber til erstatning af de eksisterende.

Forslag 3: Forslag 2 + etablering af nye motionsredskaber udover de eksisterende, så stien står som oprindeligt.

Økonomi: Prisen afhænger af omfanget af renoveringsarbejdet

Afledt årlig drift: Der vil være behov for vedligeholdelse af ruteafmærkning og redskaber estimeret til 25.000 kr.



Forslag 4 – Troldehøj motionssti

Motionsstien omkring Troldehøj er lidt kortere men indholdsmæssig i sammen stil som stien i Spurveskjulsskoven. Stien er anlagt af kommunen og ligger på kommunal grund. Stien trænger ligesom Spurveskjul motionssti til en gennemrenovering

Økonomi: Prisen afhænger af omfanget af renoveringsarbejdet

Afledt årlig drift: Der vil være behov for vedligeholdelse af ruteafmærkning og redskaber estimeret til 25.000 kr.

Potentielle arealer

Forslag 5 - Fysisk afmærkning af orange rute 6 langs Mølleåen til en NaturBørneSti

Kultur- og Fritidsudvalget besluttede i 2010 blandt andet at etablere en fysisk afmærkning af orange rute 6 langs Mølleåen. Afmærkningen er ikke blevet gennemført endnu da ruten generelt er kompliceret at udføre blandt andet fordi ruten løber gennem private arealer, på vejarealer og gennem et fredet område. Forvaltningen har endnu ikke haft mulighed for at prioritere projektet.

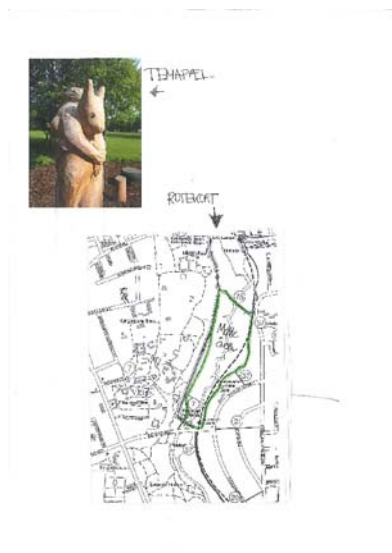
En mulighed er at udføre den oprindelige planlagte rute langs Mølleåen i en afkortet udgave og etablere en natur- og oplevelsessti for børn og deres forældre. NaturBørneStien er på ca. 2 km og løber langs en del af Mølleåen. Ruten afkortes i forhold til den oprindelige rute, så selve ruten på stier undgår private arealer og vejarealer. NaturBørneStien markeres med temapæle, der viser områdets dyre- og planteliv. Ideen er, at ruteafmærkningen består af træpæle der er udskåret som et dyr, der også kan ses "live" på stedet, fx et egern eller en spætte. Når børnene kommer til næste pæl kan de således se på træpælen hvilket dyr de skal prøve at finde det pågældende sted. Rutebeskrivelsen og naturtemaerne kunne lægges på internettet, fx kommunens hjemmeside, og der kunne også tilkobles QR-koder der fortæller om hver temapæl. Målgruppen er børnefamilier og børn i forbindelse med undervisning

Danmarks Naturfredningsforening har henvendt sig til kommunen og anmoder om, at NaturBørneStien placeres et andet sted "hvor naturen ikke tager skade, hvis børnene plukker blomster, og hvor børnene ikke skal krydse en ubevogtet jernbaneoverskæring med dårlige oversigtsforhold." Sorgenfrigaards Grundejerforening henviser til stedets botaniske sjældenheder og at der er etableret forbud mod cykling i området for at skåne skrænterne der er privat ejendom. Der henvises til at temastien vil øge færdslen på skrænterne.

Projektet er på ideplan og en eventuel negativ påvirkning af stedets naturværdier bør afklares nærmere. Stien befinder sig i et fredet område og det bør undersøges nærmere hvordan en NaturBørneSti vil passe ind i forhold til målene for områdets plejeplan, herunder forholdet mellem benyttelse og beskyttelse af det fredede område.

Økonomi: Forslaget vurderes til at kunne realiseres inden for det allerede afsatte beløb i investeringsoversigten på 134.000 kr.

Afledt årlig drift: Vedligeholdelse af pæle og ruteafmærkning estimeres til 10.000 kr.



Forslag 6 - Motionssti- og legeplads ved Fortunen og Jægersborg Dyrehave

En placering af en motionssti- og legeplads ved Fortunen og Jægersborg Dyrehave vil give anlægget en central og let tilgængelig placering i kommunen i godt samspil med resten af Dyrehavens muligheder og arealer. Området er dog beliggende i fredskov, hvilket blandt andet betyder, at der skal søges om dispensation hos Naturstyrelsen. Center for Miljø og Plan vurderede i 2013 umiddelbart at afhængig af selve placeringen i området, er en motions- og legeplads ikke i modstrid med kommuneplanens rammer og retningslinjer for anvendelse. Der skal dog ved et konkret projekt vurderes om anvendelse er af en sådan karakter, at der skal gives landzonetilladelse. Målgruppen for motionssti- og legepladsen er børn, unge, voksne og familier

Forslag 7 - Motionssti og motionslegeplads/naturlegeplads ved Troldehøj

Alternativt kunne en motionssti og motionslegeplads/naturlegeplads placeres i området omkring Troldehøj i Brede, hvor den fint kunne tænkes i sammenhæng med motionsstien omkring Troldehøj, hvis denne renoveres. En placering af en natur/motionslegeplads vil ligesom ved Fortunen give anlægget en central og let tilgængelig placering i kommunen og i dette tilfælde i godt samspil med Bredes grønne arealer herunder Mølleåen. Målgruppen for motionssti- og legepladsen er børn, unge, voksne og familier afhængig af udformning.

Forslag 8 - Henvendelser fra borgere

Ud over de ovenfornævnte sager omkring anlæg af motionsstier og naturlegepladser, har Center for miljø og plan de seneste par år modtaget flere forslag fra borger omkring etablering af både- og badebroer langs Furesøkysten, og Badeanstalter ved Frederiksdal og Øresund. Herudover har forvaltningen i 2013 været i dialog med blandt andet Taarbæk Grundejer- og Borgerforeningen om etablering af badebroer i Springforbiparken. Fælles for alle disse forslag er at der er et ønske om at øge de rekreative muligheder og steder i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Bilag 2 – Oversigt over og vurdering af eksisterende legepladser, motionsstier mv.

Legeplads	Sted	Beskrivelse	Målgruppe	Stand (god, middel, dårlig)	Renoveringsbehov/muligheder
Skovlegepladsen	Virumgårds Grønning	Legepladsen er naturpræget i det den består af fuglerede gyngede omgivet af træbalancestubbe i forskellige højder, samt forskellige håndskårne træfigurer af skovens dyr.	Børn i alle aldre	god	Anlagt i 2011. På nuværende tidspunkt ingen behov for renovering.
Legepladsen i Pipers Park	Lyngby	Naturpræget legeplads med fuglerede gyngede, sandkasse, rutsjebane og balancebane, der udfordrer børn motorisk. Legepladsen indeholder også, fodboldbane med mål og bakke til kælkning. Der er flere borde og bænke og træfigurer man kan sidde på.	Børn, unge og voksne i alle aldre	Middel	Blev delvis renoveret 2013 efter en gennemgang af legepladsen redskaber.
Lindevangen	Virum	Stor traditionel legeplads med farverige legeredskaber opstillet i et stort sandareal. Legepladsen indeholder også afskærmet asfaltbane til boldspil, asfalteret cykelbane omkring legepladsen til fx rulleskøjter og et større græsareal med fodboldmål.	Børn og voksne i alle aldre, især de yngste, småbørnsfamilier, dagplejere og dagsinstitutioner	Middel/dårlig	Ældre legeplads, der trænger til renovering. Legepladsen areal vurderes at være ideel til nytænkning i, hvad det kan anvendes til. Arealet vurderes oplagt til placering af motions/naturlegeplads for børn og voksne, da de omkringliggende arealer er oplagt til bevægelse og leg.
Den grønne legeplads	Virum	Bemandet bylegeplads med klatre- og legelandskab, gynger, vipper, hytter, stor cykelbane med trafiklys, fodbold- og basketbane. Desuden er der Indendørs arealer med værksteder.	Familier, dagplejere, institutioner,	Middel	Bliver løbende vedligeholdt og fik nyt stort legestativ i 2009.
Sophienholm		Legepladsen indeholder legeredskaber udskåret i træ fx balancebom, fortællerstol og klatreredskab. Sophienholms park indeholder desuden et legehus og en rutsjebane der er udformet som er en påfugl. Udformningen af træredskaberne tager udgangspunkt i Adam Oehlschlägers fortællinger om Guldhornene.	Familier og børn i den mellemste aldersgruppe	dårlig	De udskårede træredskaber er i så dårlig stand pga. råd, at de ikke kan renoveres, men bør laves på ny. Der er ved at blive indhentet tilbud på nyherhvervelse. Påfuglen er nyrenoveret og opsat i 2013.
Hjertestien	Lyngby Sø	Opmærket sti rundt om Lyngby Sø	Motionister i alle aldre	god	Anlagt i 2011
Motionsplads	Lyngby Sø	Lille motionsplads med redskaber.	Motionister i alle aldre	middel	Anlagt i 2011
Spurveskjul - Motionssti	Frederiksdal/Åmosen	Spurveskjul motionssti ligger mellem Frederiksdal og Lyngby sø. Den er 2,6 km lang og går gennem privat skov. Oprindeligt havde ruten 20 redskaber udformet i træ fx balancebomme. Flere af disse er dog i dag enten væk eller ubrugelige, da de ikke er sikre at færdes på.	Motionister i alle aldre	Dårlig	Stiens afmærkninger og redskaber er ikke vedligeholdt, men kan genetableres. Forvaltningen fik i 2009 udarbejdet et overslag på 3 forskellige renoveringsarbejder efter fysisk gennemgang,

					<p>som i 2009-priser varierede fra 120.000-310.000 kr. excl. moms. Prisen afhænger af omfanget af renoveringsarbejdet.</p> <p>Forslag 1: Ruteafmærkning, rydning af eksisterende redskaber, rydning af trapper og etablering af nye trapper.</p> <p>Forslag 2: Forslag 1 + opsætning af nye redskaber til erstatning af de eksisterende.</p> <p>Forslag 3: Forslag 2 + etablering af nye motionsredskaber udover de eksisterende, så stien står som oprindeligt.</p>
Troldehøj - Motionssti	Brede/Ørholm	Motionsstien omkring Troldehøj er lidt kortere men indholdsmæssig i sammen stil som stien i Spurveskjulsskoven. Stien er anlagt af kommunen og ligger på kommunal grund.		Dårlig	<p>Stiens afmærkninger og redskaber er ikke vedligehold, men kan genetableres.</p> <p>Overslaget for Spurveskjul vurderes at være sammenligneligt med behovet for Troldehøj.</p>

Bilag 3 – Udfordringer i forbindelse med naturbeskyttelse, tilladelser mv.

Etablering af nye naturlegepladser vil alt efter placering og udformning kræve dispensation fra følgende bestemmelser i Naturbeskyttelsesloven¹.

Beskyttede naturtyper § 3: Det er umiddelbart ikke sandsynligt, at der vil kunne gives dispensation til en naturlegeplads på et areal der er omfattet af § 3, fordi de aktiviteter der foregår på en naturlegeplads vil kunne beskadige den beskyttede natur væsentligt. LTK er dispenserende myndighed. Afgørelsen kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet.

Naturbeskyttelseslinjer §§ 15-18: En ny naturlegeplads vil kræve dispensation fra §§ 15-18, hvis den placeres inden for beskyttelseslinjerne fra strand, skov, sø og å eller fortidsminder. Det vurderes, at en naturlegeplads sandsynligvis kan udformes så der kan opnå dispensation fra beskyttelseslinjerne. LTK er dispenserende myndighed. Afgørelsen kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet.

Fredninger § 50: En ny naturlegeplads i et område, der er omfattet af fredning vil kræve dispensation. I langt de fleste tilfælde vurderes det, at en naturlegeplads kan udformes så der kan gives dispensation. Fredningsnævnet er dispenserende myndighed (pt. 3 mdr. sagsbehandlingstid). Afgørelsen kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet.

Museumsloven: Naturlegepladser kan også kræve tilladelser efter Museumsloven, hvis de placeres oven på fortidsminder fx synlige gravhøje eller på de udpegede sten- og jorddiger. Kulturministeriet er dispenserende myndighed.

Ved nyanlæggelse af motionsstier (med udgravet befæstelse) vil det alt efter placering og udformning kræve dispensation fra følgende bestemmelser i Naturbeskyttelsesloven. Hvis stien anlægges på det eksisterende terræn (uden udgravet befæstelse) vil der stort set kun skulle vurderes i forhold til Fredningerne og § 3. Lægges motionsstien på eksisterende stier, kan de som oftest ske uden dispensation.

¹ På LTK's WebGIS er det muligt, at få vist udbredelsen af de forskellige beskyttelser.

Bilag 4, Forslag til prioritering

Prioritet	Legeplads	Anslået renoveringsudgift excl. moms, kr.
1	Sophienholm Park Træskulpturlegeplads, total renovering af træfigurerne	110.000
2	Troldehøj - Motionssti	132.000-341.100 (2009-priser varierede fra 120.000-310.000 kr. excl. moms- tillagt 10%)
3	Spurveskjul - Motionssti	132.000-341.100 (2009-priser varierede fra 120.000-310.000 kr. excl. moms tillagt 10%)
4	Fysisk afmærkning af orange rute 6 langs mølleåen til en NaturBørneSti	Anslået til max 134.000
Ikke prioriteret	Lindevangen, nytænkning af legepladsen	Ideprojekt
Ikke prioriteret	Motionssti- og legeplads ved Fortunen/Jægersborg Dyrehave	Ideprojekt
Ikke prioriteret	Motionssti og motionslegeplads ved Troldehøj	Ideprojekt

Sorgenfrigaard Trafik

Problemer og forbedringer

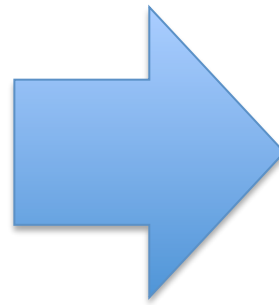
Møde April, 2014

Tre spørgsmål

- Baggrund for henvendelse
- Hvor opleves problemer? Og hvad er årsagen?
- Hvordan kan problemer løses?

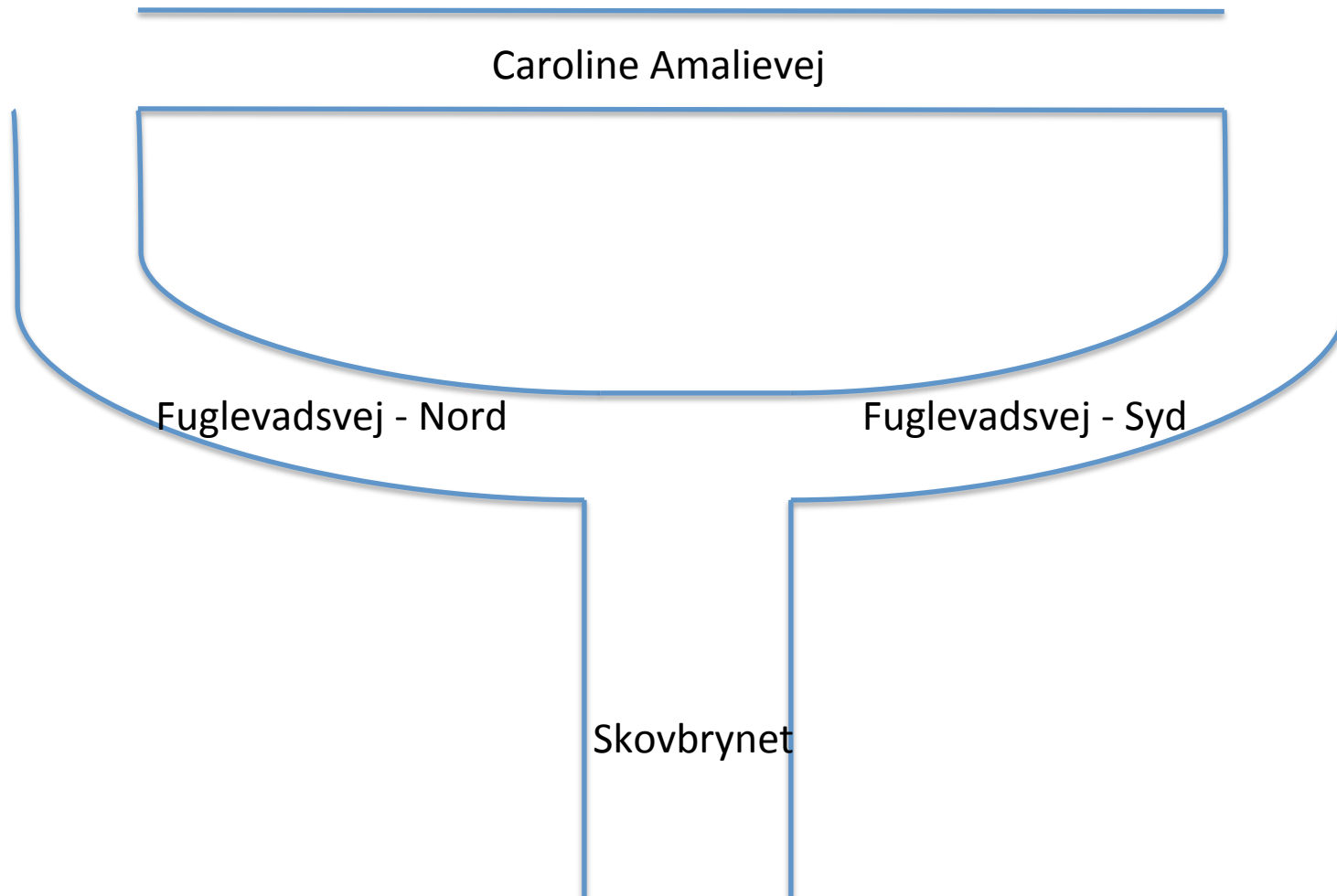
Forringelse af områdets attraktivitet

- Stigende trafik
- Tungere trafik
- Højere fart



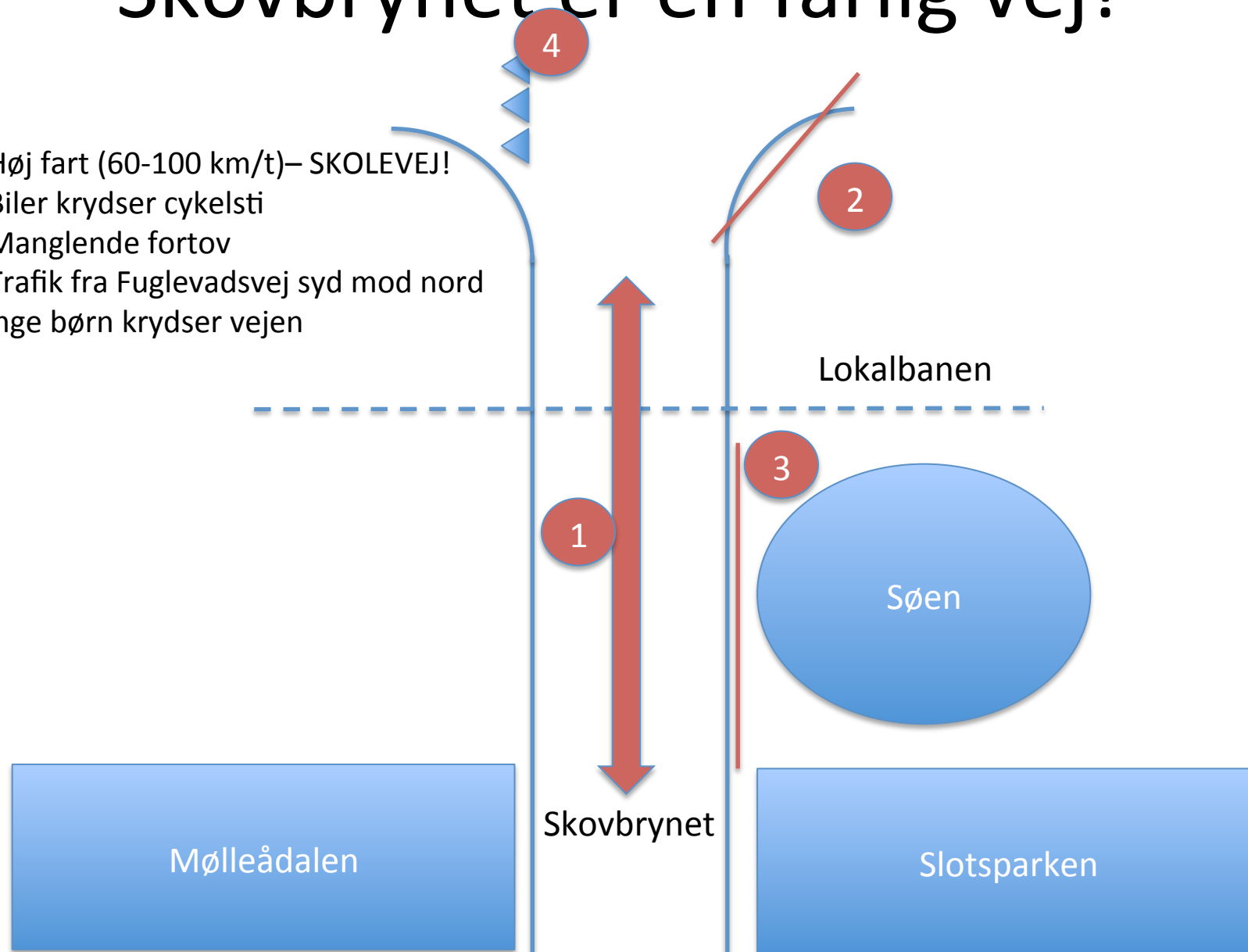
- Støj
- Forurening
- Manglende trafik sikkerhed / Usikre veje (skolevej)

Kort over veje



Skovbrynet er en farlig vej!

1. Høj fart (60-100 km/t) – SKOLEVEJ!
2. Biler krydser cykelsti
3. Manglende fortov
4. Trafik fra Fuglevadsvej syd mod nord
- Mange børn krydser vejen

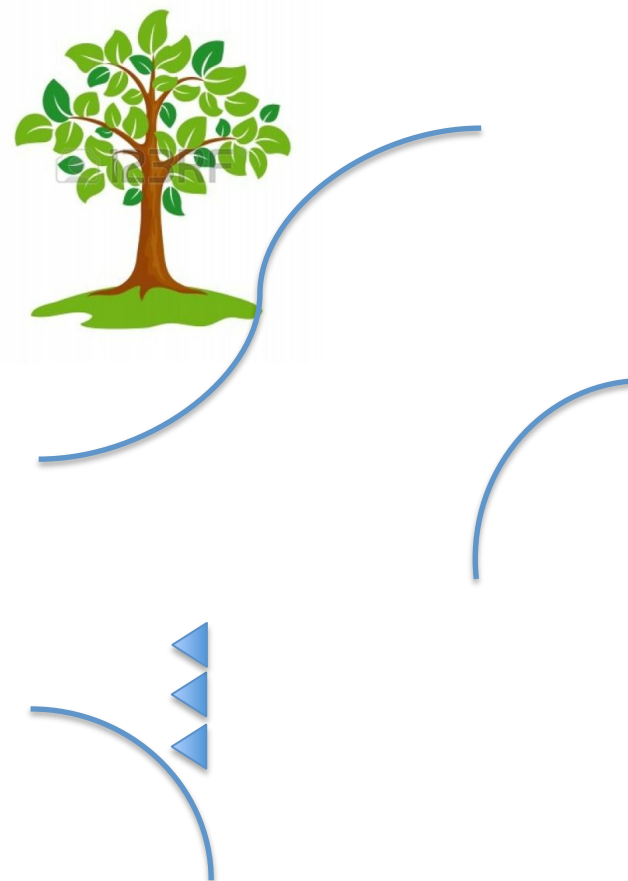


Skovbrynet – eksempel på løsning

Adolfsvej i Gentofte – fra Høghsmindevej lyskryds

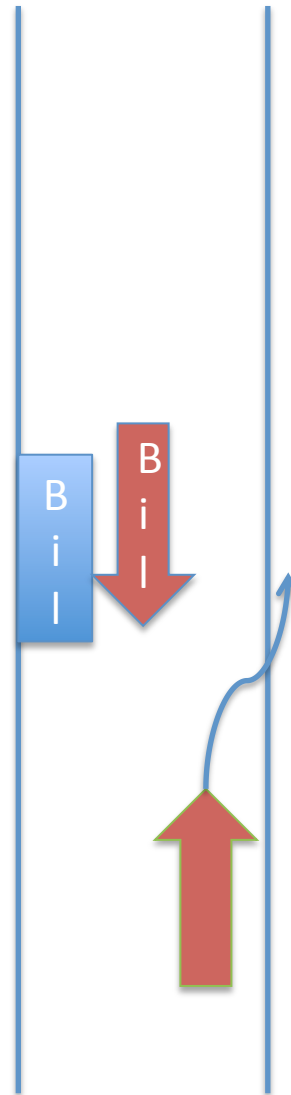


Løsning - Skovbrynet & Fuglevadsvej



Fuglevadsvej – farlig situation

Modkørende vælger at køre
op over kantsten for at
holde fart



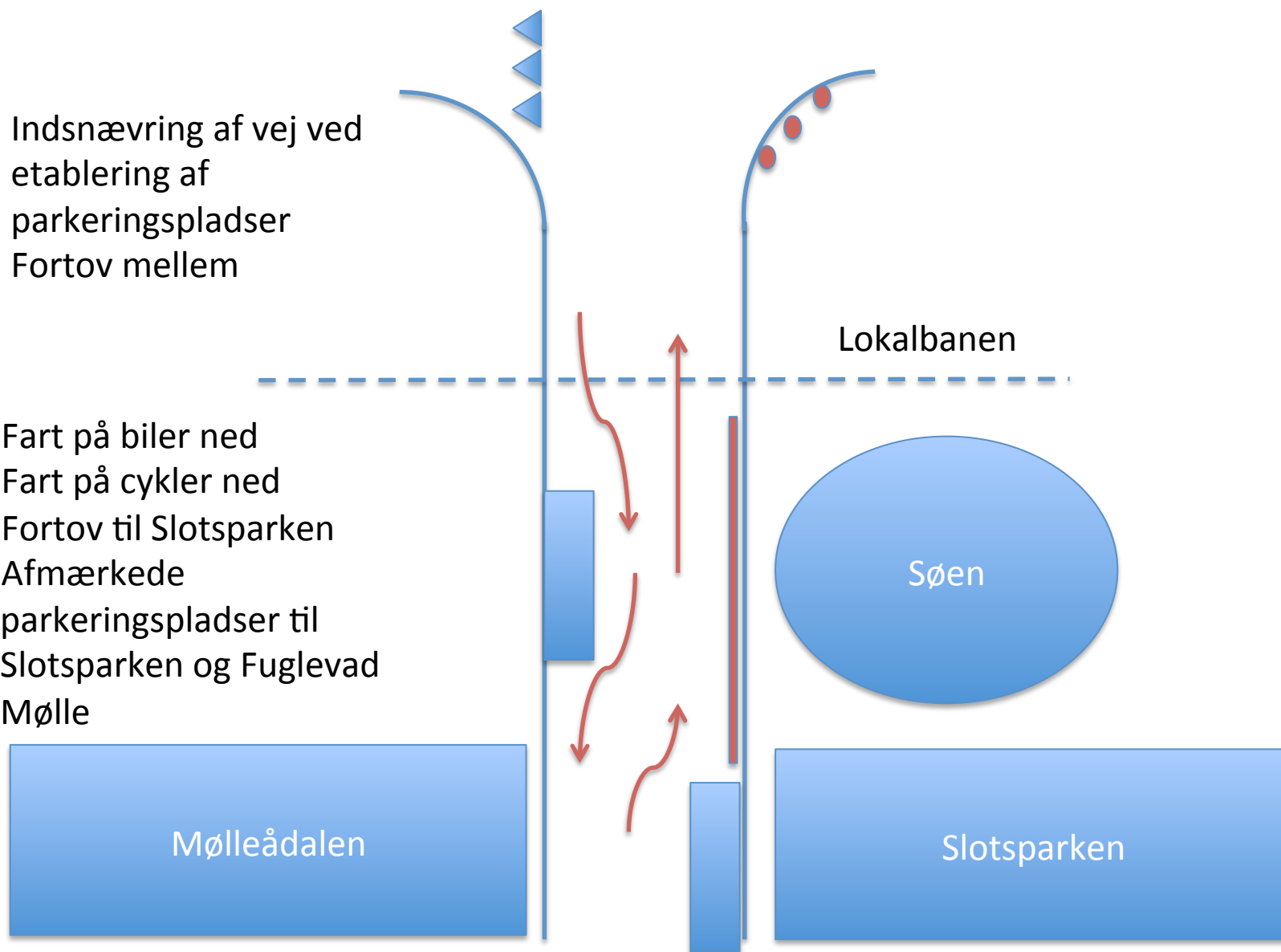
Forslag til forbedringer

- Bedre trafik sikkerhed
- Skiltning
- Påbud mod gennemkørende tung trafik

Løsning - Skovbrynet

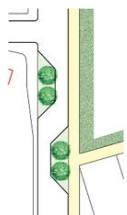
1. Indsnævring af vej ved etablering af parkeringspladser
2. Fortov mellem

- Fart på biler ned
- Fart på cykler ned
- Fortov til Slotsparken
- Afmærkede parkeringspladser til Slotsparken og Fuglevad Mølle

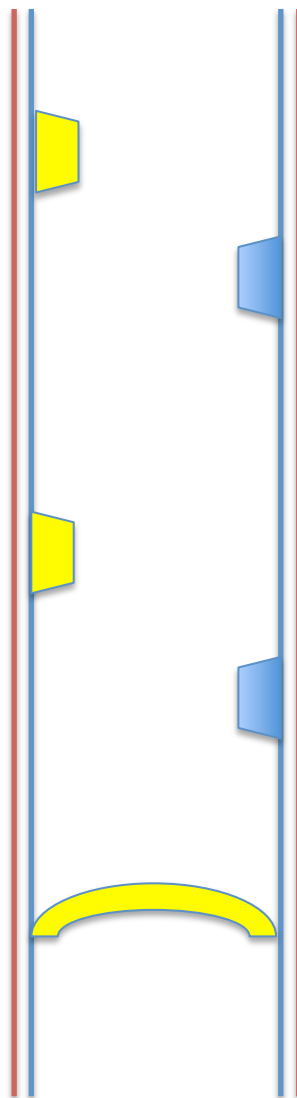


Løsning – Fuglevadsvej

1. Højere kantsten
2. Skiltning max. 40 km/t (flere steder på vejen)
3. Etablering af bump efter lyskryds (pga. vej som hælder = høj fart)
4. Forskydning af heller (som i øvrigt er skadet/ramt – kontra visuelt miljø)
 - 4.a alle heller forskydes
 - 4.b første og sidste helle forskydes



Alternative eksempler på indsnævringer inkl. visuelt miljø

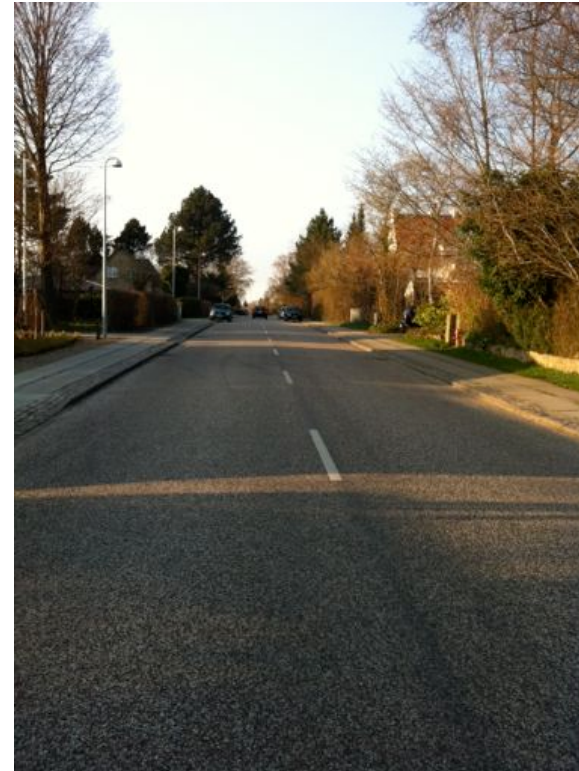


Nuværende lyskryds

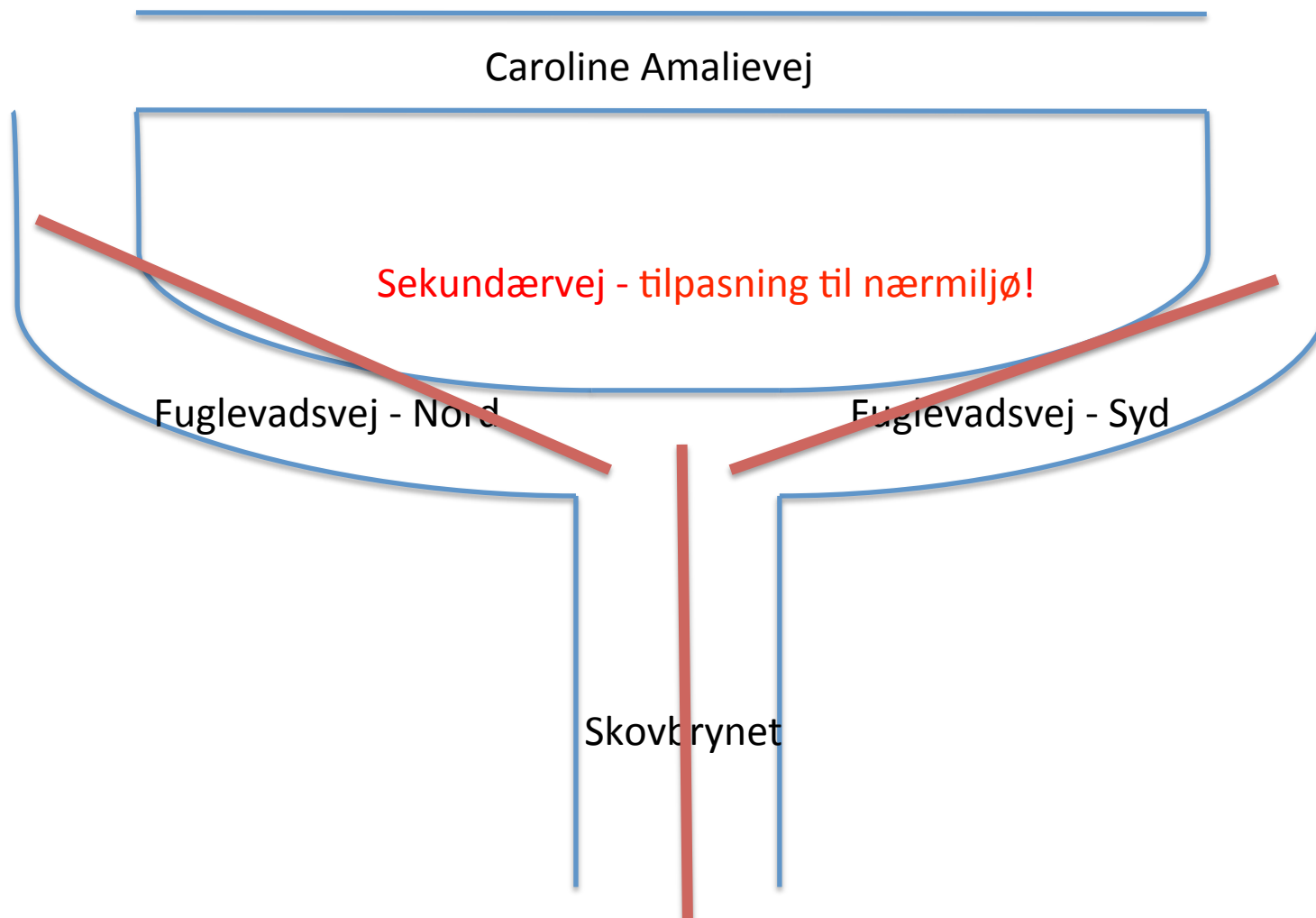


Caroline Amalievej

- Biler og busser har tendens til at køre stærkt på en lang og lige vej - med bump.
- Der er ingen skilte som viser max hastighed på vejen
- Løsning = fartdæmpning i form af max hastighedsskilte



Påbud mod gennemkørende Tung Trafik



Definition

Sekundære trafikveje er nødvendige for at sikre et sammenhængende trafikvejnet. Her søges gennemfartstrafikken mindsket gennem fartdæmpning og **tilpasning til nærmiljø**, og virkemidlerne kan være indsnævring, bump, hævede flader, midtervulst, rundkørsler og hastighedszoner.

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Center for Miljø og Plan

Team Vej

Sagsnr. : 20140510007

Dato : 07-05-2014

Skrevet af : JYT

N O T A T

Om

Trafikale forhold, Sorgenfrigaards Grundejerforening – Forvaltningens kommentarer til grundejerforeningens præsentation dateret april 2014.

Trafiktællinger

Der har løbende været foretaget trafiktællinger på Fuglevadsvej syd. Der har i perioden fra 1995 – 2011, hvor trafiktællingerne er gennemført, været et faldende antal køretøjer på vejen, som vist i skemaet nedenfor.

Tilsvarende har antallet af tunge køretøjer været faldende siden 1999

Fuglevadsvej syd - Tidspunkt og årstal	Årsdøgntrafik (antal køretøjer sammenlagt for begge retninger)	Lastbil % (andel af tung trafik)
Maj 1995	3.627	2,2
April 1999	3.659	7,6
Oktober 2005	3.367	6,0
Maj 2011	3.006	5,2

Der er ikke foretaget løbende trafiktællinger af Fuglevadsvej nord og Caroline Amalie Vej

Hastighedsmålinger

Fuglevadsvej er fartdæmpet til en vejledende hastighed på 40 km/t. Den generelle hastighedsbegrænsning på 50 km/t i byzonen er gældende på Fuglevadsvej samt Caroline Amalie Vej og Skovbrynet.

Der er foretaget enkelte hastighedsmålinger. For Fuglevadsvej syd er gennemsnitshastigheden og hastigheden ved 85 %-fraktilen steget ganske lidt i perioden 2005 – 2011. Forvaltningen vurderer, at de fartdæpende foranstaltninger har en effekt og der køres efter forholdene.

Sted, tidspunkt og årstal	Gennemsnitshastighed	85 %-fraktil
Fuglevadsvej syd - Oktober 2005	40,2	48,9
Fuglevadsvej syd – Maj 2011	41,1	50,4
Fuglevadsvej nord – 2008	39,6	47

Der er ikke foretaget hastighedsmålinger på Caroline Amalie Vej. Der er foretaget en hastighedsmåling på Skovbrynet, som er beskrevet i afsnit om Skovbrynet.

Krydset Skovbrynet/Caroline Amalievej

Skolevejsredegørelse 2010 – 2013 omfatter projekt til forbedring af trafiksikkerheden i krydset.

Det er et T-kryds med knækket prioritet. På Skovbrynet før krydset begynder en 40 km/t vejledende hastighedszone. Fra skolevejsanalysen ses, at der er mange elever (<50), der færdes i krydset. Politiet har registreret 3 uheld i krydset (2004 – 2008), hvoraf 2 er sket mellem venstresvingende bilister fra Skovbrynet og cyklister.

For at forbedre trygheden for cyklister og fodgængere foreslås, at der etableres en kanalisering i krydset, og at krydset strammes op ved etablering af en egentlig overkørsel for Fuglevadsvej nord, samt at cykelsti føres med rundt fra Fuglevadsvej syd mod Skovbrynet. Det anbefales, at forslag fra grundejerforeningen vurderes i forbindelse med udarbejdelse af projekt. Ligesom forvaltningen anbefaler, at der gennemføres trafiksikkerhedsrevision for projektet.

Forsyningsselskabet har planer om at gennemfører et LAR – projekt (Lokal afledning af regnvand) for Sorgenfrigaard, der blandt andet omfatter, at regnvand fra Sorgenfrigaardsområdet skal ledes via krydset til det grønne område syd for området. Et evt. projekt i krydset skal koordineres med Forsyningsselskabets LAR-projekt.

Forvaltningen anbefaler, at anlægsmidler i 2014 reserveres til gennemførelse af projektet.

Skovbrynet (øst for Kongevejen)

Skovbrynet er en primær trafikvej. Primære trafikveje er veje, der skal afvikle trafikken mellem de enkelte kvarterer i kommunen. Biltrafik, kollektiv trafik og cykeltrafik skal kunne afvikles med en optimal grad af sikkerhed og fremkommelighed. Vejene skal derfor udformes med cykelstier, buslommer m.m. Belægning og snerydning skal sikre, at vejene kan bruges året rundt. Gennemførelse af hastighedsdæmpning kan ske ved brug af indsnævring (2 spor), forsætninger, midtervulst, porte og rundkørsler.

Skovbrynet er en 2-sporet vej, der er forsynet med cykelstier. Den generelle hastighedsbegrænsning på 50 km/t i byzonen er gældende på skovbrynet

Politiet har de seneste 5 år registreret 3 materielskadeuheld, 2 uheld i krydset Skovbrynet/Møllevej og et enuehald øst for Kongevejen.

Der er foretaget hastighedsmåling på Skovbrynet i 2008, hvor der er målt en gennemsnitshastighed på 56,7 km/t og hastighed på 85 %-fraktilen på 65, 8 km/t. Hastighedsmålingen viser, at der bliver kørt for stærk. Forvaltningen anbefaler, at der foretages nye hastighedsmålinger, og såfremt disse viser samme resultat som tidligere, anmodes Nordsjællands Politi at foretage Automatisk Trafikkontrol på vejen.

Der er udarbejdet en trafiksikkerhedsplan 2012 – 2015 for Lyngby Taarbæk Kommune. Trafiksikkerhedsplanen indeholder visioner og mål for trafiksikkerhedsarbejdet, en investeringsplan for perioden 2012 – 2015, analyse af trafikuheld på kommunens vejnet, udpegning af uheldsbelastede lokaliteter, særlige indsatsområder og virkemidler. Trafiksikkerhedsplanen kan ses på kommunens hjemmeside: <http://www.ltk.dk/trafiksikkerhed>.

Projekt for ændring af Skovbrynet indgår ikke i trafiksikkerhedsplanen. Forvaltningen vurderer, at evt. trafiksikkerhedsmidler bør prioriteres til fordel for projekter i Trafiksikkerhedsplanen.

Fuglevadsvej

Fuglevadsvej er en sekundær trafikvej. En sekundær trafikvej er nødvendig for at sikre sammenhængende trafiknet. Her søges gennemfartstrafikken mindsket gennem fartdæmpning og tilpasning til nærmiljøet. Virkemidlerne kan være indsnævring (1 og 2 spor), bump, hævede flader, midtervulst, rundkørsler og hastighedszoner. Der bør etableres cykelsti hvor det er muligt.

Fuglevadsvej er fartdæmpet med bump og indsnævring til en vejledende hastighed på 40 km/t. Der er etableret cykelstier på vejen.

Forvaltningen vurderer, at der er etableret foranstaltninger på vejen for at mindske gennemfartstrafikken.

Grundejerforeningen har foreslået at der opsættes færdselstavler "Lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t". En lokal hastighedsgrænse på 40 km/t kan fastsættes, når væsentlige færdselssikkerhedsmæssige hensyn taler herfor. Det vil sige når hastigheden er en væsentlig ulykkesårsag eller –risiko på den pågældende vejstrækning og navnlig i tilfælde, hvor det skønnes påkrævet af hensyn til fodgængere og cyklister.

Politiet har de seneste 5 år registreret 2 ulykkesuheld på Fuglevadsvej med ringe materielskade til følge.

Forvaltningen vurderer derfor, at der på Fuglevadsvej ikke er tale om, at hastigheden er en væsentlig ulykkesårsag.

Grundejerforeningen har ligeledes foreslået, at der etableres gennemkørselsforbud for tung trafik.

Teknik- og Miljøudvalget har drøftet tilsvarende forespørgsel fra Grundejerforeningen på mødet den 5. november 2013, hvor udvalget besluttede, at forvaltningen skulle forelægge spørgsmålet om mulig begrænsning for tunge køretøjer for Nordsjællands Politi.

Forvaltningen har drøftet forespørgslen på møde med Nordsjællands Politi den 11. december 2013. Politiet har meddelt, at de ikke kan give tilladelse til begrænsning af tunge køretøjer på Fuglevadsvej. De begrundet det med, at vejen er klassificeret som sekundær trafikvej. De henviser endvidere til, at vejen er fartdæmpet til en vejledende hastighed på 40 km/t for at mindske gennemfartstrafikken, samt at trafiktællinger fra 2011 viser, at andelen af tung trafik på vejen udgør ca. 5 % af den samlede trafik på vejen.

Caroline Amalie Vej

Caroline Amalie Vej er som Fuglevadsvej en sekundær trafikvej, med rutebus.

Vejen er forsynet med bump til en vejledende hastighed på 50 km/t, da det er en busvej.

Vejen er skiltet med advarselstavle "bump". Den generelle hastighedsbegrænsning på 50 km/t i byzonen er gældende på Caroline Amalie Vej.

Politiet har de seneste 5 år registreret 3 materielskadeuheld, 2 uheld i krydset Caroline Amalie Vej/Fuglevadsvej/Gyrithe Lemches Vej samt et ulykkesuheld nord for Borrebakken.

Projekt for ændring af Caroline Amalie Vej indgår ikke i trafiksikkerhedsplanen. Forvaltningen vurderer, at evt. trafiksikkerhedsmidler bør prioriteres til projekter i Trafiksikkerhedsplanen.

Samlede anbefalinger

Forvaltningen foreslår, at der arbejdes videre med

- Anlægsprojekt i krydset Fuglevadsvej/Skovbrynet som beskrevet i "Skolevejsredegørelse 2010 – 2014", og at projektet koordineres med Forsyningens LAR-projekt.
- Hastighedsmålinger på Skovbrynet, der alt efter resultatet kan sendes til politiet med anmodning om at inddrage vejen i politiets Automatiske Trafikkontrol.

Trafikforhold Sorgenfrigaard - henvendelse fra grundejerforening

Sagsfremstilling

Den 11. april 2014 blev der holdt møde med Sorgenfrigaards grundejerforening på baggrund af en af grundejerforeningen udarbejdet præsentation med problemstillinger og forslag til forbedringer, jf. det sagen vedlagte materiale (bilag).

Forvaltningen har kommenteret grundejerforeningens bidrag i det sagen ligeledes vedlagte notat (bilag) og peger på den baggrund, at der prioriteres:

- et anlægsprojekt i krydset Fuglevadsvej/Skovbrynet til forbedring af trafiksikkerheden i henhold til "Skolevejsredegørelse 2010 – 2013" (bilag vedlagt forrige sag "Status for trafikpolitik ved skolerne"), og at projektet koordineres med Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S-koncernens LAR-projekt.
- nye hastighedsmålinger på Skovbrynet, der alt efter resultatet, kan sendes til politiet med anmodning om at inddrage vejen i politiets "Automatiske Trafikkontrol".

Økonomiske konsekvenser

Teknik- og Miljøudvalget har den 6. maj 2014 anbefalet kommunalbestyrelsen "Årsplan for anlægsopgaver på park- og vejområdet 2014", der behandles af kommunalbestyrelsen den 27. maj 2014.

Af årsplanen fremgår, at der er afsat 701.570 kr. til projekt "Sikring af skoleveje. Mindre tiltag, skiltning og afmærkning ved skoler og institutioner." I kommunens skolevejsredegørelse 2010 - 2013 er det foreslået, at der disponeres 451.570 kr. til ændring af krydset Fuglevadsvej/Skovbrynet som det højest prioriterede indsatsfelt i skolevejsredegørelsen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at det beskrevne tiltag gennemføres.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. juni 2014

Godkendt.

Simon Pihl Sørensen (A) var fraværende.

Henrik Bang (Ø) var fraværende. I stedet deltog Henrik Brade Johansen (B).

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende i f. m. behandlingen af sag nr. 11.

Bodil Kornbek (A) var fraværende i f. m. behandlingen af sag nr. 11.

Til: "Mads Henrik Lindberg Christiansen" <mhlc@ltk.dk>,"Jyt@ltk.dk" <jyt@ltk.dk>,"Mette Schmidt Olsen" <msol@ltk.dk>,"Bodil Kornbek" <boko@ltk.dk>

Cc: "Maja Arp" <MJO@ltk.dk>,"Jens Ove Albertsen" <jenzoa@gmail.com>

Emne: Trafikforhold Sorgenfrigaard - opfølgning på udvalgs mødet den 10. juni

Att.: Teknik- og Miljøudvalget

Vi er glade for at udfordringerne og trafik-usikkerheden tages alvorligt på/ved Skovbrynet. Hvornår vil forbedringen af T-krydset (Fuglevadsvej/Skovbrynet) blive implementeret? Desuden vil vi også gerne have oplyst hvornår fartkontrollen på Skovbrynet forventes igangsat?

Vil I desuden uddybe begrebet Automatisk Trafikkontrol som nævnes i notatet 07-05-2014. Hvad vil det sige?

Vi er uenige i at LTK vælger at negligere Fuglevadsvej og dét på baggrund af målinger foretaget i 2011, hvor

1. der ikke kunne opstilles målinger ved det samme sted som hidtil, hvor man ellers godt ved det er dér farten er højere end pågældende målested i 2011 og

2. at målingen foregik henover en periode med mange helligdage og dermed ikke den sædvanlige trafik.

Vi oplever at LTK ikke har den store interesse i at værne om beboermiljøet på Fuglevadsvej/Sorgenfrigårdskvarteret. Tilpasning til nærmiljøet... Her må vi spørge om det er skal være på beboernes bekostning?

Vi kan læse i DGO (primo juli) at da Fuglevadsvej skulle lukkes i 4 dage i juli mente LTK åbenbart det var kritisk i forhold til myldretrafik, hvorfor bygherre ikke havde fået lov til at bygge/lukke vejen i juni. Vi må altså gøre opmærksom på at Kongevejen er den store vej som langt de fleste køretøjer burde vælge, og at vi oplever at LTK "sælger ud" af Fuglevadsvej!

Beboere på Fuglevadsvej kan fortælle om et helt andet trafikmønster i dag end tilbage i tiden – som man dog fik ned i forbindelse med hellerne som blev etableret. Etableringen af rundkørslen ved Lyngby Hovedgade er dog nævnt som en negativ effekt på at Fuglevadsvej vælges som gennemkørselsvej.

Vi har lastbiler og busser som bruger vejen flittigt. Alene til gennemkørsel. Det er da ikke okay! Desværre er afstanden mellem hellerne så stor at lastbiler finder vejen – som en genvej. Lige da dette skrives kører f.eks. en lastbil med 8-12 biler som last! Vi ser meget gerne et forbud mod lastbiler uden ærinde! Vi skriver 2014 hvor langt de fleste godt ved at vi skal værne om miljø og mennesker. Men her får de store køretøjer lov til at bestemme!?

Som vi nævnte på mødet foråret 2013 (det er ved at være meget længe siden) bør målinger foretages uden for helligdag perioder samt på de steder hvor det giver et mere retvisende billede af hastigheden.

Vi har også nævnt muligheden for at stoppe lastbiltrafik og større køretøjer, som blot vælger vejen for at køre igennem. Kommer de over 5%, hvad så? Hvad sker der så?

Vi har peget på heller som er slået skæve og

kørt helt ned, som kunne forskønnes med grønt, for at øge det visuelle udtryk og signalere "Hér bor vi"!

Vi savner at I tager helheden ind og ser på hele kvarteret. Skovbrynet har længe været på tegnebrættet og vi ser frem til den konkrete handling, så vi kan gøre vores kvarter mere trafiksikkert for især de bløde trafikanter og samtidig passe på det som er vores nærmiljø.

Men vi er uenige i at det skal stoppe ved det og mener at nye målinger skal til. Stop for gennemkørsel for lastbiler er oplagt! For ja - vi har jo præsenteret nogle slides hvor vi også peger på løsninger. Sorgenfrigårskvarteret er dejligt, men som borgere oplever vi at I sælger ud af det, og ikke forholder jer til det visionære og hvilken nutid og fremtid kvarteret skal eksisterer under. - Førend det bliver et problem i en politistatistik eller lignende.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen Sorgenfrigaards Grundejerforening

Camilla Mikkelsen og Jens Albertsen



Trafikforhold Sorgenfrigaard - svar på henvendelse fra den 12. august 2014

Sagsnummer: 20140210060

Sendt: 20-08-2014 16:54:46

Afsendt af: Mads Henrik Lindberg Christiansen

Dokumentejer: Mads Henrik Lindberg Christiansen

E-post

Generel		Journalnøgle(r):	05.13.10-G01 Lokale trafiksaneringer, Generelle sager
Til:	camilla.holm.mikkelsen@gmail.com		
cc:	Mette Schmidt Olsen/MSOL/LTK@LTK, Bodil Kornbek/BOKO/LTK@LTK,		
bcc:	Bjarne Holm Markussen/MRR/LTK@LTK		
Emne:	Trafikforhold Sorgenfrigaard - svar på henvendelse fra den 12. august 2014		

Tekst:

Sagsreference: 20140210060

Kære Camilla

Tak for henvendelsen vedr. trafikforholdene i og ved grundejerforeningen Sorgenfrigaard.

Mht. ombygning af krydset "Fuglevadsvej/Skovbrynet", så blev det oplyst på vores møde 11. april d.å., at det var et projekt, som først skulle godkendes politisk, hvilket skete den 10. juni 2014, og dernæst koordineres i forhold til Forsyningsselskabets LAR-projekt (lokal afledning af regnvand) i samme område. På det grundlag kan vi ikke love en bestemt dato for projektets igangsætning. Jeg forstår selvfølgelig godt jeres ønske om at vide, hvornår projektet kan sættes i gang, og hvis det bliver muligt at igangsætte projektet i 2015, så vil I høre nærmere fra os i år. Såfremt I ikke hører noget, er I velkommen til at kontakte os igen i starten af 2015.

Mht. hastighedskontrol (Politiets Automatiske Trafikkontrol). Hastighedskontrollen kan først igangsættes, når der foreligger hastighedsmålinger. Som tidligere orienteret den 30. juni d.å., så vil der blive foretaget hastighedsmåling efter sommerferien i jeres område. Hastighedsmålingen er bestilt, men vi kan på nuværende tidspunkt ikke give en nærmere dato, da der også udføres og skal udføres hastighedsmålinger i en række andre områder.

Hastighedsmålingerne ligger til grund for at anmode Politiet om at inddrage vejene i deres "Automatiske Trafikkontrol". Så snart vi har hastighedsmålingerne, vil de blive vurderet med henblik på en evt. anmodning til Politiet. Du kan læse mere om "Politiets Automatiske Trafikkontrol" på dette link:

https://www.politi.dk/Nordsjaelland/da/Borgerservice/Fardsel/hastighedskontrol_ATK/maaleudstyr_maling/

Mht. den tunge trafik. Fuglevadsvej er en offentlig vej, der har betydning for den almene trafik både for personbiler og lastbiler mv. Spørgsmålet om at opsætte færdselstavler med gennemkørselsforbud for tunge køretøjer har været drøftet med Nordsjællands Politi, og Politiet kan ikke give tilladelse til begrænsning af tung trafik, da vejen er klassificeret som en sekundær trafikvej. Politiet henviser endvidere til, at vejen er farddæmpet til en vejledende hastighed på 40 km/t for at mindske gennemfartstrafikken, samt at trafiktællinger fra 2011 viser, at andelen af tung trafik på vejen udgør 5 % af den samlede trafik.

Teknik- og Miljøudvalget besluttede på mødet den 10. juni d.å. at prioritere 2/3 af trafiksikkerhedspuljen til ombygning af krydset "Fuglevadsvej/Skovbrynet". De resterende - og væsentlig færre midler - blev prioriteret til vejtekniske foranstaltninger ved skolerne .

Der er stor fokus på trafiksikkerhed. Derfor udarbejder forvaltningen bl.a. oversigter over, hvor der forekommer flest ulykker, således at politikerne har bedre mulighed for at prioritere, hvor og hvordan de vil anvende evt. trafiksikkerhedsmidler. Som anført ovenfor har politikerne netop prioriteret de fleste af de eksisterende puljemidler til krydset "Fuglevadsvej/Skovbrynet", der ligger i grundejerforeningen Sorgenfrigaard, selvom projektet ikke kan igangsættes umiddelbart som følge af vurderinger om et LAR-projekt. Det betyder, at de grundejerforeninger, som har de næste projekter på prioriteringslisten, har en forventning om, at deres projekter gennemføres næste gang, at der er midler til trafiksikkerhed.

Jeres mail er sendt med "Att. Teknik- og Miljøudvalget". Forvaltningen forventer at forelægge jeres henvendelse for Teknik- og Miljøudvalget i september.

Med

Venlig hilsen

Mads Lindberg Christiansen
Afdelingsleder



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Center for Miljø og Plan

Rådhuset
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Direkte: 4597 3609
Omstilling: 4597 3000
Mobil:

E-mail: mhlc@ltk.dk
Internet: www.ltk.dk

Virum Handelsforening

Lyngby Taarbæk Kommune
Teknisk forvaltning
Rådhuset
2800 Lyngby

Virum d. 1.8.2014

Vedr. høstfest i Virum.

I forbindelse med vores høstfest lørdag den 30. august, søger vi i lighed med tidligere år om tilskud til arrangementet.

Vi kan beklage at ansøgningen kommer meget sent, men der har været lidt tvivl omkring arrangementet i år, men vi afholder som vi plejer.

Arrangementet foregår i det centrale Virum

Vi har opsat et lille budget for arrangementet:

Leje af scene:	9000,- kr.	
Hoppeborg:	7.000,- kr.	
Div. Administration:	5.000,- kr.	
Annoncering:	5.000,- kr.	
Sceneoptræden:	25.000,- kr.	
Indtægt Boder - 30 x200	6.000,- kr	
Tilskud Virum Handelsf.	25.000,- kr.	
Tilskud Lyngby Taarbæk Komm. (Forventet)	20.000,- kr.	
Balance	51.000,- kr.	51.000,- kr.

Venlig hilsen

Hans-Jørgen Bundgaard

Sorgenfri Torv 4
2830 Virum
Tlf: 60 66 76 26